



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 4 de fevereiro de 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	2 de fevereiro de 2022
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.:	C(2022) 492 final
Assunto:	REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO de 2.2.2022 que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento C(2022) 492 final.

Anexo: C(2022) 492 final



Bruxelas, 2.2.2022
C(2022) 492 final

REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 2.2.2022

que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

O Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, que complementa a Diretiva 2010/40/UE relativa aos sistemas de transporte inteligentes (STI), contém especificações com o objetivo de garantir a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização dos dados rodoviários e de tráfego pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias e pelos prestadores de serviços para a prestação de serviços de informações de tráfego em tempo real (RTTI) à escala da UE.

O regulamento delegado estabelece que os tipos de dados enumerados no seu anexo, disponíveis em formato digital legível por máquina e relacionados com a rede rodoviária transeuropeia (RTE-T), outras autoestradas ou domínios prioritários definidos pelos Estados-Membros, devem ser partilhados através de um ponto de acesso nacional (PAN) em cada Estado-Membro, num formato normalizado. O regulamento delegado enumera igualmente as condições de acesso, utilização e atualização dos dados, a forma de avaliar a conformidade com o regulamento delegado, além de especificar o conteúdo dos relatórios sobre a sua implementação. O presente regulamento delegado é aplicável a partir de 13 de julho de 2017.

O regulamento delegado não prevê a criação de dados que ainda não existam num formato digital legível por máquina. Por conseguinte, os requisitos do regulamento delegado aplicam-se apenas aos tipos de dados enumerados no anexo que já existem em formato digital legível por máquina.

Do mesmo modo, o regulamento delegado não exige que os tipos de dados enumerados no anexo sejam partilhados gratuitamente, sem prejuízo dos requisitos impostos por outra legislação da União ou nacional. Os pontos de acesso nacionais (PAN) fornecem serviços de pesquisa que permitem às partes interessadas informar-se sobre quais os dados disponíveis, bem como os termos e condições aplicáveis à sua reutilização. Os dados enumerados nos PAN podem ser objeto de acordos de licenciamento para que o acesso seja concedido ou os dados possam ser partilhados.

O mundo dos sistemas de transporte inteligentes está a evoluir rapidamente, com a implementação de novas aplicações sobre mobilidade cooperativa, conectada e automatizada e novos horizontes. Para apoiar o desenvolvimento de serviços de informação de tráfego à escala da UE, são necessários tipos de dados adicionais, por exemplo, sobre os sistemas reguladores do acesso de veículos a zonas urbanas (UVAR) ou os pontos de carregamento/abastecimento, a fim de permitir informações mais precisas e fiáveis sobre as viagens porta a porta; novas fontes de dados (por exemplo, dados gerados a bordo dos veículos) podem também ser utilizadas para melhorar a gestão do tráfego e as operações de manutenção rodoviária. Além disso, a cobertura geográfica dos dados deve ser alargada de modo a abranger as zonas regionais e urbanas atualmente não abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento delegado.

Estas questões foram levantadas, entre outras prioridades, no programa de trabalho atualizado da Diretiva STI, adotado em dezembro de 2018¹, na sequência da aprovação

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

pelo Comité Europeu STI², que aborda os trabalhos a realizar pela Comissão. Em conformidade com os objetivos do programa de trabalho, e na sequência de uma investigação exaustiva que incluiu uma análise custos-benefícios, foi recomendada a revisão do regulamento delegado.

Essa revisão está incluída na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente³, publicada em dezembro de 2020, correspondendo à ação 36 no âmbito da iniciativa emblemática 6 (“Tornar a mobilidade multimodal conectada e automatizada uma realidade”). O presente regulamento delegado contribui para ajudar a UE a tirar pleno partido de soluções digitais e de sistemas de transporte inteligentes. A revisão visa igualmente clarificar quaisquer sobreposições entre outros regulamentos delegados que complementam a Diretiva STI e alinhar a sua abordagem com a evolução neste domínio.

A revisão enquadra-se na evolução do panorama legislativo em matéria de dados, que é apoiada pela estratégia europeia para os dados de fevereiro de 2020. Uma das medidas desta estratégia, a Lei sobre a Governança dos Dados, visa garantir que os dados são efetivamente reutilizados para fornecer serviços fiáveis aos cidadãos da UE e evitar monopólios de dados.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

O presente ato delegado complementa a Diretiva 2010/40/UE, em conformidade com o artigo 7.º, e corresponde à legislação distinta para a ação prioritária b), tal como definido no artigo 3.º. O poder para adotar atos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas no artigo 12.º dessa mesma diretiva.

• Subsidiariedade

As informações de tráfego contribuem para a segurança rodoviária, melhoram o congestionamento do tráfego e, por conseguinte, reduzem as emissões dos veículos em benefício dos utentes da estrada e da população europeia. O presente regulamento delegado visa melhorar a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização dos dados rodoviários e de tráfego necessários para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real de qualidade elevada e sem descontinuidades em toda a União.

Existe já um mercado da UE para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, e é do interesse dos utilizadores, dos clientes, das autoridades públicas, dos prestadores desses serviços e do público em geral que sejam criadas as condições adequadas para continuar a desenvolvê-lo de forma inovadora. O desenvolvimento de serviços de informação de tráfego transfronteiras à escala da UE é facilitado por um conjunto harmonizado de requisitos em matéria de dados, incluindo especificações em matéria de normalização, acessibilidade, qualidade dos dados e partes interessadas necessárias para fornecer dados suscetíveis de serem reutilizados. São igualmente necessárias disposições harmonizadas sobre o funcionamento destes serviços, a fim de garantir que fornecem informações (análogas) em toda a Europa de forma coerente.

• Proporcionalidade

²

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

³ COM/2020/789 final.

No contexto em evolução dos serviços de informação digital, revogar e substituir o regulamento delegado em vigor é a forma mais simples de ação da União que continuará a cumprir o objetivo de prestar serviços de informação de tráfego em tempo real e de elevada qualidade e de forma contínua em toda a União. Tal exige que a Comissão Europeia e os Estados-Membros adaptem os requisitos aos desenvolvimentos e à legislação mais recentes, a fim de ter em conta as inovações futuras. Uma vez que as viagens porta a porta eficientes são cada vez mais apoiadas por serviços de informação, é necessário que estes serviços tenham acesso a uma vasta gama de dados normalizados e de elevada qualidade em toda a rede rodoviária europeia.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Foram realizados dois inquéritos às partes interessadas (em abril de 2020 e junho de 2020), dois seminários públicos (em 8 de maio de 2020 e 3 de dezembro de 2020) e três séries de entrevistas a partes interessadas selecionadas para preparar a proposta⁴.

Em janeiro de 2020, foi realizada uma primeira ronda de entrevistas exploratórias, a fim de fornecer contributos que poderiam ser utilizados para apurar as questões ligadas à investigação. Em 24 de fevereiro de 2020, realizou-se uma primeira reunião de peritos com os Estados-Membros para apresentar uma panorâmica da aplicação do regulamento delegado até essa data, as próximas etapas previstas para a sua aplicação e um estudo de apoio.

Um primeiro inquérito dirigido às partes interessadas decorreu de 24 de março a 25 de abril de 2020, integrando as reações e os conhecimentos recolhidos até então sobre os problemas e desafios identificados no setor; foram recebidas 153 respostas a este inquérito. Em 8 de maio, realizou-se um seminário com as partes interessadas para debater e validar os resultados do primeiro inquérito, tendo sido realizada uma segunda ronda de entrevistas com as partes interessadas, que decorreu de 18 de maio a 2 de junho de 2020. Estas entrevistas foram utilizadas para validar os resultados do seminário com as partes interessadas e do inquérito específico.

Um segundo inquérito específico, lançado em 14 de setembro de 2020, esteve aberto durante 2 semanas, tendo atraído 96 inquiridos. Uma terceira série de entrevistas para validar os resultados do estudo, que teve início em 14 de outubro de 2020, teve uma duração de 3 semanas. No total, foram realizadas 50 entrevistas aprofundadas junto das partes interessadas.

Para validar os resultados da análise custos-benefícios, foram selecionados e aperfeiçoados cinco estudos casuísticos em sessões de trabalho que contaram com a participação de representantes de diferentes tipos de PAN, e que se realizaram entre 9 e 20 de novembro de 2020. Em 3 de dezembro de 2020, foi organizado um seminário final com as partes interessadas para apresentar os resultados do estudo de apoio a todas as partes interessadas envolvidas no processo. Cada um dos *workshops* com as partes interessadas atraiu mais de 100 participantes.

- **Parecer dos peritos**

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

Os Estados-Membros, bem como os países do EEE e a Suíça, foram convidados a nomear peritos para participarem numa série de reuniões com a Comissão, a fim de contribuírem para o processo de revisão do regulamento delegado. Entre 24 de fevereiro de 2020 e 13 de abril de 2021⁵, realizaram-se doze reuniões, sendo que em algumas das quais participaram igualmente representantes do Parlamento Europeu. Além disso, realizaram-se várias reuniões bilaterais com os Estados-Membros.

- **Estudos de apoio**

Um estudo de apoio, concluído em 2020, analisou os serviços essenciais de informação de tráfego e os tipos de dados adicionais que poderiam continuar a apoiar estes serviços. O estudo de apoio analisou os custos e benefícios da inclusão destes tipos de dados adicionais no regulamento delegado e do alargamento do âmbito geográfico para além da rede RTE-T e de outras autoestradas, possivelmente para todos os tipos de dados. O estudo concluiu que a percentagem da rede rodoviária abrangida por dados dinâmicos sobre o estado das vias e dados de tráfego em tempo real é limitada em toda a União, especialmente para além do atual âmbito geográfico do regulamento delegado, embora alguns tipos de dados dinâmicos sobre o estado das vias também sejam considerados cruciais para os serviços RTTI (por exemplo, limites de velocidade dinâmicos, encerramento de estradas).

Tendo em conta o elevado investimento necessário para digitalizar os processos e/ou implantar novos sensores, o estudo concluiu que a melhoria do acesso a qualquer um destes tipos de dados, tornando-os acessíveis através de um PAN, desde que já estejam disponíveis num formato digitalizado, aduz benefícios que se traduzem num menor congestionamento, numa redução do tempo de viagem e em menos emissões em todas as redes rodoviárias abrangidas. Por conseguinte, a melhoria da acessibilidade dos dados em todas as redes rodoviárias foi o ponto de partida para a revisão do texto do regulamento delegado.

Foram consideradas três opções políticas, para além da base de referência. A base de referência considerou o desenvolvimento do setor sem qualquer intervenção legislativa, mas teve em conta a situação pandémica e as outras medidas tomadas para melhorar a sustentabilidade dos transportes na próxima década. As opções políticas são as seguintes:

- (1) Opção política 1, que incluía tipos de dados adicionais (como os UVAR) ao atual âmbito geográfico da rede RTE-T, outras autoestradas e zonas prioritárias, apenas quando disponíveis em formato digital legível por máquina.
- (2) Opção política 2, que incluía a opção 1 + um alargamento do âmbito geográfico a outras estradas, tanto para os tipos de dados atuais como para os possíveis tipos de dados adicionais, quando disponíveis em formato digital legível por máquina.
- (3) Opção política 3, que incluía a opção 2 e tinha em vista tornar obrigatória a disponibilidade de dados em formato digital legível por máquina, o que significa que os dados teriam de ser criados, caso não estivessem disponíveis, no âmbito geográfico mais adequado. Foi reconhecido, desde o início do estudo e nas discussões com as partes interessadas, que tal não seria incluído na revisão do regulamento delegado, uma vez que extrapolaria os poderes delegados conferidos à Comissão na Diretiva STI. Esta opção política foi incluída apenas para investigar os efeitos da disponibilidade de tipos de dados específicos sobre os serviços de

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

informação de tráfego em tempo real e para envolver as mesmas partes interessadas e peritos dos Estados-Membros no processo, não sendo abordada infra.

O estudo concluiu que devem ser incluídos no regulamento delegado dados adicionais relacionados com os UVAR, pontos e estações de carregamento e abastecimento, dados históricos sobre tráfego, outras regras específicas para as estradas e o tráfego e dados gerados a bordo dos veículos, devido aos benefícios que geram para os serviços RTTI atuais (por exemplo, serviços de navegação, adaptação inteligente da velocidade) e futuros (por exemplo, mobilidade cooperativa, conectada e automatizada). Concluiu que o âmbito geográfico do regulamento delegado deve ser alargado de modo a abranger toda a rede rodoviária, não só no que diz respeito a tipos de dados adicionais, mas também a todos os dados atualmente abrangidos pelo regulamento delegado. Tal facilita as viagens porta a porta e garante o acesso aos dados em todas as partes da rede rodoviária, incluindo, por exemplo, a localização e a disponibilidade de pontos de carregamento e abastecimento, informação essa que é ainda mais crítica nas zonas onde existem poucas instalações deste tipo.

Para os tipos de dados adicionais, a análise sugeriu que, sempre que os dados históricos sobre tráfego e os dados gerados a bordo do veículo relativos a toda a rede rodoviária já estejam disponíveis em formato digital legível por máquina, devem ser disponibilizados através do PAN (opção política 2).

O estudo de apoio apoiou os argumentos em prol da revisão do regulamento delegado, acrescentando tipos de dados e alargando o âmbito geográfico a toda a rede rodoviária. Foram incluídas no texto revisto outras atualizações das especificações e dos requisitos de normalização, nos moldes descritos supra e na secção 5.1.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Tendo em conta a extensão das alterações necessárias e a fim de salvaguardar a clareza e legibilidade do regulamento delegado, propõe-se revogar e substituir o Regulamento Delegado (UE) 2015/962 em vigor. Foi identificada a possibilidade de simplificar a legislação e/ou reduzir custos desnecessários graças à eliminação de sobreposições nos tipos de dados entre os diferentes regulamentos delegados ao abrigo da Diretiva STI e incluindo a comunicação de informações nos relatórios intercalares da Diretiva STI.

- **Direitos fundamentais**

Na UE, o direito à proteção dos dados pessoais está consagrado no artigo 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Sempre que as medidas previstas no presente regulamento delegado impliquem o tratamento de dados pessoais, devem ser aplicadas em conformidade com o direito da UE, em especial o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD – Regulamento (UE) 2016/679) e a Diretiva Privacidade Eletrónica (Diretiva 2002/58/CE).

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não se preveem implicações para o orçamento da UE decorrentes diretamente da aplicação do novo regulamento delegado.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Explicação mais pormenorizada das disposições específicas da proposta**

5.1. Tipos de dados adicionais, categorias de dados reorganizadas e rebatizadas e melhores sinergias com outra legislação

As ex categorias de dados (dados estáticos, dados dinâmicos sobre o estado das vias e dados de tráfego) foram rebatizadas e os seus tipos de dados foram reordenados para os alinhar melhor com as características dos dados e os requisitos específicos. As novas categorias de dados são dados sobre infraestruturas, dados sobre regulamentação e restrições, dados sobre o estado da rede e dados sobre a utilização da rede em tempo real. Os tipos de dados adicionais introduzidos no novo regulamento delegado são:

- Dados sobre infraestruturas:
 - localização dos pontos e estações de carregamento e abastecimento;
 - localização das áreas de serviço e das áreas de repouso;
- Dados sobre regulamentação e restrições:
 - restrições de peso/comprimento/largura/altura;
 - estradas de sentido único;
 - limites de restrições, proibições ou obrigações com validade zonal, estado atual de acesso e condições de circulação em zonas de tráfego regulamentadas;
- Dados sobre a utilização da rede em tempo real:
 - disponibilidade de pontos e estações de abastecimento para tipos de combustíveis alternativos;
 - preço do carregamento/reabastecimento *ad hoc*.

A fim de os alinhar melhor com o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 relativo aos serviços de informação de viagens multimodais e com a Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos⁶, certos tipos de dados foram suprimidos ou rebatizados. Por exemplo, os dados relativos ao estacionamento foram suprimidos; Para os dados relativos às portagens, foi acrescentada uma referência aos canais de retalho disponíveis e aos métodos de execução para o pagamento das portagens (em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2017/1926).

Tal como sublinhado nos considerandos 45 e 46 da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (COM (2021) 559 final), é necessário fornecer aos consumidores informações suficientes sobre a localização geográfica, as características e os serviços oferecidos nos pontos de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos acessíveis ao público. Tal inclui informações sobre a disponibilidade de serviços de carregamento inteligente e de carregamento bidirecional, bem como informações sobre a quota de energias renováveis dos combustíveis alternativos vendidos, tal como previsto no artigo 20.º-A da proposta de diretiva que altera a Diretiva (UE) 2018/2001 relativa à promoção da energia proveniente de fontes renováveis. Os requisitos relativos aos tipos de dados e às obrigações das partes interessadas no que diz respeito à disponibilidade e acessibilidade dos dados pertinentes relacionados com o carregamento e o abastecimento devem ser estabelecidos no quadro da criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, na sequência dos resultados da ação de apoio do

⁶ Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

programa do Mecanismo Interligar a Europa em curso sobre a “recolha de dados relacionados com os pontos de carregamento/abastecimento para combustíveis alternativos e os códigos de identificação únicos relacionados com os intervenientes na eletromobilidade” (“IDACS”).

Foram aditadas aos artigos pertinentes disposições que apoiam a acessibilidade e a reutilização dos tipos de dados constantes do anexo, na medida em que os dados históricos, os dados preditivos e os dados gerados a bordo dos veículos foram acrescentados aos artigos pertinentes.

5.2. Alargar o âmbito geográfico e dar prioridade aos tipos de dados cruciais

O âmbito geográfico do regulamento delegado foi alargado de modo a abranger toda a rede rodoviária, excluindo as estradas privadas. As estradas privadas que fazem parte da rede RTE-T ou são designadas como autoestrada ou estrada principal não fazem parte desta isenção. Este alargamento do âmbito geográfico será aplicável a partir de 1 de janeiro de 2028 a todos os tipos de dados enumerados no anexo do regulamento delegado.

Foi introduzida uma etapa intermédia para permitir que os Estados-Membros aumentem gradualmente o acesso aos dados, pedindo-lhes que determinem uma rede de estradas principais, definida como estradas que ligam grandes cidades ou regiões, ou ambas, que não estão classificadas como parte da rede rodoviária transeuropeia global ou como autoestrada. Todos os tipos de dados enumerados no regulamento delegado sobre a rede RTE-T, outras autoestradas e estradas principais devem ser acessíveis através dos PAN até 1 de janeiro de 2025.

Com base na lista de tipos de dados constante do anexo do regulamento delegado, determinados tipos de dados foram assinalados como “cruciais” devido à sua natureza: fornecem informações sobre regulamentação, restrições ou situações relacionadas com a segurança que possam expor os utentes da estrada a estradas bloqueadas, multas ou situações perigosas. A fim de assegurar que os trabalhos para tornar estes tipos de dados acessíveis tenham início o mais rapidamente possível, o novo regulamento delegado fixa o mesmo prazo de 1 de janeiro de 2025 para a acessibilidade (caso existam em formato digital legível por máquina) em toda a rede rodoviária.

5.3. Melhorar a reutilização de dados nos serviços de informação de tráfego

Para colher os benefícios da melhoria da acessibilidade dos dados, é necessário que os dados sejam reutilizados nos serviços de informação de tráfego. Por conseguinte, as disposições relativas à reutilização de tipos de dados específicos foram reforçadas no novo regulamento delegado. Sempre que um Estado-Membro faculte o acesso à regulamentação de trânsito, aos planos de circulação rodoviária ou a medidas temporárias de gestão do tráfego através de um PAN, propõe-se que os prestadores de serviços sejam obrigados a reutilizar esses dados nos seus serviços prestados aos utentes da estrada, de modo a que as informações fornecidas através desses serviços sejam coerentes com os dados disponibilizados. Tal melhora os incentivos para que as autoridades públicas digitalizem estes tipos de dados, uma vez que torná-los acessíveis aumentará os benefícios sociais e melhorará os resultados das políticas. Além disso, as disposições existentes em matéria de comunicação de inexactidões nos dados às autoridades públicas foram melhoradas e alargadas a todos os detentores de dados, o que, por sua vez, deverá melhorar a qualidade dos dados.

5.4. Flexibilidade para continuar a desenvolver normas e requisitos de qualidade dos dados

O regulamento delegado menciona explicitamente várias normas diferentes, sendo o DATEX II⁷ utilizado em todas as categorias de dados. Sempre que pertinente, foram acrescentadas referências a⁸ INSPIRE e TN-ITS⁹, bem como à obrigação de os Estados-Membros cooperarem sempre que se verifiquem lacunas nas normas europeias para tipos de dados específicos ou para determinar as normas que possam ser utilizadas como alternativa comum. O objetivo é harmonizar qualquer outro trabalho de normalização e evitar a fragmentação decorrente da utilização de normas diferentes.

Esta mesma abordagem foi adotada para a definição dos requisitos de qualidade dos dados, que devem ser desenvolvidos pelos Estados-Membros cooperantes e pelas partes interessadas pertinentes. Os trabalhos em curso sobre os requisitos de qualidade e as especificações dos metadados devem ser continuamente desenvolvidos e harmonizados.

5.5. Melhorar a reutilização dos dados gerados a bordo dos veículos

Os dados gerados a bordo dos veículos constituem uma fonte de dados potencial para vários tipos de dados no regulamento delegado. Esta fonte pode ser utilizada, por exemplo, para determinar velocidades, tempos de viagem, más condições da estrada e acidentes e incidentes ocorridos na rede rodoviária. Para explorar esta fonte de dados para tarefas específicas de exploração rodoviária pública, como a gestão do tráfego e a gestão de ativos, as autoridades públicas podem, ao abrigo do novo regulamento delegado, solicitar aos titulares de dados gerados a bordo dos veículos e aos prestadores de serviços que partilhem os tipos de dados pertinentes em condições justas, razoáveis e não discriminatórias (FRAND). Se forem utilizados dados pessoais, o seu tratamento exigirá que as autoridades públicas possam invocar um fundamento legal, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/679. O objetivo é reduzir os entraves ao acesso aos dados pelas autoridades públicas ou beneficiar de serviços baseados nesses dados, permitindo-lhes utilizar os dados/serviços para melhorar a informação dos utentes da estrada, otimizar a gestão do tráfego e aumentar a segurança rodoviária.

5.6. Faseamento da execução e apresentação de relatórios

Para que os Estados-Membros e o setor disponham de tempo suficiente para cumprirem o novo regulamento delegado, foi proposto um calendário faseado para a sua aplicação. Os Estados-Membros devem apresentar um relatório sobre a identificação das estradas principais (ou seja, uma estrada fora das zonas urbanas que liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, não classificada como parte da rede rodoviária transeuropeia global ou como autoestrada) no seu território até 1 de janeiro de 2023, para as quais podem reutilizar a definição estabelecida para a Diretiva Gestão da Segurança da Infraestrutura Rodoviária¹⁰.

As informações subsequentes sobre a aplicação do presente regulamento delegado, embora especificadas no artigo 12.º, farão parte dos relatórios intercalares previstos no artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2010/40/UE. Tal deverá simplificar as obrigações de apresentação de

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

¹⁰ Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

relatórios, uma vez que estes relatórios intercalares abrangeriam tanto a aplicação da diretiva como do presente regulamento delegado.

A primeira etapa (acesso a tipos de dados cruciais em toda a rede rodoviária, acesso a todos os tipos de dados na rede RTE-T, outras autoestradas e estradas principais) está prevista para 1 de janeiro de 2025. O acesso a todos os tipos de dados em toda a rede rodoviária é exigido até 1 de janeiro de 2028, mas apenas se refere a dados que já se encontram disponíveis num formato digital legível por máquina e que podem, por conseguinte, ser reutilizados através dos PAN.

REGULAMENTO DELEGADO (UE) .../... DA COMISSÃO

de 2.2.2022

que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte¹¹, nomeadamente o artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2010/40/UE define como ação prioritária a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE, tendo em vista a elaboração e a utilização de especificações e normas.
- (2) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2010/40/UE, a Comissão deve adotar as especificações necessárias para garantir a compatibilidade, a interoperabilidade e a continuidade ao nível da implantação e da exploração de sistemas de transporte inteligentes (STI), tendo em vista a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE. A Comissão estabelece estas especificações no Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, com vista a melhorar a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização dos dados necessários para a prestação de serviços contínuos e de elevada qualidade de informação de tráfego em tempo real em toda a União.
- (3) Os dados continuam a constituir a base contextual para a geração de informações de tráfego em tempo real. À medida que a implantação dos STI acelera em toda a União, é necessário um apoio contínuo sob a forma de um acesso alargado e sem descontinuidades aos tipos de dados, existentes ou novos, relevantes para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, com uma cobertura geográfica mais elevada. Por conseguinte, é necessária uma atualização dos requisitos em matéria de fornecimento de dados para continuar a assegurar a reutilização efetiva dos serviços de informação aos utilizadores finais. Estes requisitos atualizados podem afetar toda a cadeia de dados, desde a obtenção, formatação e agregação de dados até à distribuição e inclusão nos serviços de informação de tráfego.

¹¹ Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

- (4) De acordo com o artigo 5.º da Diretiva 2010/40/UE, as especificações adotadas nos termos do artigo 6.º da mesma diretiva devem abranger as aplicações e serviços STI, aquando da sua implantação, sem prejudicar o direito de cada Estado-Membro de decidir da implantação dessas aplicações e serviços no seu território.
- (5) Estas especificações devem abranger o fornecimento de todos os serviços de informação de tráfego em tempo real, sem prejuízo das especificações próprias adotadas noutros atos ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE, nomeadamente os Regulamentos Delegados (UE) n.º 885/2013¹² e (UE) n.º 886/2013 da Comissão¹³.
- (6) A União dispõe já de um mercado de serviços de informação de tráfego em tempo real, mas é do interesse dos utilizadores e clientes, assim como dos prestadores desses serviços, que sejam criadas condições corretas, de modo a que o mercado possa ser preservado e mais desenvolvido de uma forma inovadora. No que diz respeito à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴ fixa regras mínimas para a reutilização da informação do setor público em toda a União. Quanto à reutilização dos dados na posse das autoridades rodoviárias e dos operadores de vias públicas, são aplicáveis as regras estabelecidas no presente regulamento, em especial as relativas à atualização dos dados, sem prejuízo das regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2019/1024. No que diz respeito à reutilização de dados na posse de detentores de dados privados, as regras estabelecidas pelo presente regulamento não impõem a partilha gratuita de dados. Os dados na posse de detentores de dados privados podem estar sujeitos a acordos de licenciamento que regulam a sua reutilização.
- (7) A Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ cria uma infraestrutura de informação geográfica na União Europeia, a fim de permitir o intercâmbio e o acesso público a informação geográfica (incluindo a questão dos dados geográficos sobre “redes de transporte”) em toda a União, com vista a apoiar as políticas ambientais da União, bem como as políticas ou atividades que possam ter um impacto no ambiente. As especificações estabelecidas no presente regulamento devem ser compatíveis com as especificações estabelecidas pela Diretiva 2007/2/CE e pelos seus atos de execução, em especial o Regulamento (UE) n.º 1089/2010 da Comissão¹⁶. O alargamento da aplicação dessas especificações a todos os tipos de dados sobre infraestruturas poderá também contribuir para uma maior harmonização neste domínio.

¹² Regulamento Delegado (UE) n.º 885/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos STI no respeitante à prestação de serviços de informações sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e para veículos comerciais (JO L 247 de 18.9.2013, p. 1).

¹³ Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores (JO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

¹⁴ Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informações do setor público (JO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

¹⁵ Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2007, que estabelece uma infraestrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

¹⁶ Regulamento (UE) n.º 1089/2010 da Comissão, de 23 de novembro de 2010, que estabelece as disposições de execução da Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativamente à interoperabilidade dos conjuntos e serviços de dados geográficos (JO L 323 de 8.12.2010, p. 11).

- (8) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ define as infraestruturas de transportes rodoviários que fazem parte da rede transeuropeia de transportes principal e da rede transeuropeia de transportes global. Os efeitos externos recorrentes do tráfego e outros problemas de gestão do tráfego, designadamente o congestionamento, a poluição atmosférica ou o ruído, não se limitam à rede rodoviária transeuropeia ou às autoestradas. Na realidade, boa parte do congestionamento de tráfego recorrente regista-se nas zonas urbanas. Além disso, os serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE devem permitir viagens de porta a porta e não devem limitar-se à rede global da rede rodoviária transeuropeia e a outras autoestradas. Por conseguinte, os Estados-Membros devem aplicar estas especificações a toda a rede rodoviária, com exceção das estradas que não sejam propriedade de uma autoridade pública rodoviária ou de transportes. As estradas pertencentes a uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, mas atribuídas a uma entidade privada sob a forma de uma concessão de gestão, não devem fazer parte desta exceção.
- (9) As autoridades rodoviárias ou os operadores de vias devem disponibilizar tipos de dados específicos considerados cruciais para o desenvolvimento de serviços fiáveis de informação de tráfego e para melhorar a segurança do tráfego, tais como a regulamentação da circulação, as restrições e o encerramento de estradas ou faixas de rodagem. Devido à sua importância, esses tipos de dados devem ser disponibilizados precocemente em comparação com outros tipos de dados.
- (10) A fim de permitir a evolução necessária no domínio da acessibilidade e normalização dos dados, deve ser ponderada uma implementação faseada. Este faseamento deverá permitir um aumento viável e gradual da cobertura geográfica e da acessibilidade aos dados. Para o efeito, os Estados-Membros deverão definir uma rede rodoviária principal no seu território. Para definir esta rede rodoviária principal, os Estados-Membros podem reutilizar a definição de rede exigida pelo artigo 1.º da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (11) Atendendo às diferentes fontes de dados, que vão desde os sensores instalados nas infraestruturas até aos veículos que atuam como sensores, é importante que as especificações se apliquem às categorias e aos tipos de dados pertinentes, abrangendo várias fontes possíveis de dados e tecnologia utilizada para produzir ou atualizar os dados.
- (12) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, este deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União sobre a proteção dos dados pessoais e da privacidade, em particular o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸ e, consoante for aplicável, a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. Algumas partes da Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho são igualmente aplicáveis ao tratamento de dados não pessoais.
- (13) Para incrementar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, de forma harmonizada e sem descontinuidades, os Estados-Membros devem basear-se

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

¹⁸ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

nas soluções e normas técnicas existentes, criadas pelas organizações de normalização europeias e internacionais, nomeadamente a DATEX II (CEN/TS 16157 e versões atualizadas subsequentes) e as normas ISO. No caso dos tipos de dados para os quais não existe um formato normalizado, os Estados-Membros e as partes interessadas devem ser incentivados a cooperar, a fim de alcançar um acordo sobre a definição dos dados, o formato dos dados e os metadados.

- (14) Existem já na União vários métodos de referência geográfica dinâmica, que estão a ser aplicados nos Estados-Membros. A utilização de diferentes métodos de referência geográfica deverá continuar a ser autorizada. Os Estados-Membros e as partes interessadas devem, contudo, ser incitados a cooperar, de modo a chegar a um acordo sobre os métodos autorizados de referência geográfica, se necessário através dos organismos de normalização europeus.
- (15) A acessibilidade e a atualização regular dos dados pelas autoridades e pelos operadores de vias são essenciais para permitir a produção de mapas digitais atualizados e precisos, que constituem um elemento-chave para aplicações STI fiáveis. Os produtores de mapas digitais deverão ser incentivados a integrar as atualizações de dados relevantes nos seus mapas e serviços de atualização de mapas em tempo útil. Para respeitar as políticas públicas, nomeadamente em matéria de segurança rodoviária, as autoridades públicas deverão poder exigir que os prestadores de serviços e os produtores de mapas digitais corrijam as imprecisões constantes dos seus dados.
- (16) A possibilidade de acesso a dados exatos e atualizados é essencial para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real em toda a União. Os dados pertinentes são recolhidos e armazenados pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias, pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos, pelas partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, pelos operadores de portagens e pelos prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real. Para facilitar o intercâmbio e a reutilização destes dados quando da prestação desses serviços, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os detentores de dados gerados a bordo dos veículos, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens e os prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real devem permitir que outras autoridades rodoviárias, os operadores de vias, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens, os prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real e os produtores de mapas digitais encontrem facilmente e tenham acesso aos dados, aos metadados correspondentes e a informações sobre a qualidade dos mesmos, através de um ponto de acesso nacional ou comum. Este ponto de acesso pode assumir a forma de um repositório, de um registo ou de um portal Web ou similar, dependendo do tipo de dados. Os pontos de acesso nacionais ou comuns podem também indicar outros locais onde seja possível aceder aos dados, sem os hospedarem diretamente. Os Estados-Membros devem reagrupar os pontos de acesso públicos e privados existentes num único ponto, que permita aceder a todos os tipos de dados pertinentes disponíveis abrangidos pelo âmbito de aplicação das especificações. Os Estados-Membros podem continuar a utilizar os pontos de acesso estabelecidos ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão e devem ser livres de decidir utilizar os pontos de acesso estabelecidos ao abrigo de outros atos delegados adotados ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE como pontos de acesso nacionais para os dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

- (17) Para que as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens, os prestadores de serviços e os produtores de mapas digitais possam pesquisar e utilizar os dados pertinentes com êxito e eficiência económica, é necessário descrever corretamente o conteúdo e a estrutura destes dados utilizando metadados adequados.
- (18) Os serviços de informação de tráfego em tempo real devem ser exatos, a fim de fornecer as melhores informações possíveis aos utilizadores finais em termos de fiabilidade e atualidade. A fim de melhorar os benefícios para os utentes da estrada em termos de aumento da segurança rodoviária e de redução do congestionamento do tráfego, estes serviços devem também refletir as prioridades das autoridades rodoviárias, expressas, por exemplo, através de planos de circulação do tráfego acessíveis por via digital.
- (19) Estas especificações não devem obrigar as partes a iniciar a recolha de quaisquer dados que não recolham já nem a digitalizar quaisquer dados ainda não disponíveis num formato digital legível por máquina. Os requisitos específicos para as atualizações dos dados apenas deverão aplicar-se aos dados efetivamente recolhidos e disponibilizados num formato digital legível por máquina. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros devem ser encorajados a procurar formas rentáveis e adequadas às suas necessidades para digitalizar os dados sobre infraestruturas e os dados sobre regulamentação e restrições existentes.
- (20) Estas especificações não devem obrigar as autoridades rodoviárias nem os operadores de vias a definir ou aplicar planos de circulação nem medidas temporárias de gestão de tráfego. Não devem obrigar os prestadores dos serviços a partilhar os seus dados com outros prestadores de serviços. Os prestadores de serviços deverão poder celebrar acordos comerciais entre si para a reutilização dos dados relevantes.
- (21) Os Estados-Membros e as partes envolvidas nos STI devem ser incentivados a cooperar de modo a chegar a acordo sobre definições comuns no que respeita à qualidade dos dados, tendo em vista a utilização de indicadores comuns de qualidade dos dados ao longo de toda a cadeia de valor dos dados de tráfego, designadamente a integralidade, a exatidão e a atualidade dos dados, os métodos de aquisição e de referência geográfica utilizados e os controlos de qualidade realizados. Devem ainda ser encorajados a trabalhar para que sejam estabelecidos métodos conexos de medição e controlo da qualidade dos vários tipos de dados. Os Estados-Membros devem ser incentivados a partilhar conhecimentos, experiências e as melhores práticas neste domínio no quadro de projetos de coordenação em curso e futuros.
- (22) Como é sabido, a utilização de serviços de informação de tráfego em tempo real, oferecidos pelos prestadores de serviços privados e pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos pode representar uma forma eficaz e económica de as autoridades rodoviárias e os operadores de vias melhorarem a gestão do tráfego, a segurança rodoviária e a gestão e a manutenção das infraestruturas. As autoridades públicas devem utilizar condições FRAND comuns ao receberem esses dados ou serviços para as tarefas supramencionadas, a fim de reduzir os entraves ao acesso e criar transparência nas condições de reutilização. Os Estados-Membros e as partes interessadas são incentivados a definir as condições FRAND comuns aplicáveis à reutilização dos tipos de dados relevantes para a execução destas tarefas públicas.
- (23) Os prestadores de serviços privados podem utilizar os dados recolhidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias como dados de entrada para os seus próprios serviços de informação de tráfego em tempo real. As condições e termos

específicos da reutilização desses dados devem ficar ao critério das partes em causa, sem prejuízo das disposições da Diretiva (UE) 2019/1024¹⁹. Certos tipos de dados fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias, como os planos de circulação do tráfego, as regras de trânsito e as restrições e as medidas temporárias de gestão do tráfego, devem ser reutilizados pelos prestadores de serviços privados, a fim de garantir a acessibilidade dos utentes da estrada às informações pertinentes através de serviços de informação de tráfego em tempo real.

- (24) A fim de garantir a correta aplicação destas especificações, os Estados-Membros devem avaliar a conformidade com os requisitos em matéria de acessibilidade, intercâmbio, reutilização e atualização dos dados por autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais, operadores de portagens, partes interessadas no carregamento e abastecimento, detentores de dados gerados a bordo dos veículos e prestadores de serviços. Para o efeito, as autoridades competentes deverão poder confiar nas declarações de conformidade baseadas em factos apresentadas pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias, pelos produtores de mapas digitais, pelos operadores de portagens, pelas partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e pelos prestadores de serviços. Os Estados-Membros devem operar em conjunto para harmonizar a sua abordagem em matéria de avaliação da conformidade nos projetos de coordenação em curso e futuros, que contribuem para a aplicação das especificações do presente regulamento.
- (25) Estas especificações não limitam a liberdade de expressão das empresas de radiodifusão, na medida em que estas não são obrigadas a tomar qualquer posição específica no que diz respeito às informações a difundir e oferecem uma margem de manobra suficiente aos Estados-Membros para terem em conta as tradições constitucionais nacionais no que respeita à liberdade de expressão das empresas de radiodifusão.
- (26) Tendo em conta a extensão das alterações necessárias, o Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão deve ser revogado,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as especificações necessárias para garantir a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização de dados pelos detentores de dados e pelos utilizadores de dados para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE, bem como para garantir que esses serviços são exatos e estão disponíveis além-fronteiras para os utilizadores finais.
2. O presente regulamento é aplicável a toda a rede rodoviária publicamente acessível ao tráfego motorizado. A título excecional, não se aplica às estradas privadas, a menos que façam parte da rede RTE-T global ou sejam designadas como autoestradas ou estradas principais.

¹⁹ Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informações do setor público (JO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

3. O presente regulamento é aplicável nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/40/UE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 4.º da Diretiva 2010/40/UE.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis, entendendo-se por:

- (1) “Rede rodoviária transeuropeia principal”, a infraestrutura de transporte rodoviário que faz parte da rede principal, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- (2) “Rede rodoviária transeuropeia global”, a infraestrutura de transporte rodoviário que faz parte da rede global, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- (3) “Autoestrada”, uma estrada designada como tal pelo Estado-Membro em que está localizada;
- (4) “Acessibilidade dos dados”, a possibilidade de requerer e de obter os dados em qualquer momento num formato digital legível por máquina;
- (5) “Dados estáticos”, dados que não sofrem alterações frequentes ou regulares;
- (6) “Dados dinâmicos”, dados que sofrem alterações frequentes ou regulares;
- (7) “Atualização de dados”, qualquer modificação de dados existentes, incluindo a sua eliminação ou a introdução de elementos novos ou suplementares;
- (8) “Informação de tráfego em tempo real”, a informação derivada de dados sobre infraestruturas, de dados sobre regulamentação e restrições, de dados sobre o estado da rede e de dados sobre a utilização da rede em tempo real, ou resultante da combinação dos mesmos;
- (9) “Serviço de informação de tráfego em tempo real”, um serviço STI que presta imediatamente informações de tráfego em tempo real aos utilizadores finais;
- (10) “Autoridade rodoviária”, qualquer autoridade pública responsável pelo planeamento, pelo controlo ou pela gestão das vias abrangidas pelo âmbito da sua competência territorial;
- (11) “Operador de vias”, qualquer entidade pública ou privada responsável pela manutenção e pela gestão de vias e pela gestão dos fluxos de tráfego;
- (12) “Prestador de serviços”, qualquer entidade pública ou privada que preste serviços de informação de tráfego em tempo real, e que não seja um simples retransmissor de dados aos utilizadores finais;
- (13) “Operador de portagens”, qualquer entidade pública ou privada que assuma a função de prestador de serviços de portagem ou portageira, na aceção da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰;

²⁰ Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio

- (14) “Detentor de dados”, qualquer pessoa coletiva, titular de dados ou entidade pública ou privada que tenha o direito de conceder ou partilhar os tipos de dados enumerados no anexo sob o seu controlo, em conformidade com o direito da União ou nacional aplicável;
- (15) “Utilizador de dados”, qualquer autoridade rodoviária, operador de vias, operador do sistema de portagens, prestador de serviços e produtor de mapas digitais ou qualquer outra entidade que utilize dados para criar informações de tráfego em tempo real ou, se tal for permitido em conformidade com os termos e as condições determinados pelo detentor dos dados, utilize os dados para outros fins relacionados com a mobilidade;
- (16) “Utilizador final”, qualquer utilizador das vias, seja uma pessoa singular ou coletiva, que tenha acesso a serviços de informação de tráfego em tempo real;
- (17) “Ponto de acesso”, uma interface digital em que, pelo menos, os dados enumerados no anexo, juntamente com os metadados correspondentes, são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização ou em que as fontes e os metadados desses dados são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização;
- (18) “Metadados”, uma descrição estruturada do conteúdo dos dados, que facilita a pesquisa e a utilização desses dados;
- (19) “Serviços de pesquisa”, serviços que permitem procurar os dados requeridos utilizando o conteúdo dos metadados correspondentes e mostrando esse conteúdo;
- (20) “Medidas temporárias de gestão de tráfego”, medidas temporárias destinadas a solucionar uma dada perturbação do tráfego e concebidas, por exemplo, para controlar e orientar os fluxos de tráfego;
- (21) “Planos de circulação”, medidas permanentes de gestão do tráfego, concebidas pelos gestores de tráfego para controlar e orientar os fluxos de tráfego, a fim de dar resposta a perturbações permanentes ou recorrentes no tráfego;
- (22) “Sinalização de trânsito”, qualquer sinal, sinalização, dispositivo, aviso ou marcação rodoviária que identifique um perigo, aconselhe as pessoas sobre as precauções a tomar contra esse perigo, indique a existência de uma regulamentação rodoviária ou aplique esse regulamento, em conformidade com a Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária;
- (23) “Estrada principal”, qualquer estrada fora das zonas urbanas que liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, não classificada como parte da rede rodoviária transeuropeia global ou como autoestrada;
- (24) “Estrada privada”, uma estrada que não é propriedade de uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, excluindo estradas pertencentes a uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, mas atribuída a uma entidade privada sob a forma de uma concessão de gestão;
- (25) “Dados sobre a infraestrutura”, os dados que descrevem a rede rodoviária ou os recursos existentes na rede rodoviária ou ao longo desta;

transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

- (26) “Dados sobre regulamentação e restrições”, os dados relativos a um regulamento de trânsito ou a uma restrição aplicável a veículos da rede rodoviária;
- (27) “Dados sobre o estado da rede”, dados que descrevem situações temporárias que podem impedir ou atrasar a viagem ou informar o utilizador final em situações perigosas;
- (28) “Dados sobre a utilização em tempo real da rede”, dados que descrevem a utilização atual da rede rodoviária e as opções de utilização na rede rodoviária;
- (29) “Tipos de dados cruciais”, tipos de dados considerados cruciais para uma maior fiabilidade dos serviços de informação de tráfego em tempo real, apoiando viagens seguras e eficientes de porta a porta e futuros serviços de mobilidade;
- (30) “Dados gerados a bordo do veículo”, quaisquer dados criados pelo veículo ou por um dispositivo de bordo incorporado no veículo ou por dispositivos pessoais que ofereçam aplicações STI enquanto o veículo estiver em circulação;
- (31) “Detentor de dados gerados a bordo do veículo”, qualquer entidade envolvida na recolha, agregação ou outros tipos de tratamento de dados gerados a bordo do veículo para cumprir os requisitos de privacidade;
- (32) “Condições FRAND (condições justas, razoáveis e não discriminatórias)”, as condições da licença negociadas de boa-fé, que permitem o acesso a serviços ou dados em troca de uma remuneração justa, em termos idênticos ou semelhantes determinados com outros utilizadores.

Artigo 3.º

Pontos de acesso nacionais

1. Cada Estado-Membro deve criar um ponto de acesso nacional. O ponto de acesso nacional constitui um ponto de acesso único para os utilizadores dos dados enumerados no anexo, incluindo as atualizações de dados, fornecidos pelos detentores de dados tal como referido nos artigos 4.º a 11.º, relativos ao território de determinado Estado-Membro.
2. Os pontos de acesso nacionais ou comuns existentes criados para dar cumprimento ao artigo 3.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão ou aos requisitos decorrentes de outros atos delegados adotados ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE podem ser utilizados como pontos de acesso nacionais para efeitos do presente regulamento, se os Estados-Membros o considerarem adequado.
3. Os pontos de acesso nacionais devem facultar serviços de pesquisa aos utilizadores de dados, por exemplo, serviços que permitem procurar os dados requeridos utilizando o conteúdo dos metadados correspondentes e mostrando esse conteúdo;
4. Os detentores de dados públicos e privados devem assegurar que fornecem os metadados para que os utilizadores de dados possam descobrir e utilizar conjuntos de dados através dos pontos de acesso nacionais.
5. Dois ou mais Estados-Membros podem criar um ponto de acesso comum.
6. Qualquer entidade que forneça dados através do ponto de acesso nacional pode fazê-lo por procuração, em conformidade com os acordos aplicáveis, por exemplo, através de uma base de dados de terceiros ou de um agregador terceiro. Tal não

exonera o detentor dos dados original das responsabilidades no que respeita à qualidade dos dados originais fornecidos.

Artigo 4.º

Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre infraestruturas

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os operadores de portagens e as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento devem fornecer os dados sobre as infraestruturas enumerados no anexo, coligidos num formato normalizado, como a especificação de dados INSPIRE sobre redes de transporte, TN-ITS (CEN/TS17268 e versões posteriormente atualizadas) ou DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 8.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- Os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
 - os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.
2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:
 - (a) de forma não discriminatória;
 - (b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
 - (c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
 - (d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.
 3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexatidões relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.

Artigo 5.º

Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre regulamentação e restrições

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os operadores de portagens devem fornecer os dados sobre os regulamentos e restrições enumerados no anexo, coligidos no formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou TN-ITS

(CEN/TS 17268 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 9.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- Os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
 - os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.
2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:
- (a) de forma não discriminatória;
 - (b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
 - (c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
 - (d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.
3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexatidões relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.
4. Os prestadores de serviços devem tratar e incluir, nos serviços relevantes que prestam, sem custos adicionais para o utilizador final, dados sobre quaisquer planos de circulação de tráfego e regulamentação de tráfego e restrições desenvolvidos pelas autoridades competentes e disponibilizados através do ponto de acesso nacional ou comum num formato digital legível por máquina.

Artigo 6.º

Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre o estado da rede

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores rodoviários, os titulares de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços devem fornecer os dados sobre o estado da rede enumerados no anexo, coligidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 10.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- Os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
- os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.

2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:
 - (a) numa base não discriminatória, quando fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias;
 - (b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
 - (c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
 - (d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º;
 - (e) sem qualquer obrigação de os detentores de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços privados concederem acesso ou partilharem quaisquer dos seus dados com utilizadores privados de dados. O intercâmbio e a reutilização dos seus dados podem estar sujeitos a termos e condições determinados pelo titular privado dos dados.
3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexactidões relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.
4. Os prestadores de serviços devem tratar e incluir, nos serviços relevantes que prestam, sem custos adicionais para o utilizador final, quaisquer medidas temporárias de gestão do tráfego desenvolvidas pelas autoridades competentes e disponibilizadas através do ponto de acesso nacional ou comum num formato digital legível por máquina.
5. A fim de fornecer informações adequadas diretamente aos utilizadores finais e otimizar a manutenção rodoviária e a segurança rodoviária, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias podem solicitar aos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e aos prestadores de serviços que forneçam os tipos de dados sobre o estado da rede, que recolhem e atualizam nos termos do artigo 10.º. Se, em resposta a um pedido de uma autoridade rodoviária ou de um operador de via, o detentor dos dados tornar os dados acessíveis, aplicam-se condições FRAND (justas, razoáveis e não discriminatórias). Os dados devem ser fornecidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou em qualquer formato digital legível por máquina acordado pelos Estados-Membros, acompanhado dos metadados correspondentes, incluindo informações sobre a qualidade dos mesmos.
6. Os dados sobre o estado da rede arquivados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários podem ser utilizados para efeitos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e de avaliações globais da segurança da rede rodoviária. Salvo se proibido por acordos de licença, estes dados devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.
7. Dentro dos limites dos acordos de licenciamento aplicáveis, os dados preditivos sobre o estado da rede que tenham sido calculados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários devem ser disponibilizados para intercâmbio e

reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.

8. Os Estados-Membros colaborarão na definição de normas comuns para o intercâmbio e a reutilização dos dados referidos nos n.ºs 6 e 7.

Artigo 7.º

Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre a utilização da rede em tempo real

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os detentores de dados gerados a bordo dos veículos, os prestadores de serviços e as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento devem fornecer os dados sobre a utilização da rede em tempo real enumerados no anexo, coligidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 11.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- Os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
 - os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.
2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por quaisquer utilizadores de dados a nível da União:
 - (a) numa base não discriminatória, quando fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias;
 - (b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
 - (c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
 - (d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º;
 - (e) sem qualquer obrigação de os detentores de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços privados concederem acesso ou partilharem quaisquer dos seus dados com utilizadores privados de dados. O intercâmbio e a reutilização dos seus dados podem estar sujeitos a termos e condições determinados pelo titular privado dos dados.
 3. A fim de fornecer informações adequadas diretamente aos utilizadores finais e otimizar a gestão do tráfego e a segurança rodoviária, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias podem solicitar aos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e aos prestadores de serviços que forneçam os tipos de dados sobre a utilização da rede em tempo real, coligidos e atualizados nos termos do artigo 11.º. Se, em resposta a um pedido de uma autoridade rodoviária ou de um operador de via, o detentor dos dados tornar os dados acessíveis, aplicam-se condições FRAND

(justas, razoáveis e não discriminatórias). Os dados devem ser fornecidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou em qualquer formato digital legível por máquina acordado pelos Estados-Membros, acompanhado dos metadados correspondentes, incluindo informações sobre a qualidade dos mesmos.

4. Os dados sobre a utilização da rede em tempo real arquivados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores de vias podem ser utilizados para efeitos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e de avaliações globais da segurança da rede rodoviária. Salvo se proibido por acordos de licença, estes dados devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.
5. Dentro dos limites dos acordos de licenciamento aplicáveis, os dados preditivos sobre a utilização da rede em tempo real que tenham sido calculados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.
6. Os Estados-Membros colaborarão na definição de normas comuns para o intercâmbio e a reutilização dos dados referidos nos n.ºs 4 e 5.

Artigo 8.º

Atualização dos dados relativos às infraestruturas

1. As atualizações dos dados relativos às infraestruturas abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:
 - (a) tipo de dados, conforme estabelecido no ponto 1 do anexo, abrangido pela atualização;
 - (b) localização da condição a que se refere a atualização;
 - (c) tipo de atualização (alteração, aditamento ou supressão);
 - (d) a descrição da atualização, que contém os valores atualizados e os campos e as informações atualizadas e, se for caso disso, os motivos da substituição dos valores e dos campos desatualizados;
 - (e) data em que os dados foram atualizados;
 - (f) data e hora em que ocorreu ou se prevê que ocorra uma mudança de determinada condição;
 - (g) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizado e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados sobre a infraestrutura num prazo adequado para uma utilização fiável e eficaz dos dados em

serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações aos utilizadores dos dados com antecedência.

3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.
4. Quando os produtores e prestadores de serviços de mapas digitais apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados pertinentes sobre a infraestrutura são processadas num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

Artigo 9.º

Dados sobre regulamentação e restrições:

1. As atualizações dos dados sobre regulamentação e restrições abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:
 - (a) o tipo de dados definidos nos pontos 2 e 3 do anexo a que a atualização diz respeito;
 - (b) localização da condição a que se refere a atualização;
 - (c) tipo de atualização (alteração, aditamento ou supressão);
 - (d) a descrição da atualização, incluindo o período de ocorrência do evento e das condições impostas, por exemplo, a certos tipos de veículos abrangidos pela atualização;
 - (e) data em que os dados foram atualizados;
 - (f) data e hora em que ocorreu ou se prevê que ocorra uma mudança de determinada condição;
 - (g) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizado e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados relativos à regulamentação e às restrições num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações aos utilizadores dos dados antecipadamente.
3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.
4. Quando os produtores e prestadores de serviços de mapas digitais apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados pertinentes sobre a regulamentação e as restrições são tratadas num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

5. As informações de tráfego em tempo real devem ser modificadas em consequência ou retiradas o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.

Artigo 10.º

Atualização dos dados sobre o estado da rede

1. As atualizações dos dados sobre o estado da rede devem incidir, no mínimo, nos seguintes parâmetros:
 - (a) tipo de dados abrangidos pela atualização, conforme estabelecido nos pontos 4 e 5 do anexo e, se adequado, uma breve descrição do mesmo;
 - (b) localização do evento ou condição a que se refere a atualização;
 - (c) período de ocorrência do evento ou condição a que se refere a atualização;
 - (d) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização do evento ou da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizada e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados sobre o estado da rede num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações antecipadamente.
3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.
4. As informações de tráfego em tempo real devem ser modificadas em consequência ou retiradas o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.
5. Quando os prestadores de serviços apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados relevantes sobre o estado da rede são processadas num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

Artigo 11.º

Dados sobre a utilização em tempo real da rede

1. As atualizações dos dados sobre a utilização em tempo real da rede devem incluir, no mínimo, os seguintes parâmetros:
 - (a) tipo de dados abrangidos pela atualização, conforme estabelecido no ponto 6 do anexo e, se adequado, uma breve descrição do mesmo;
 - (b) localização do evento ou condição a que se refere a atualização;

- (c) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização do evento ou da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizada e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. As informações de tráfego em tempo real ou os dados conexos devem ser modificados em consequência ou retirados o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.
3. Quando os prestadores de serviços apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações dos dados sobre a utilização em tempo real da rede são tratadas num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

Artigo 12.º

Avaliação do cumprimento

1. Os Estados-Membros devem proceder a uma avaliação para determinar se os requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º são cumpridos pelos detentores e utilizadores de dados a que se aplicam estes artigos, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 e 3.
2. Para realizar essa avaliação, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem solicitar aos detentores e aos utilizadores de dados que apresentem os seguintes documentos:
 - (a) Uma descrição dos dados, do mapa digital ou dos serviços de informação de tráfego em tempo real que prestam, bem como informações sobre a qualidade dos mesmos e sobre as condições de reutilização desses dados;
 - (b) Uma declaração com base em documentos comprovativos sobre o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º.
3. Os Estados-Membros devem realizar controlos aleatórios da veracidade das declarações a que se refere o n.º 2, alínea b).

Artigo 13.º

Comunicação de informações

1. Até 1 de janeiro de 2023, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão a lista e a visualização cartográfica das estradas incluídas na rede rodoviária principal.
2. Os Estados-Membros devem fornecer à Comissão, no âmbito dos relatórios de progresso previstos no artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2010/40/UE, as seguintes informações:
 - (a) Os progressos realizados em termos de acessibilidade, de intercâmbio e de reutilização dos tipos de dados estabelecidos no anexo;

- (b) O âmbito geográfico e o conteúdo dos dados acessíveis através do ponto de acesso nacional, as alterações da rede rodoviária primária e do conteúdo dos serviços de informação de tráfego em tempo real e a sua qualidade, incluindo os critérios utilizados para definir a qualidade e os meios usados para a monitorizar;
- (c) Os resultados da avaliação, prevista no artigo 12.º, do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º;
- (d) Se pertinente, uma descrição das alterações registadas a nível do ponto de acesso nacional ou comum.

Artigo 14.º

Disposições transitórias

Durante um período transitório que termina em 31 de dezembro de 2027, as obrigações relativas aos tipos de dados previstas nos pontos 1, 3, 5 e 6 do anexo não se aplicam às estradas que não sejam as seguintes:

- (a) rede rodoviária transeuropeia global;
- (b) outras autoestradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia global;
- (c) estradas principais.

Artigo 15.º

Revogação

O Regulamento Delegado (UE) n.º 2015/962 é revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2025.

Artigo 16.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

No entanto, o artigo 13.º é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2023.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 2.2.2022

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN