



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 4 lutego 2022 r.
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	2 lutego 2022 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.:	C(2022) 492 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 2.2.2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2022) 492 final.

Zał.: C(2022) 492 final



Bruksela, dnia 2.2.2022 r.
C(2022) 492 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 2.2.2022 r.

**uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu
do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym
dotyczących ruchu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/962, uzupełniającym dyrektywę 2010/40/UE w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS), określono specyfikacje mające na celu zapewnienie dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o drogach i ruchu przez organy administracji drogowej, zarządców dróg i dostawców usług na potrzeby świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (RTTI).

Rozporządzenie delegowane stanowi, że rodzaje danych wymienione w załączniku do tego rozporządzenia, które są dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego i dotyczą transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-T), innych autostrad lub obszarów priorytetowych określonych przez państwa członkowskie, muszą być udostępniane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu w każdym państwie członkowskim w standardowym formacie. W rozporządzeniu delegowanym wymieniono również warunki dostępu do danych, ich wykorzystywania i aktualizacji, sposób oceny zgodności z rozporządzeniem delegowanym oraz zakres sprawozdań z jego wykonania. Rozporządzenie delegowane ma zastosowanie od dnia 13 lipca 2017 r.

W rozporządzeniu delegowanym nie określono obowiązku tworzenia danych, które nie istnieją jeszcze w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego. W związku z tym wymogi określone w rozporządzeniu delegowanym mają zastosowanie wyłącznie do rodzajów danych wymienionych w załączniku, które już istnieją w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego.

W rozporządzeniu delegowanym nie wymaga się również, aby rodzaje danych wymienione w załączniku były nieodpłatnie udostępniane, bez uszczerbku dla wymogów nałożonych w innych przepisach unijnych lub krajowych. Krajowe punkty dostępu zapewniają usługi wyszukiwania, aby umożliwić zainteresowanym stronom uzyskanie informacji o tym, jakie dane są dostępne i jakie warunki mają zastosowanie do ponownego wykorzystywania. Dane umieszczone w krajowych punktach dostępu mogą być przedmiotem umów licencyjnych w celu udzielenia dostępu lub wymiany danych.

Świat inteligentnych systemów transportowych szybko się zmienia – wdrażane są nowe zastosowania w zakresie kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności, a na horyzoncie pojawiają się kolejne. Aby wesprzeć dalszy rozwój ogólnounijnych usług informacji o ruchu, potrzebne są dodatkowe rodzaje danych, na przykład dotyczące przepisów w sprawie dostępu pojazdów do ruchu miejskiego lub punktów ładowania/tankowania paliw, co pozwoli na uzyskanie dokładniejszych i bardziej wiarygodnych informacji o podróży „od drzwi do drzwi”; nowe źródła danych (np. dane generowane przez pojazdy) mogą być również wykorzystywane do poprawy zarządzania ruchem i działań związanych z utrzymaniem dróg. Ponadto należy rozszerzyć zasięg geograficzny danych, aby objąć nim obszary regionalne i miejskie, które obecnie nie są objęte zakresem rozporządzenia delegowanego.

Kwestie te poruszono, oprócz innych priorytetów, w zaktualizowanym programie roboczym dotyczącym dyrektywy w sprawie ITS, przyjętym w grudniu 2018 r.¹ po

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

zatwierdzeniu przez Europejski Komitet ds. ITS², odnoszącym się do prac, które ma podjąć Komisja. Zgodnie z celami programu roboczego oraz po przeprowadzeniu szczegółowego badania, które obejmowało analizę kosztów i korzyści, zalecono przegląd rozporządzenia delegowanego.

Przegląd ten uwzględniono w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności³, opublikowanej w grudniu 2020 r., jako działanie 36 w ramach inicjatywy przewodniej 6 („Urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności”). Niniejsze rozporządzenie delegowane pomaga UE w pełnym wykorzystaniu inteligentnych rozwiązań cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych. Celem przeglądu jest również wyjaśnienie wszelkich przypadków pokrywania się innych rozporządzeń delegowanych uzupełniających dyrektywę w sprawie ITS oraz dostosowanie podejścia do rozwoju sytuacji w tej dziedzinie.

Przegląd jest częścią ewoluującego krajobrazu prawodawstwa dotyczącego danych, który jest wspierany przez europejską strategię w zakresie danych przyjętą w lutym 2020 r. Jeden ze środków tej strategii, akt w sprawie zarządzania danymi, ma na celu zapewnienie efektywnego ponownego wykorzystania danych w celu świadczenia wiarygodnych usług obywatelom Unii oraz uniknięcia monopoli na dane.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Niniejszy akt delegowany stanowi uzupełnienie dyrektywy 2010/40/UE zgodnie z art. 7, i stanowi odrębne przepisy dotyczące działania priorytetowego b) określonego w art. 3. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w art. 12 tej samej dyrektywy.

• Pomocniczość

Informacje o ruchu drogowym przyczyniają się do bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszają zatory komunikacyjne, a tym samym ograniczają emisje z pojazdów z korzyścią dla użytkowników dróg i ludności w Europie. Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o drogach i ruchu niezbędnych do świadczenia wysokiej jakości i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii.

Istnieje już unijny rynek świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, a w interesie użytkowników, klientów, organów publicznych, dostawców tych usług oraz ogółu społeczeństwa leży stworzenie odpowiednich warunków do dalszego rozwoju tego rynku w innowacyjny sposób. Dalszy rozwój transgranicznych usług informacyjnych dotyczących ruchu w całej UE ułatwia ujednoczony zestaw wymogów dotyczących danych, w tym specyfikacje dotyczące normalizacji, dostępności, jakości danych oraz zainteresowanych stron zobowiązanych do przekazywania danych do ponownego wykorzystania. Potrzebne są również zharmonizowane przepisy dotyczące funkcjonowania tych usług, aby zagwarantować, że dostarczają one (podobnych) informacji w całej Europie w spójny sposób.

²

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

³ COM(2020) 789 final.

- **Proporcjonalność**

W zmieniającym się krajobrazie usług informacji cyfrowych uchylenie i zastąpienie obowiązującego rozporządzenia delegowanego jest najprostszą formą działania Unii, która pozwoli na dalszą realizację celu, jakim jest zapewnienie wysokiej jakości i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii. Wymaga to od Komisji Europejskiej i państw członkowskich dostosowania wymogów do najnowszych osiągnięć i prawodawstwa w celu uwzględnienia przyszłych innowacji. Ponieważ efektywne podróżowanie „od drzwi do drzwi” jest w coraz większym stopniu wspierane przez usługi informacyjne, konieczne jest, aby podmioty świadczące te usługi miały dostęp do szerokiego zakresu wysokiej jakości, standardowych danych dotyczących całej europejskiej sieci drogowej.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W celu przygotowania wniosku przeprowadzono dwie ankiety wśród zainteresowanych stron (w kwietniu 2020 r. i czerwcu 2020 r.), dwa warsztaty publiczne (w dniu 8 maja 2020 r. i 3 grudnia 2020 r.) oraz trzy rundy wywiadów z wybranymi zainteresowanymi stronami⁴.

W styczniu 2020 r. zorganizowano pierwszą rundę wywiadów ustalających zakres, aby zapewnić informacje, które można wykorzystać do dopracowania pytań badawczych. W dniu 24 lutego 2020 r. odbyło się pierwsze spotkanie ekspertów z państw członkowskich w celu przedstawienia przeglądu dotychczasowego wykonania rozporządzenia delegowanego, kolejnych kroków przewidzianych w ramach jego wykonania oraz badania uzupełniającego.

W dniach 24 marca – 25 kwietnia 2020 r. przeprowadzono pierwsze ukierunkowane ankiety wśród zainteresowanych stron, w których uwzględniono zebrane do tego czasu informacje zwrotne i spostrzeżenia na temat problemów i wyzwań zidentyfikowanych w sektorze; w ramach ankiety otrzymano 153 odpowiedzi. W dniu 8 maja odbyły się warsztaty dla zainteresowanych stron w celu omówienia i zatwierdzenia wyników pierwszej ankiety, a w dniach od 18 maja do 2 czerwca 2020 r. przeprowadzono drugą rundę wywiadów z zainteresowanymi stronami. Wywiady te wykorzystano do walidacji wyników warsztatów dla zainteresowanych stron i ukierunkowanej ankiety.

Druga ukierunkowana ankieta rozpoczęła się dnia 14 września 2020 r. i była otwarta przez 2 tygodnie, a udział w niej wzięło 96 respondentów. Trzecia runda wywiadów w celu walidacji wyników badania rozpoczęła się dnia 14 października 2020 r. i trwała 3 tygodnie. Łącznie przeprowadzono 50 szczegółowych wywiadów z zainteresowanymi stronami.

Aby zatwierdzić wyniki analizy kosztów i korzyści, wybrano pięć studiów przypadku i dopracowano je podczas sesji roboczych z przedstawicielami różnych rodzajów krajowych punktów dostępu w dniach od 9 do 20 listopada 2020 r. W dniu 3 grudnia 2020 r. zorganizowano końcowe warsztaty dla zainteresowanych stron, aby przedstawić wyniki badania uzupełniającego wszystkim zainteresowanym stronom zaangażowanym w proces. W każdym z warsztatów zorganizowanych dla zainteresowanych stron wzięło udział ponad 100 uczestników.

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

- **Wykorzystanie wiedzy fachowej**

Państwa członkowskie oraz państwa EOG i Szwajcaria zostały poproszone o wyznaczenie ekspertów do udziału w serii spotkań z Komisją, aby pomóc w opracowaniu przeglądu rozporządzenia delegowanego. W okresie od 24 lutego 2020 r. do 13 kwietnia 2021 r. odbyło się dwanaście spotkań⁵, a w wielu z nich uczestniczyli również przedstawiciele Parlamentu Europejskiego. Ponadto odbyło się wiele spotkań dwustronnych z państwami członkowskimi.

- **Badanie uzupełniające**

W ramach badania uzupełniającego, zakończonego w 2020 r., przeanalizowano podstawowe usługi informacyjne dotyczące ruchu oraz to, jakie dodatkowe rodzaje danych mogłyby dodatkowo wspierać te usługi. W ramach badania uzupełniającego przeanalizowano koszty i korzyści wynikające z włączenia tych dodatkowych rodzajów danych do rozporządzenia delegowanego oraz rozszerzenia zakresu geograficznego poza sieć TEN-T i inne autostrady, w miarę możliwości w odniesieniu do wszystkich rodzajów danych. W badaniu wykazano, że udział sieci drogowej objętej dynamicznymi danymi o stanie dróg i danymi o ruchu w czasie rzeczywistym jest ograniczony w całej Unii, zwłaszcza poza obecnym zakresem geograficznym rozporządzenia delegowanego, nawet jeśli niektóre rodzaje dynamicznych danych o stanie dróg są również uważane za kluczowe dla usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (np. dynamiczne ograniczenia prędkości, zamknięcia dróg).

Biorąc pod uwagę wysokie nakłady inwestycyjne niezbędne do cyfryzacji procesów lub rozmieszczenia nowych czujników, w badaniu stwierdzono, że poprawa dostępu do któregośkolwiek z tych rodzajów danych poprzez udostępnienie ich za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, pod warunkiem, że są one już dostępne w formacie cyfrowym, przynosi korzyści w postaci zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, skrócenia czasu podróży i zmniejszenia emisji we wszystkich objętych badaniem sieciach dróg. Poprawa dostępności danych we wszystkich sieciach drogowych była zatem punktem wyjścia do zmiany tekstu rozporządzenia delegowanego.

Rozważono trzy warianty strategiczne, oprócz wariantu podstawowego. W scenariuszu podstawowym uwzględniono rozwój sektora bez żadnej interwencji legislacyjnej, ale wzięto pod uwagę sytuację pandemii i inne działania podjęte w celu poprawy zrównoważonego charakteru transportu w najbliższej dekadzie. Warianty strategiczne były następujące:

- 1) wariant strategiczny nr 1 obejmujący dodatkowe rodzaje danych (takie jak przepisy w sprawie dostępu pojazdów do ruchu miejskiego) w odniesieniu do obecnego zakresu geograficznego sieci TEN-T, innych autostrad i stref priorytetowych, jedynie w przypadku, gdy są one już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego;
- 2) wariant strategiczny nr 2 obejmujący wariant strategiczny nr 1 + rozszerzenie zakresu geograficznego na inne drogi, zarówno w odniesieniu do obecnych, jak i ewentualnych dodatkowych rodzajów danych, o ile są one już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego;

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

- 3) wariant strategiczny nr 3 obejmujący wariant strategiczny nr 2 i zakładający wprowadzenie obowiązku udostępniania danych w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego, co oznaczałoby konieczność tworzenia danych, jeżeli nie byłyby one dostępne, w najbardziej odpowiednim zakresie geograficznym. Od początku badania i w dyskusjach z zainteresowanymi stronami przyznawano, że wariant ten nie zostanie uwzględniony w przeglądzie rozporządzenia delegowanego, ponieważ wykraczałby poza uprawnienia przekazane Komisji w dyrektywie w sprawie ITS. Ten wariant strategiczny uwzględniono jedynie w celu zbadania wpływu dostępności określonych rodzajów danych na usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu oraz w celu zaangażowania w ten proces tych samych zainteresowanych stron i ekspertów z państw członkowskich, w związku z czym nie jest on omawiany w dalszej części niniejszego dokumentu.

W badaniu stwierdzono, że dodatkowe dane dotyczące przepisów w sprawie dostępu pojazdów do ruchu miejskiego, punktów i stacji ładowania i tankowania paliw, historyczne dane o ruchu, inne przepisy szczegółowe dotyczące dróg i ruchu oraz dane generowane przez pojazdy powinny zostać objęte rozporządzeniem delegowanym ze względu na korzyści, jakie przynoszą one obecnym (np. usługi nawigacyjne, inteligentny asystent kontroli prędkości) i przyszłym (np. kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność) usługom informacyjnym w czasie rzeczywistym dotyczącym ruchu. Stwierdzono, że zakres geograficzny rozporządzenia delegowanego należy rozszerzyć, tak aby obejmował całą sieć drogową, nie tylko w odniesieniu do dodatkowych rodzajów danych, ale również w odniesieniu do wszystkich danych obecnie objętych rozporządzeniem delegowanym. Ułatwi to podróżowanie „od drzwi do drzwi” i zapewni dostęp do danych dotyczących wszystkich części sieci drogowej, w tym np. dotyczących lokalizacji i dostępności punktów ładowania i tankowania paliw, informacji, które są tym bardziej istotne na obszarach, gdzie znajduje się niewiele takich obiektów.

W odniesieniu do dodatkowych rodzajów danych w analizie zasugerowano, że w każdym przypadku, gdy historyczne dane o ruchu oraz dane generowane przez pojazdy dotyczące całej sieci drogowej są już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego, powinny być one udostępniane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu (wariant strategiczny nr 2).

W badaniu uzupełniającym poparto argumenty przemawiające za zmianą rozporządzenia delegowanego poprzez dodanie rodzajów danych i rozszerzenie zakresu geograficznego na całą sieć drogową. Inne aktualizacje specyfikacji i wymogów w zakresie standaryzacji uwzględniono w zmienionym tekście zgodnie z wytycznymi opisanymi powyżej oraz w sekcji 5.1.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Biorąc pod uwagę zakres wymaganych zmian oraz w celu zagwarantowania jasności i czytelności rozporządzenia delegowanego, proponuje się uchylene i zastąpienie obowiązującego rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962. Możliwość uproszczenia prawodawstwa lub ograniczenia zbędnych kosztów znaleziono w wyeliminowaniu pokrywania się rodzajów danych między poszczególnymi rozporządzeniami delegowanymi na mocy dyrektywy w sprawie ITS oraz uwzględnieniu sprawozdawczości w sprawozdaniach z postępu prac w ramach dyrektywy w sprawie ITS.

- **Prawa podstawowe**

W UE prawo do ochrony danych osobowych jest zagwarantowane w art. 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej. Jeżeli środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu delegowanym pociągają za sobą przetwarzanie danych osobowych, wówczas takie środki należy stosować zgodnie z prawem Unii, a w szczególności z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych (RODO – rozporządzenie (UE) 2016/679) i dyrektywą o prywatności i łączności elektronicznej (2002/58/WE).

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie przewiduje się żadnego wpływu na budżet UE wynikającego bezpośrednio ze stosowania nowego rozporządzenia delegowanego.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Bardziej szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

5.1. Dodatkowe rodzaje danych, reorganizacja i zmiana nazw kategorii danych oraz poprawa synergii z innymi przepisami

Poprzednie kategorie danych (dane statyczne, dynamiczne dane o stanie dróg i dane o ruchu) otrzymały nowe nazwy, a ich rodzaje danych zostały uporządkowane w celu lepszego dostosowania ich do charakterystyki danych i szczególnych wymogów. Nowe kategorie danych to dane dotyczące infrastruktury, dane dotyczące przepisów i ograniczeń, dane dotyczące stanu sieci oraz dane dotyczące użytkowania sieci w czasie rzeczywistym. Dodatkowe rodzaje danych wprowadzone w nowym rozporządzeniu delegowanym są następujące:

- dane dotyczące infrastruktury:
 - lokalizacja punktów i stacji ładowania i tankowania paliw;
 - lokalizacja stacji obsługi i parkingów;
- dane dotyczące przepisów i ograniczeń:
 - ograniczenia dotyczące wagi/długości/szerokości/wysokości;
 - ulice jednokierunkowe;
 - granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego;
- dane dotyczące użytkowania sieci w czasie rzeczywistym:
 - dostępność punktów tankowania i stacji paliw dla alternatywnych rodzajów paliwa;
 - cena doraźnego ładowania/tankowania paliwa.

Aby lepiej dostosować je do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 w sprawie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych i dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁶, niektóre rodzaje danych usunięto lub zmieniono ich nazwy. Na przykład usunięto dane dotyczące parkowania; w przypadku danych dotyczących

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

opłat drogowych dodano odniesienie do dostępnych sieci dystrybucji detalicznej i metod realizacji płatności drogowych (zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2017/1926).

Jak podkreślono w motywach 45 i 46 wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (COM(2021) 559 final), należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Obejmuje to informacje na temat dostępności usług inteligentnego ładowania i ładowania dwukierunkowego, a także informacje na temat udziału energii odnawialnej w sprzedawanych paliwach alternatywnych, zgodnie z art. 20a wniosku dotyczącego dyrektywy zmieniającej dyrektywę (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych. W ramach rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych należy określić wymogi dotyczące rodzajów danych oraz obowiązki zainteresowanych stron w zakresie dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych dotyczących ładowania i tankowania oraz dostępu do nich, kierując się wynikami trwającego działania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” wspierającego „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”).

Do odpowiednich artykułów dodano przepisy wspierające dostępność i ponowne wykorzystanie rodzajów danych wymienionych w załączniku, takich jak dane historyczne, dane prognostyczne i dane generowane przez pojazdy.

5.2. Rozszerzenie zakresu geograficznego i nadanie priorytetu kluczowym rodzajom danych

Zakres geograficzny rozporządzenia delegowanego został rozszerzony, aby objąć całą sieć drogową, z wyłączeniem dróg prywatnych. Drogi prywatne, które są częścią sieci TEN-T lub są oznaczone jako autostrada lub droga główna, nie są objęte tym wyłączeniem. To rozszerzenie zakresu geograficznego będzie miało zastosowanie od dnia 1 stycznia 2028 r. do wszystkich rodzajów danych wymienionych w załączniku do rozporządzenia delegowanego.

Wprowadzono etap pośredni, aby umożliwić państwom członkowskim stopniowe zwiększanie dostępu do danych, zwracając się do nich o określenie sieci dróg głównych, zdefiniowanych jako drogi łączące główne miasta lub regiony, lub oba te rodzaje dróg, które nie są sklasyfikowane jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada. Do dnia 1 stycznia 2025 r. wszystkie rodzaje danych wymienione w rozporządzeniu delegowanym w sprawie sieci TEN-T, innych autostrad i dróg głównych muszą być dostępne za pośrednictwem krajowych punktów dostępu.

W wykazie rodzajów danych w załączniku do rozporządzenia delegowanego niektóre rodzaje danych zostały oznaczone jako „kluczowe” ze względu na ich charakter: dostarczają one informacji na temat przepisów, ograniczeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem, które mogłyby narazić użytkowników dróg na zablokowanie dróg, grzywny lub niebezpieczne sytuacje. Aby zagwarantować jak najszybsze rozpoczęcie prac nad udostępnieniem tych rodzajów danych, w nowym rozporządzeniu delegowanym wyznaczono ten sam termin – 1 stycznia 2025 r. – na udostępnienie (jeżeli te rodzaje danych istnieją w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego) w całej sieci drogowej.

5.3. Usprawnienie ponownego wykorzystania danych w usługach informacyjnych dotyczących ruchu

Aby czerpać korzyści z poprawy dostępności danych, konieczne jest ich ponowne wykorzystanie w usługach informacyjnych dotyczących ruchu. W związku z tym w nowym rozporządzeniu delegowanym wzmocniono przepisy dotyczące ponownego wykorzystywania określonych rodzajów danych. Gdy państwo członkowskie udostępnia przepisy ruchu drogowego, projekty organizacji ruchu lub czasowe środki zarządzania ruchem za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, proponuje się, aby dostawcy usług byli zobowiązani do ponownego wykorzystania tych danych w swoich usługach dla użytkowników dróg, tak aby informacje przekazywane za pośrednictwem tych usług były spójne z danymi, które zostały udostępnione. Zwiększa to zachęty dla organów publicznych do cyfryzacji tych rodzajów danych, ponieważ udostępnienie ich zwiększy korzyści społeczne i poprawi wyniki polityki. Ponadto istniejące przepisy dotyczące zgłaszania organom publicznym nieścisłości w danych zostały udoskonalone i rozszerzone na wszystkich posiadaczy danych, co z kolei powinno poprawić jakość danych.

5.4. Elastyczność w zakresie dalszego rozwoju norm i wymogów dotyczących jakości danych

W rozporządzeniu delegowanym wyraźnie wymieniono szereg różnych norm, przy czym DATEX II⁷ stosuje się we wszystkich kategoriach danych. W stosownych przypadkach dodano odniesienia do INSPIRE⁸ i TN-ITS⁹, jak również wymóg współpracy państw członkowskich w przypadku braku norm europejskich dla określonych rodzajów danych lub w celu określenia norm, które mogą być stosowane jako wspólne rozwiązanie alternatywne. Celem jest zharmonizowanie wszelkich dalszych prac normalizacyjnych i uniknięcie fragmentacji wynikającej ze stosowania różnych norm.

Takie samo podejście przyjęto przy określaniu wymogów dotyczących jakości danych, które muszą opracować współpracujące państwa członkowskie i odpowiednie zainteresowane strony. Należy stale rozwijać i harmonizować trwające prace nad wymogami dotyczącymi jakości i specyfikacjami metadanych

5.5. Usprawnienie ponownego wykorzystania danych generowanych przez pojazdy

Dane generowane przez pojazdy stanowią potencjalne źródło danych w odniesieniu do szeregu rodzajów danych zawartych w rozporządzeniu delegowanym. Źródło to można wykorzystywać na przykład do określania prędkości, czasów przejazdu, złych warunków na drodze oraz wypadków i incydentów mających miejsce w ramach sieci drogowej. Aby wykorzystać to źródło danych do określonych zadań związanych z eksploatacją dróg publicznych, takich jak zarządzanie ruchem i zarządzanie aktywami, na podstawie nowego rozporządzenia delegowanego organy publiczne mogą zwrócić się do posiadaczy danych generowanych przez pojazdy i dostawców usług o udostępnienie odpowiednich rodzajów danych na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach (FRAND). Jeżeli wykorzystywane są dane osobowe, wówczas ich przetwarzanie będzie wymagało od organów publicznych możliwości wskazania podstawy prawnej zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679. Celem jest obniżenie barier dla organów publicznych w dostępie do danych lub korzystaniu z usług wykorzystujących te dane oraz umożliwienie im korzystania

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

z danych/usług w celu lepszego informowania użytkowników dróg, optymalizacji zarządzania ruchem i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5.6. Etapowość wdrażania i sprawozdawczości

Aby zapewnić państwom członkowskim i branży wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowego rozporządzenia delegowanego, zaproponowano etapowy harmonogram jego wdrażania. Państwa członkowskie muszą do dnia 1 stycznia 2023 r. złożyć sprawozdanie dotyczące wskazania dróg głównych (tj. dróg poza obszarami miejskimi, łączących główne miasta lub regiony, lub oba te obszary, niezaklasyfikowanych jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada) na ich terytorium, w odniesieniu do których mogą ponownie wykorzystać definicję określoną w dyrektywie w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹⁰.

Kolejne informacje dotyczące wdrożenia niniejszego rozporządzenia delegowanego, o ile zostały określone w art. 12, będą stanowiły część sprawozdań dotyczących postępów przewidzianych w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE. Powinno to uprościć obowiązki sprawozdawcze, ponieważ wspomniane sprawozdania dotyczące postępów obejmowałyby zarówno wdrażanie dyrektywy, jak i niniejszego rozporządzenia delegowanego.

Pierwszy cel pośredni (dostęp do kluczowych rodzajów danych dotyczących całej sieci drogowej, dostęp do wszystkich rodzajów danych dotyczących sieci TEN-T, innych autostrad i dróg głównych) wyznaczono na dzień 1 stycznia 2025 r. Dostęp do wszystkich rodzajów danych dotyczących całej sieci drogowej jest wymagany do dnia 1 stycznia 2028 r., ale dotyczy to jedynie danych, które są już dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego i mogą być w związku z tym ponownie wykorzystane za pośrednictwem krajowych punktów dostępu.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 2.2.2022 r.

uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu¹¹, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 3 lit. b) dyrektywy 2010/40/UE określa świadczenie ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu jako działanie priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm.
- (2) Art. 6 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE zobowiązuje Komisję do przyjęcia specyfikacji niezbędnych do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Komisja ustanawia te specyfikacje w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/962 z myślą o poprawie dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o drogach i ruchu niezbędnych do świadczenia wysokiej jakości i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii.
- (3) Dane nadal stanowią opartą na kontekście podstawę dla generowania informacji o ruchu w czasie rzeczywistym. W miarę przyspieszania wdrażania ITS w całej Unii wymaga to stałego wsparcia w postaci zwiększonego i płynnego dostępu do istniejących i nowych rodzajów danych istotnych dla świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu o większym zasięgu geograficznym. W związku z tym konieczna jest aktualizacja wymogów dotyczących dostarczania danych, aby nadal zapewniać skuteczne ponowne wykorzystywanie w usługach informacyjnych dla użytkowników końcowych. Te zaktualizowane wymogi mogą potencjalnie wpłynąć na cały łańcuch danych, począwszy od pozyskiwania, formatowania i agregacji danych, a skończywszy na ich dystrybucji i włączaniu do usług informacyjnych dotyczących ruchu.
- (4) Art. 5 dyrektywy 2010/40/UE przewiduje, że specyfikacje przyjęte zgodnie z art. 6 tej dyrektywy powinny mieć zastosowanie do wdrażanych aplikacji i usług ITS, nie naruszając prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium.
- (5) Specyfikacje te powinny mieć zastosowanie do świadczenia wszelkich usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, nie naruszając określonych specyfikacji przyjętych w innych aktach na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013¹² i w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013¹³.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

¹² Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1).

¹³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6).

- (6) Rynek świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu już istnieje w Unii, a w interesie zarówno użytkowników, jak i klientów oraz podmiotów świadczących tego rodzaju usługi, jest stworzenie odpowiednich warunków dla tego rynku, tak aby mógł się on utrzymać i nadal rozwijać w innowacyjny sposób. Jeśli chodzi o świadczenie usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024¹⁴ ustanowiono minimalne przepisy dotyczące ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego na terenie całej Unii. W odniesieniu do ponownego wykorzystywania danych znajdujących się w posiadaniu organów administracji drogowej i publicznych zarządców dróg, przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności te dotyczące aktualizacji danych, stosuje się nie naruszając przepisów ustanowionych dyrektywą (UE) 2019/1024. W odniesieniu do ponownego wykorzystywania danych znajdujących się w posiadaniu prywatnych posiadaczy danych przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu nie nakładają obowiązku nieodpłatnego udostępniania danych. Dane będące w posiadaniu prywatnych posiadaczy danych mogą być przedmiotem umów licencyjnych regulujących ich ponowne wykorzystywanie.
- (7) Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵ ustanawia infrastrukturę informacji przestrzennej w Unii Europejskiej, aby umożliwić wymianę informacji przestrzennej i dostęp do niej (w tym w zakresie tematu danych przestrzennych „sieci transportowe”) na terenie całej Unii w celu wsparcia unijnej polityki ochrony środowiska oraz polityk lub działań, które mogą mieć wpływ na środowisko. Specyfikacje określone w niniejszym rozporządzeniu powinny być zgodne ze specyfikacjami ustanowionymi dyrektywą 2007/2/WE i z powiązanymi z nią aktami wykonawczymi, w szczególności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1089/2010¹⁶. Dalszej harmonizacji w przedmiotowej dziedzinie sprzyjałoby ponadto rozszerzenie stosowania tych specyfikacji na wszystkie rodzaje danych dotyczących infrastruktury.
- (8) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹⁷ wskazano te elementy infrastruktury transportu drogowego, które stanowią część bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Cykliczne efekty zewnętrzne związane z ruchem oraz inne trudności w zarządzaniu ruchem, takie jak zatory komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza czy hałas, nie ograniczają się do transeuropejskiej sieci drogowej ani do autostrad. W rzeczywistości znaczna część cyklicznych zatorów komunikacyjnych ma miejsce w obszarach miejskich. Ponadto ogólnounijne usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu powinny umożliwiać podróżowanie „od drzwi do drzwi” i nie powinny być ograniczone do kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej i innych autostrad. Państwa członkowskie powinny zatem stosować te specyfikacje do całej sieci drogowej,

¹⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

¹⁵ Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz.U. L 108 z 25.4.2007, s. 1).

¹⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1089/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie interoperacyjności zbiorów i usług danych przestrzennych (Dz.U. L 323 z 8.12.2010, s. 11).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

z wyjątkiem dróg, których właścicielem nie jest organ zarządzający drogami publicznymi ani transportem. Drogi, których właścicielem jest organ zarządzający drogami publicznymi lub transportem, ale które zostały przypisane do podmiotu prywatnego w formie koncesji na zarządzanie, nie powinny być objęte tym wyjątkiem.

- (9) Określone rodzaje danych uznawane za kluczowe dla dalszego rozwoju wiarygodnych usług informacyjnych dotyczących ruchu oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak przepisy drogowe, ograniczenia i zamknięcia dróg lub pasów ruchu, powinny być udostępniane przez organy administracji drogowej lub przez zarządców dróg. Ze względu na ich znaczenie te rodzaje danych należy udostępnić w ramach wcześniejszego celu pośredniego niż inne rodzaje danych.
- (10) Aby umożliwić dokonanie niezbędnych postępów w dziedzinie dostępności i normalizacji danych, należy rozważyć wdrożenie etapowe. Etapowość ta powinna zapewnić wykonalny i stopniowy wzrost zasięgu geograficznego i dostępności danych. W tym celu państwa członkowskie powinny określić sieć dróg głównych na swoim terytorium. Aby określić tę sieć dróg głównych, państwa członkowskie mogą ponownie wykorzystać definicję sieci wymaganą na podstawie art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE.
- (11) Uwzględniając różnorodność źródeł danych – od czujników stanowiących element infrastruktury po pojazdy służące jako czujniki – ważne jest, aby specyfikacje miały zastosowanie do stosownych kategorii danych i rodzajów danych, obejmujących wiele możliwych źródeł danych i technologię wykorzystaną do stworzenia i aktualizacji danych.
- (12) W przypadku gdy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wymagają przetwarzania danych osobowych, powinno ono być prowadzone zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych i prywatności, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹⁸ oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Części dyrektywy 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady mają również zastosowanie do przetwarzania danych nieosobowych.
- (13) Aby proces świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu był zharmonizowany i jednolity, państwa członkowskie powinny skorzystać z istniejących rozwiązań i norm technicznych, oferowanych przez europejskie i międzynarodowe organizacje normalizacyjne, takich jak DATEX II (CEN/TS 16157 i późniejsze aktualizacje) oraz normy ISO. W przypadku rodzajów danych, dla których znormalizowany format nie jest dostępny, należy zachęcać państwa członkowskie i zainteresowane strony do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia definicji danych, formatu danych i metadanych.
- (14) W Unii istnieje już kilka metod dynamicznego pozycjonowania i są one stosowane w państwach członkowskich. Należy nadal dopuszczać stosowanie różnych metod pozycjonowania. Należy jednakże zachęcać państwa członkowskie i zainteresowane strony do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia dopuszczalnych metod pozycjonowania, w razie potrzeby z pomocą europejskich organizacji normalizacyjnych.

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

- (15) Dostępność i regularna aktualizacja danych przez organy administracji drogowej i zarządców dróg mają kluczowe znaczenie dla umożliwienia produkcji aktualnych i dokładnych map cyfrowych, które stanowią podstawowy element decydujący o niezawodności aplikacji ITS. Należy zachęcać producentów map cyfrowych do integrowania na bieżąco aktualizacji odpowiednich danych w ramach istniejących map i usług aktualizacji map. Aby realizować założenia polityki publicznej, takie jak bezpieczeństwo ruchu drogowego, dostawcy usług i producenci map cyfrowych powinni współpracować z organami publicznymi w celu korygowania nieścisłości w ich danych.
- (16) Dostępność dokładnych i aktualnych danych ma kluczowe znaczenie dla świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii. Stosowne dane są zbierane i przechowywane przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, posiadaczy danych generowanych przez pojazdy, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, operatorów systemów poboru opłat drogowych oraz dostawców usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Aby ułatwić wymianę i ponowne wykorzystywanie tych danych na potrzeby świadczenia tego rodzaju usług, organy administracji drogowej, zarządcy dróg, posiadacze danych generowanych przez pojazdy, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, operatorzy systemów poboru opłat drogowych i dostawcy usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu powinni udostępniać dane, powiązane z nimi metadane i informacje na temat jakości danych pozostałym organom administracji drogowej, zarządcom dróg, zainteresowanym stronom związanym z ładowaniem i tankowaniem, operatorom systemów poboru opłat drogowych, dostawcom usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz producentom map cyfrowych poprzez krajowy lub wspólny punkt dostępu. Punkt dostępu może mieć formę repozytorium, rejestru, portalu internetowego lub podobnego rozwiązania, zależnie od rodzaju danych. Krajowe lub wspólne punkty dostępu mogą również wskazywać inne lokalizacje, w których można uzyskać dostęp do danych, podczas gdy same nie przechowują danych. Państwa członkowskie powinny zreorganizować istniejące publiczne i prywatne punkty dostępu, aby stworzyć jeden punkt umożliwiający dostęp do wszystkich rodzajów stosownych dostępnych danych, które mieszczą się w zakresie niniejszych specyfikacji. Państwa członkowskie mogą nadal korzystać z punktów dostępu ustanowionych na podstawie rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962 i należy pozostawić w ich gestii decyzję w sprawie wykorzystania punktów dostępu ustanowionych na podstawie innych aktów delegowanych przyjętych na mocy dyrektywy 2010/40/UE jako krajowe punkty dostępu dla danych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.
- (17) Aby umożliwić organom administracji drogowej, zarządcom dróg, zainteresowanym stronom związanym z ładowaniem i tankowaniem, operatorom systemów poboru opłat drogowych, dostawcom usług i producentom map cyfrowych skuteczne i oszczędne wyszukiwanie i wykorzystywanie stosownych danych, należy właściwie opisać zawartość i strukturę tych danych za pomocą odpowiednich metadanych.
- (18) Usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu muszą być dokładne, aby zapewnić użytkownikom końcowym jak najlepsze informacje pod względem niezawodności i terminowości. W celu zwiększenia korzyści dla użytkowników dróg, polegających na zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ograniczeniu zatorów komunikacyjnych, usługi te powinny także odzwierciedlać priorytety organów administracji drogowej, wyrażone np. w dostępnych cyfrowo projektach organizacji ruchu.

- (19) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać żadnej zainteresowanej strony do rozpoczęcia gromadzenia jakichkolwiek danych, których jeszcze nie gromadzi, ani do cyfryzacji jakichkolwiek danych, które nie są jeszcze dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego. Szczegółowe wymogi dotyczące aktualizacji danych powinny mieć zastosowanie jedynie do danych, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego. Jednocześnie należy zachęcać państwa członkowskie do szukania oszczędnych sposobów, odpowiadających ich potrzebom, na cyfryzację istniejących danych dotyczących infrastruktury oraz danych dotyczących przepisów i ograniczeń.
- (20) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać organów administracji drogowej ani zarządców dróg do określania ani do wdrażania projektów organizacji ruchu i czasowych środków zarządzania ruchem. Nie powinny one zobowiązywać dostawców usług do dzielenia się którymikolwiek z ich danych z innymi dostawcami usług. Dostawcy usług powinni mieć swobodę zawierania umów handlowych między sobą w zakresie ponownego wykorzystywania stosownych danych.
- (21) Państwa członkowskie i zainteresowane strony ITS należy zachęcać do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia wspólnych definicji jakości danych z myślą o stosowaniu wspólnych wskaźników jakości danych w ramach łańcucha wartości dla danych o ruchu (takich jak kompletność, dokładność i aktualność danych, zastosowana metoda pozyskiwania i metoda pozycjonowania, jak również zastosowane kontrole jakości). Należy je także zachęcać do pracy na rzecz ustanowienia powiązanych metod pomiaru i monitorowania jakości dla różnych rodzajów danych. Należy zachęcać państwa członkowskie do wzajemnej wymiany wiedzy, doświadczeń i najlepszych praktyk w przedmiotowej dziedzinie w ramach realizowanych obecnie oraz w przyszłości projektów koordynacyjnych.
- (22) Uznaje się fakt, że wykorzystanie danych oraz usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, generowanych przez prywatnych dostawców usług i posiadaczy danych generowanych przez pojazdy, może stanowić dla organów administracji drogowej i zarządców dróg oszczędny sposób na podniesienie poziomu zarządzania ruchem, bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zarządzania infrastrukturą i jej utrzymania. Organy publiczne powinny stosować wspólne warunki FRAND przy otrzymywaniu tych danych lub usług na potrzeby wspomnianych powyżej zadań, w celu obniżenia barier dostępu i zapewnienia przejrzystości warunków ponownego wykorzystania. Zachęca się państwa członkowskie i zainteresowane strony do określenia wspólnych warunków FRAND mających zastosowanie do ponownego wykorzystywania odpowiednich rodzajów danych w celu wykonywania tych zadań publicznych.
- (23) Prywatni dostawcy usług mogą wykorzystywać dane gromadzone przez organy administracji drogowej i zarządców dróg jako dane wejściowe na potrzeby własnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Szczegółowe zasady i warunki mające zastosowanie do takiego ponownego wykorzystania tych danych należy pozostawić zainteresowanym stronom, nie naruszając przepisów dyrektywy (UE) 2019/1024¹⁹. Niektóre rodzaje danych przekazywane przez organy administracji

¹⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

drogowej i zarządców dróg, takie jak projekty organizacji ruchu, przepisy drogowe i ograniczenia ruchu oraz czasowe środki zarządzania ruchem, powinny być ponownie wykorzystywane przez prywatnych dostawców usług w celu zapewnienia dostępności odpowiednich informacji użytkownikom drogi za pośrednictwem usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

- (24) W celu zapewnienia prawidłowego wdrażania tych specyfikacji państwa członkowskie powinny ocenić zgodność z wymogami dotyczącymi dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map cyfrowych, operatorów systemów poboru opłat drogowych, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz dostawców usług. W tym celu właściwe organy powinny mieć swobodę polegania na deklaracjach zgodności opartych na dowodach składanych przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map cyfrowych, operatorów systemów poboru opłat drogowych, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz dostawców usług. Państwa członkowskie powinny współpracować w celu harmonizacji swojego podejścia do oceny zgodności w ramach realizowanych obecnie oraz w przyszłości projektów koordynacyjnych, co pomoże we wdrażaniu specyfikacji niniejszego rozporządzenia.
- (25) Specyfikacje te nie ograniczają wolności wypowiedzi nadawców radiowych w zakresie, w jakim nie zobowiązują ich do zajmowania określonego stanowiska w odniesieniu do rozpowszechnianych informacji, i pozostawiają państwom członkowskim wystarczającą swobodę uwzględniania ich krajowych tradycji konstytucyjnych w odniesieniu do swobody wypowiedzi nadawców radiowych.
- (26) Biorąc pod uwagę zakres wymaganych zmian, rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 powinno zostać uchylone.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się specyfikacje niezbędne do zapewnienia poprawy dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych przez posiadaczy danych i użytkowników danych na potrzeby świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu w całej UE, a także do zapewnienia, aby usługi te były poprawne i dostępne dla użytkowników końcowych w skali transgranicznej.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do całej sieci drogowej, która jest publicznie dostępna dla ruchu zmotoryzowanego. W drodze wyjątku nie ma ono zastosowania do dróg prywatnych, chyba że stanowią one część sieci kompleksowej TEN-T lub są oznaczone jako autostrada lub droga główna.
3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/40/UE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 4 dyrektywy 2010/40/UE.

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „bazowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego stanowiącą część sieci bazowej zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013;
- 2) „kompleksowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego stanowiącą część sieci kompleksowej zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013;
- 3) „autostrada” oznacza drogę oznaczoną jako taka przez państwo członkowskie, w którym się znajduje;
- 4) „dostępność danych” oznacza możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwania ich w dowolnym momencie w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego;
- 5) „dane statyczne” oznaczają dane, które nie podlegają częstym lub regularnym zmianom;
- 6) „dane dynamiczne” oznaczają dane, które często lub regularnie podlegają zmianom;
- 7) „aktualizacja danych” oznacza każdą modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub wprowadzanie nowych lub dodatkowych elementów;
- 8) „informacje o ruchu w czasie rzeczywistym” oznaczają informacje uzyskane z wszelkich danych dotyczących infrastruktury, danych dotyczących przepisów i ograniczeń, danych dotyczących stanu sieci oraz danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym lub ich połączenia;
- 9) „usługa informacyjna w czasie rzeczywistym dotycząca ruchu” oznacza usługę ITS, która zapewnia użytkownikom końcowym natychmiastowe informacje o ruchu w czasie rzeczywistym;
- 10) „organ administracji drogowej” oznacza każdy organ publiczny odpowiedzialny za planowanie i kontrolę dróg objętych zakresem jego kompetencji terytorialnych lub za zarządzanie tymi drogami;
- 11) „zarządca drogi” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za utrzymanie drogi i zarządzanie nią oraz za zarządzanie przepływami ruchu;
- 12) „dostawca usług” oznacza każdego publicznego lub prywatnego dostawcę usługi informacyjnej w czasie rzeczywistym dotyczącej ruchu, z wyłączeniem zwykłego dostawcy danych dla użytkowników danych;
- 13) „operator systemu poboru opłat drogowych” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny pełniący rolę dostawcy usług poboru opłat lub podmiotu pobierającego

opłaty zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520²⁰;

- 14) „posiadacz danych” oznacza każdą osobę prawną, osobę, której dane dotyczą, lub podmiot publiczny lub prywatny, który ma prawo do udzielania dostępu do wymienionych w załączniku rodzajów danych znajdujących się pod jego kontrolą lub prawo do ich udostępniania, zgodnie z obowiązującym prawem Unii lub prawem krajowym;
- 15) „użytkownik danych” oznacza każdy organ administracji drogowej, zarządcę drogi, operatora systemu poboru opłat drogowych, dostawcę usług oraz producenta map cyfrowych lub każdy inny podmiot wykorzystujący dane do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym lub, jeżeli pozwalają na to zasady i warunki określone przez posiadacza danych, wykorzystujący dane do innych celów związanych z mobilnością;
- 16) „użytkownik końcowy” oznacza każdego użytkownika drogi, osobę fizyczną lub prawną posiadającą dostęp do usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
- 17) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się dane wymienione w załączniku, wraz z odpowiadającymi im metadanymi, na potrzeby ponownego wykorzystania, lub za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się źródła i metadane tych danych na potrzeby ponownego wykorzystania;
- 18) „metadane” oznaczają ustrukturyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie tych danych;
- 19) „usługi wyszukiwania” oznaczają usługi umożliwiające wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści;
- 20) „czasowe środki zarządzania ruchem” oznaczają tymczasowe środki służące rozwiązaniu danego zakłócenia w ruchu oraz mające na celu na przykład kontrolowanie przepływów ruchu i sterowanie nimi;
- 21) „projekty organizacji ruchu” oznaczają stałe środki zarządzania ruchem opracowane przez zarządców ruchu w celu kontrolowania przepływów ruchu i sterowania nimi w odpowiedzi na trwałe lub cykliczne zakłócenia w ruchu
- 22) „znaki drogowe” oznaczają wszelkie znaki drogowe, sygnały, urządzenia, powiadomienia lub oznakowania na drogach, które określają niebezpieczeństwo, informują o środkach ostrożności, które należy podjąć wobec takiego niebezpieczeństwa, wskazują na istnienie przepisów drogowych lub wprowadzają takie przepisy zgodnie z Konwencją wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych;
- 23) „drogi główne” oznaczają drogi poza obszarami miejskimi, łączące główne miasta lub regiony, lub oba te obszary, niesklasyfikowane jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada;

²⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).

- 24) „drogi prywatne” oznaczają drogi, które nie są własnością organu zarządzającego drogami publicznymi lub transportem, z wyłączeniem dróg, które są własnością organu zarządzającego drogami publicznymi lub transportem, ale zostały przekazane podmiotowi prywatnemu w formie koncesji na zarządzanie;
- 25) „dane dotyczące infrastruktury” oznaczają dane opisujące sieć drogową lub obiekty znajdujące się w obrębie sieci drogowej lub położone wzdłuż takiej sieci;
- 26) „dane dotyczące przepisów i ograniczeń” oznaczają dane dotyczące przepisów drogowych lub ograniczeń mających zastosowanie do pojazdów znajdujących się w obrębie sieci drogowej;
- 27) „dane dotyczące stanu sieci” oznaczają dane opisujące sytuacje przejściowe, które mogłyby uniemożliwić lub spowolnić podróż lub mogą informować użytkownika końcowego w sytuacjach niebezpiecznych;
- 28) „dane dotyczące użytkowania sieci w czasie rzeczywistym” oznaczają dane opisujące aktualne użytkowanie sieci drogowej oraz możliwości użytkowania sieci drogowej;
- 29) „kluczowe rodzaje danych” oznaczają rodzaje danych, które uznaje się za kluczowe dla zwiększenia niezawodności usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, wspierania bezpiecznego i efektywnego podróżowania „od drzwi do drzwi” oraz przyszłych usług w zakresie mobilności;
- 30) „dane generowane przez pojazdy” oznaczają wszelkie dane wytworzone przez pojazd lub przez urządzenie pokładowe wbudowane w pojazd lub urządzenia osobiste oferujące aplikacje ITS podczas użytkowania pojazdu;
- 31) „posiadacz danych generowanych przez pojazdy” oznacza każdy podmiot zajmujący się gromadzeniem, agregacją lub innego rodzaju przetwarzaniem danych generowanych przez pojazdy w celu spełnienia wymogów dotyczących prywatności;
- 32) „warunki FRAND (sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminujące)” oznaczają wynegocjowane w dobrej wierze warunki licencji umożliwiające dostęp do usług lub danych w zamian za godziwe wynagrodzenie, na takich samych lub podobnych warunkach, jakie zostały ustalone z innymi użytkownikami.

Artykuł 3

Krajowe punkty dostępu

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu użytkowników danych do danych wymienionych w załączniku, w tym do aktualizacji danych, przekazanych przez posiadaczy danych, o których mowa w art. 4–11 i dotyczących terytorium danego państwa członkowskiego.
2. Istniejące krajowe lub wspólne punkty dostępu, które utworzono w celu zapewnienia zgodności z art. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962 lub z wymogami wynikającymi z innych aktów delegowanych przyjętych na mocy dyrektywy 2010/40/UE, mogą być wykorzystywane jako krajowe punkty dostępu do celów niniejszego rozporządzenia, jeżeli państwa członkowskie uznają to za stosowne.

3. Krajowe punkty dostępu świadczą usługi wyszukiwania na rzecz użytkowników danych, na przykład usługi umożliwiające wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści.
4. Publiczni i prywatni posiadacze danych zapewniają dostarczenie metadanych w celu umożliwienia użytkownikom danych wyszukiwania i wykorzystywania zbiorów danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu.
5. Dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba mogą ustanowić wspólny punkt dostępu.
6. Każdy podmiot przekazujący dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu może to robić przez pełnomocnika zgodnie z obowiązującymi umowami, na przykład za pośrednictwem bazy danych lub agregatora prowadzonych przez osoby trzecie. Nie zwalnia to posiadacza danych pierwotnych z odpowiedzialności za jakość przekazywanych danych pierwotnych.

Artykuł 4

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących infrastruktury

1. W celu ułatwienia świadczenia kompatybilnych, interoperacyjnych i ciągłych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu w całej Unii organy administracji drogowej, zarządcy dróg, operatorzy systemów poboru opłat drogowych oraz zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem przekazują gromadzone przez siebie dane dotyczące infrastruktury wymienione w załączniku w znormalizowanym formacie, takim jak specyfikacja danych dotyczących sieci transportowych INSPIRE, TN-ITS (CEN/TS17268 i kolejne uaktualnione wersje) lub DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje). Każda aktualizacja tych danych musi odbywać się zgodnie z art. 8.

W przypadku konieczności określenia dodatkowych lub alternatywnych norm zastosowanie mają następujące warunki:

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
 - formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:
 - a) na zasadzie niedyskryminacji;
 - b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
 - c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;

- d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.
3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

Artykuł 5

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących przepisów i ograniczeń

1. W celu ułatwienia świadczenia kompatybilnych, interoperacyjnych i ciągłych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu w całej Unii organy administracji drogowej, zarządcy dróg i operatorzy systemów poboru opłat drogowych przekazują gromadzone przez siebie dane dotyczące przepisów i ograniczeń wymienione w załączniku w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje) lub TN-ITS (CEN/TS 17268 i kolejne uaktualnione wersje). Każda aktualizacja tych danych musi odbywać się zgodnie z art. 9.

W przypadku konieczności określenia dodatkowych lub alternatywnych norm zastosowanie mają następujące warunki:

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
 - formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:
- a) na zasadzie niedyskryminacji;
 - b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
 - c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
 - d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.
3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.
4. Dostawcy usług przetwarzają i włączają do odpowiednich usług, które świadczą, bez dodatkowych kosztów dla użytkownika końcowego, dane dotyczące wszelkich projektów organizacji ruchu oraz przepisów drogowych i ograniczeń ruchu opracowane przez właściwe organy i udostępnione za pośrednictwem krajowego lub

wspólnego punktu dostępu w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego.

Artykuł 6

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących stanu sieci

1. W celu ułatwienia świadczenia kompatybilnych, interoperacyjnych i ciągłych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu w całej Unii organy administracji drogowej, zarządcy dróg, posiadacze danych generowanych przez pojazdy i dostawcy usług przekazują gromadzone przez siebie dane dotyczące stanu sieci wymienione w załączniku w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje). Każda aktualizacja tych danych musi odbywać się zgodnie z art. 10.

W przypadku konieczności określenia dodatkowych lub alternatywnych norm zastosowanie mają następujące warunki:

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
 - formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:
 - a) na zasadzie niedyskryminacji, jeżeli są przekazywane przez organy administracji drogowej i zarządców dróg;
 - b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
 - c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
 - d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3;
 - e) bez nakładania na posiadaczy danych generowanych przez pojazdy i prywatnych dostawców usług obowiązku udzielania dostępu do swoich danych prywatnym użytkownikom danych lub dzielenia się z nimi tymi danymi. Wymiana i ponowne wykorzystanie ich danych może podlegać warunkom określonym przez prywatnych posiadaczy danych.
 3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.
 4. Dostawcy usług przetwarzają i włączają do odpowiednich usług, które świadczą, bez dodatkowych kosztów dla użytkownika końcowego, wszelkie czasowe środki zarządzania ruchem wprowadzone przez właściwe organy i udostępnione za

pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu w cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego.

5. W celu przekazania odpowiednich informacji bezpośrednio użytkownikom końcowym oraz optymalizacji utrzymania dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego organy administracji drogowej i zarządcy dróg mogą zwrócić się do posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz do dostawców usług o przekazanie rodzajów danych dotyczących stanu sieci, które gromadzą i aktualizują zgodnie z art. 10. Jeżeli w odpowiedzi na wniosek organu administracji drogowej lub zarządcy drogi posiadacz danych udostępnia dane, zastosowanie mają warunki FRAND (sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne). Dane należy przekazywać w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje) lub dowolnym uzgodnionym przez państwa członkowskie cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego wraz z odpowiadającymi im metadanymi, w tym informacje o jakości tych danych.
6. Dane dotyczące stanu sieci, które zostały zarchiwizowane przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, mogą być wykorzystywane do celów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. O ile nie zabraniają tego umowy licencyjne, dane te udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.
7. W granicach obowiązujących umów licencyjnych dane prognostyczne dotyczące stanu sieci, które zostały obliczone przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.
8. Państwa członkowskie współpracują przy określaniu wspólnych norm wymiany i ponownego wykorzystania danych, o których mowa w ust. 6 i 7.

Artykuł 7

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym

1. W celu ułatwienia świadczenia kompatybilnych, interoperacyjnych i ciągłych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu w całej Unii organy administracji drogowej, zarządcy dróg, dostawcy usług, posiadacze danych generowanych przez pojazdy oraz zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem paliw przekazują gromadzone przez siebie dane dotyczące użytkownika sieci w czasie rzeczywistym wymienione w załączniku w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje). Każda aktualizacja tych danych musi odbywać się zgodnie z art. 11.

W przypadku konieczności określenia dodatkowych lub alternatywnych norm zastosowanie mają następujące warunki:

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;

- formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:
 - a) na zasadzie niedyskryminacji, jeżeli są przekazywane przez organy administracji drogowej i zarządców dróg;
 - b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
 - c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
 - d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3;
 - e) bez nakładania na posiadaczy danych generowanych przez pojazdy i prywatnych dostawców usług obowiązku udzielania dostępu do swoich danych prywatnym użytkownikom danych lub dzielenia się z nimi tymi danymi. Wymiana i ponowne wykorzystanie ich danych może podlegać warunkom określonym przez prywatnych posiadaczy danych.
 3. W celu przekazania odpowiednich informacji bezpośrednio użytkownikom końcowym oraz optymalizacji zarządzania ruchem i bezpieczeństwa ruchu drogowego organy administracji drogowej i zarządcy dróg mogą zwrócić się do posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz do dostawców usług o przekazanie rodzajów danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym, które gromadzą i aktualizują zgodnie z art. 11. Jeżeli w odpowiedzi na wniosek organu administracji drogowej lub zarządcy drogi posiadacz danych udostępnia dane, zastosowanie mają warunki FRAND (sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne). Dane należy przekazywać w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje) lub dowolnym uzgodnionym przez państwa członkowskie cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego wraz z odpowiadającymi im metadanymi, w tym informacje o jakości tych danych.
 4. Dane dotyczące użytkownika sieci w czasie rzeczywistym, które zostały zarchiwizowane przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, mogą być wykorzystywane do celów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. O ile nie zabraniają tego umowy licencyjne, dane te udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.
 5. W granicach obowiązujących umów licencyjnych dane prognostyczne dotyczące użytkownika sieci w czasie rzeczywistym, które zostały obliczone przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

6. Państwa członkowskie współpracują przy określaniu wspólnych norm wymiany i ponownego wykorzystania danych, o których mowa w ust. 4 i 5.

Artykuł 8

Aktualizowanie danych dotyczących infrastruktury

1. Aktualizacje danych dotyczących infrastruktury obejmują co najmniej następujące parametry:
 - a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 1, objęty aktualizacją;
 - b) lokalizację sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
 - c) rodzaj aktualizacji (modyfikacja, dodanie lub usunięcie elementu danych);
 - d) opis aktualizacji zawierający zaktualizowaną wartość/zaktualizowane wartości i pole/pola oraz zaktualizowane informacje, a także – w stosownych przypadkach – powody zastąpienia nieaktualnych wartości i pól;
 - e) datę aktualizacji danych;
 - f) datę i czas faktycznego lub planowanego wystąpienia zmiany w danej sytuacji na drodze;
 - g) jakość aktualizacji danych określoną w minimalnych wymogach jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;

Lokalizację objętej aktualizacją sytuacji na drodze ustala się za pomocą znormalizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.
2. Odpowiedni posiadacze danych zapewniają aktualizację danych dotyczących infrastruktury w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje użytkownikom danych z wyprzedzeniem.
3. Odpowiedni posiadacze danych na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregokolwiek z użytkowników danych i użytkowników końcowych.
4. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym producenci map cyfrowych i dostawcy usług zapewniają przetwarzanie odpowiednich aktualizacji danych dotyczących infrastruktury w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

Artykuł 9

Aktualizowanie danych dotyczących przepisów i ograniczeń

1. Aktualizacje danych dotyczących przepisów i ograniczeń obejmują co najmniej następujące parametry:

- a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 2 i 3, objęty aktualizacją;
- b) lokalizację sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
- c) rodzaj aktualizacji (modyfikacja, dodanie lub usunięcie elementu danych);
- d) opis aktualizacji, w tym okres występowania zdarzenia oraz warunek lub warunki nałożone na przykład na niektóre rodzaje pojazdów objęte aktualizacją;
- e) datę aktualizacji danych;
- f) datę i czas faktycznego lub planowanego wystąpienia zmiany w danej sytuacji na drodze;
- g) jakość aktualizacji danych określoną w minimalnych wymogach jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;

Lokalizację objętej aktualizacją sytuacji na drodze ustala się za pomocą znormalizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

- 2. Odpowiedni posiadacze danych zapewniają aktualizację danych dotyczących przepisów i ograniczeń w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje użytkownikom danych z wyprzedzeniem.
- 3. Odpowiedni posiadacze danych na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregokolwiek z użytkowników danych i użytkowników końcowych.
- 4. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym producenci map cyfrowych i dostawcy usług zapewniają przetwarzanie odpowiednich aktualizacji danych dotyczących przepisów i ograniczeń w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.
- 5. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym muszą zostać odpowiednio zmodyfikowane lub wycofane jak najszybciej po zmianie statusu przedmiotowych danych.

Artykuł 10

Aktualizowanie danych dotyczących stanu sieci

- 1. Aktualizacje danych dotyczących stanu sieci obejmują co najmniej następujące parametry:
 - a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 4 i 5, objęty aktualizacją oraz, w stosownych przypadkach, ich krótki opis;
 - b) lokalizację zdarzenia lub sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
 - c) okres występowania zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją;

- d) jakość aktualizacji danych określoną w minimalnych wymogach jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;

Lokalizację objętych aktualizacją zdarzenia lub sytuacji na drodze ustala się za pomocą znormalizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

2. Odpowiedni posiadacze danych zapewniają aktualizację danych dotyczących stanu sieci w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje z wyprzedzeniem.
3. Odpowiedni posiadacze danych na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregośkolwiek z użytkowników danych i użytkowników końcowych.
4. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym muszą zostać odpowiednio zmodyfikowane lub wycofane jak najszybciej po zmianie statusu przedmiotowych danych.
5. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym dostawcy usług zapewniają przetwarzanie odpowiednich aktualizacji danych dotyczących infrastruktury w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

Artykuł 11

Aktualizowanie danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym

1. Aktualizacje danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym obejmują co najmniej następujące parametry:
 - a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 6, objęty aktualizacją oraz, w stosownych przypadkach, ich krótki opis;
 - b) lokalizację zdarzenia lub sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
 - c) jakość aktualizacji danych określoną w minimalnych wymogach jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;

Lokalizację objętych aktualizacją zdarzenia lub sytuacji na drodze ustala się za pomocą znormalizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

2. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym lub powiązane dane muszą zostać odpowiednio zmodyfikowane lub wycofane jak najszybciej po zmianie statusu przedmiotowych danych.
3. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym dostawcy usług zapewniają przetwarzanie aktualizacji danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne

wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

Artykuł 12

Ocena zgodności

1. Państwa członkowskie przeprowadzają oceny w celu ustalenia, czy wymogi określone w art. 3–11 zostały spełnione przez posiadaczy danych oraz użytkowników danych, do których artykuły te mają zastosowanie, zgodnie z ust. 2 i 3.
2. Aby przeprowadzić procedurę oceny, właściwe organy państw członkowskich mogą żądać od posiadaczy danych i użytkowników danych następujących dokumentów:
 - a) opisu oferowanych przez nich danych, map cyfrowych bądź usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz informacji na temat jakości tych danych/usług i warunków ponownego wykorzystywania przedmiotowych danych
 - b) oraz popartych dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–11.
3. Państwa członkowskie prowadzą wyrywkowe kontrole poprawności deklaracji, o których mowa w ust. 2 lit. b).

Artykuł 13

Sprawozdawczość

1. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2023 r. państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz oraz wizualizację map dróg objętych siecią dróg głównych.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje w ramach sprawozdań z postępów prac przewidzianych w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE:
 - a) poczynione postępy w zakresie dostępności, wymiany i ponownego wykorzystywania rodzajów danych określonych w załączniku;
 - b) zakres geograficzny danych dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, zmiany w sieci dróg głównych oraz zawartości danych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu i ich jakości, w tym kryteriów stosowanych w celu określenia tej jakości i środki stosowane w celu jej monitorowania;
 - c) wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 12, z wymogami określonymi w art. 3–11;
 - d) w stosownych przypadkach opis zmian w krajowym lub wspólnym punkcie dostępu.

Artykuł 14

Przepisy przejściowe

W okresie przejściowym kończącym się w dniu 31 grudnia 2027 r. obowiązki dotyczące rodzajów danych na mocy załącznika pkt 1, 3, 5 i 6 nie mają zastosowania w odniesieniu do dróg innych niż wymienione poniżej:

- a) kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej;
- b) innych autostrad, które nie zostały włączone do kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej;
- c) dróg głównych.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie delegowane (UE) 2015/962 traci moc z dniem 1 stycznia 2025 r.

Artykuł 16

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

Art. 13 stosuje się jednak od dnia 1 stycznia 2023 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2.2.2022 r.

*W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN*