



Bruxelles, 4 februarie 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	2 februarie 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	C(2022) 492 final
Subiect:	REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI din 2.2.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul C(2022) 492 final.

Anexă: C(2022) 492 final



Bruxelles, 2.2.2022
C(2022) 492 final

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 2.2.2022

**de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea
ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire
la trafic**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei, care completează Directiva 2010/40/UE privind sistemele de transport inteligente (STI), stabilește specificații pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor rutiere și a datelor privind traficul de către autoritățile rutiere, operatorii rutieri și furnizorii de servicii, în vederea furnizării unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (RTTI) la nivelul UE.

Regulamentul delegat prevede că tipurile de date enumerate în anexa sa, care sunt disponibile într-un format digital ce poate fi citit automat și care se referă la rețeaua rutieră transeuropeană (TEN-T), precum și la alte autostrăzi sau zone prioritare definite de statele membre, trebuie partajate prin intermediul unui punct național de acces (PNA) în fiecare statele membru, într-un format standardizat. De asemenea, regulamentul delegat menționează condițiile de acces la aceste date și de utilizare și actualizare a acestora, modul de evaluare a conformității cu regulamentul delegat și elementele care trebuie raportate cu privire la punerea în aplicare a acestuia. Regulamentul delegat se aplică de la 13 iulie 2017.

Regulamentul delegat nu prevede crearea de date care nu există încă într-un format digital ce poate fi citit automat. Prin urmare, cerințele regulamentului delegat se aplică numai tipurilor de date enumerate în anexă care există deja într-un format digital ce poate fi citit automat.

De asemenea, regulamentul delegat nu impune ca tipurile de date enumerate în anexă să fie partajate gratuit, fără a aduce atingere cerințelor impuse în alte acte legislative ale Uniunii sau naționale. PNA-urile oferă servicii de căutare pentru a permite părților interesate să afle ce date sunt disponibile și care sunt termenele și condițiile aplicabile pentru reutilizare. Datele incluse în cadrul PNA-urilor pot face obiectul unor acorduri de licență pentru acordarea accesului sau pentru partajarea datelor.

Lumea sistemelor de transport inteligente se află într-o rapidă schimbare, fiind implementate noi aplicații în domeniul mobilității cooperative, conectate și automatizate, cu și mai multe astfel de aplicații la orizont. Pentru a sprijini dezvoltarea în continuare a serviciilor de informare cu privire la trafic, sunt necesare tipuri suplimentare de date, de exemplu referitoare la sistemele de reglementare privind accesul vehiculelor în zonele urbane (UVAR) sau la punctele de reîncărcare/realimentare, pentru a permite obținerea unor informații mai precise și mai fiabile privind călătoriile „din poartă în poartă”; noi surse de date (de exemplu, datele generate la bordul vehiculelor) pot fi de asemenea utilizate pentru a îmbunătăți gestionarea traficului și operațiunile de întreținere a drumurilor. În plus, acoperirea geografică a datelor trebuie extinsă pentru a include zonele regionale și urbane care în prezent nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului delegat.

Aceste aspecte au fost abordate, printre alte priorități, în programul de lucru actualizat al Directivei STI, adoptat în decembrie 2018¹ în urma aprobării de către Comitetul european

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

pentru STI², care tratează activitățile ce urmează să fie desfășurate de Comisie. În conformitate cu obiectivele programului de lucru și în urma unei investigații amănunțite care a inclus o analiză cost-beneficiu, s-a recomandat revizuirea regulamentului delegat.

Revizuirea este inclusă în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă³, publicată în decembrie 2020, ca acțiunea 36 din cadrul inițiativei emblematice 6 („Transformarea în realitate a mobilității multimodale conectate și automatizate”). Prezentul regulament delegat contribuie la sprijinirea UE în vederea valorificării depline a soluțiilor digitale inteligente și a sistemelor de transport inteligente. Revizuirea urmărește, de asemenea, să clarifice orice suprapunere între alte regulamente delegate care completează Directiva STI și să alinieze abordarea acestora la evoluțiile din domeniu.

Revizuirea face parte din peisajul în continuă evoluție al legislației privind datele, care este sprijinit de Strategia europeană privind datele din februarie 2020. Una dintre măsurile din cadrul acestei strategii, Legea privind guvernarea datelor, are ca scop să asigure faptul că datele sunt reutilizate în mod eficace pentru a oferi servicii fiabile cetățenilor UE și pentru a evita monopolurile de date.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Prezentul act delegat completează Directiva 2010/40/UE, în conformitate cu articolul 7, și constituie actul legislativ separat pentru acțiunea prioritară (b), astfel cum este definită la articolul 3. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 12 din directiva menționată.

• Subsidiaritate

Informațiile privind traficul contribuie la siguranța rutieră, reduc congestionarea traficului și, prin urmare, reduc și emisiile vehiculelor, în beneficiul participanților la trafic și al populației europene. Prezentul regulament delegat își propune să îmbunătățească accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor rutiere și a datelor privind traficul necesare pentru furnizarea unor servicii continue și de înaltă calitate de informare în timp real cu privire la trafic pe întregul teritoriu al Uniunii.

Există deja o piață a UE pentru furnizarea de servicii de informare în timp real cu privire la trafic și este în interesul utilizatorilor, al clienților, al autorităților publice, al furnizorilor de astfel de servicii și al publicului larg să se creeze condițiile adecvate pentru dezvoltarea în continuare a acestora în moduri inovatoare. Dezvoltarea în continuare a serviciilor transfrontaliere de informare cu privire la trafic la nivelul UE este facilitată de un set armonizat de cerințe în materie de date, inclusiv specificații privind standardizarea, accesibilitatea, calitatea datelor și părțile interesate care trebuie să furnizeze date în vederea reutilizării. De asemenea, este nevoie de dispoziții armonizate privind funcționarea acestor

²

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

³ COM/2020/789 final.

servicii, pentru a se asigura faptul că acestea furnizează informații (similare) în întreaga Europă într-un mod coerent.

- **Proportionalitate**

În peisajul în continuă evoluție al serviciilor digitale de informare, abrogarea și înlocuirea regulamentului delegat este cea mai simplă formă de acțiune a Uniunii care va asigura îndeplinirea în continuare a obiectivului de a furniza servicii continue și de înaltă calitate de informare în timp real cu privire la trafic la nivelul întregii Uniuni. Acest lucru impune Comisiei Europene și statelor membre să alinieze cerințele la cele mai recente evoluții și acte legislative pentru a ține seama de inovațiile viitoare. Întrucât călătoriile eficiente din poartă în poartă sunt sprijinite din ce în ce mai mult de serviciile de informare, este necesar ca aceste servicii să aibă acces la o gamă largă de date standardizate și de înaltă calitate privind întreaga rețea rutieră europeană.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

În vederea pregătirii propunerii, au fost organizate două sondaje în rândul părților interesate (în aprilie 2020 și în iunie 2020), două ateliere publice (la 8 mai 2020 și la 3 decembrie 2020) și trei runde de interviuri cu părți interesate selectate⁴.

O primă rundă de interviuri preliminare a fost realizată în luna ianuarie 2020, în scopul obținerii de informații care ar putea fi utilizate pentru a perfecționa întrebările de cercetare. La 24 februarie 2020, a avut loc o primă reuniune a experților, împreună cu statele membre, pentru a oferi o imagine de ansamblu în ceea ce privește punerea în aplicare a regulamentului delegat până atunci, următoarele etape prevăzute pentru punerea sa în aplicare și studiul justificativ.

Un prim sondaj specific în rândul părților interesate a avut loc în perioada 24 martie-25 aprilie 2020, incluzând feedbackul și informațiile care fuseseră colectate până atunci cu privire la problemele și la provocările identificate în acest sector; sondajul a primit 153 de răspunsuri. La 8 mai a avut loc un atelier cu părțile interesate, în vederea discutării și validării rezultatelor obținute în urma primului sondaj, iar în perioada 18 mai-2 iunie 2020 a fost organizată o a doua rundă de interviuri cu părțile interesate. Aceste interviuri au fost utilizate pentru a valida rezultatele atelierului cu părțile interesate și ale sondajului specific.

Un al doilea sondaj specific a început la 14 septembrie 2020 și a fost deschis timp de două săptămâni, atrăgând 96 de respondenți. O a treia rundă de interviuri pentru validarea rezultatelor studiului a început la 14 octombrie 2020 și a durat trei săptămâni. În total, au fost realizate 50 de interviuri aprofundate cu părțile interesate.

Pentru a valida rezultatele analizei cost-beneficiu, au fost selectate și perfecționate cinci studii de caz, în perioada 9-20 noiembrie 2020, în cadrul unor sesiuni de lucru cu reprezentanți ai diferitelor tipuri de PNA. Un atelier final cu părțile interesate a fost organizat la 3 decembrie 2020, pentru a prezenta rezultatele studiului justificativ tuturor

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

părților interesate implicate în proces. Fiecare atelier cu părțile interesate a atras peste 100 de participanți.

- **Utilizarea expertizei**

Statele membre, precum și țările SEE și Elveția, au fost invitate să numească experți care să participe la o serie de reuniuni cu Comisia pentru a contribui la dezvoltarea revizuirii regulamentului delegat. În perioada 24 februarie 2020-13 aprilie 2021 au avut loc 12 reuniuni⁵, iar la o serie de astfel de reuniuni au participat și reprezentanți ai Parlamentului European. În plus, au avut loc o serie de reuniuni bilaterale cu statele membre.

- **Studiu justificativ**

Un studiu justificativ, finalizat în 2020, a analizat serviciile esențiale de informare cu privire la trafic și ce tipuri suplimentare de date ar putea sprijini pe mai departe aceste servicii. Studiul justificativ a analizat costurile și beneficiile includerii acestor tipuri de date suplimentare în regulamentul delegat și ale extinderii domeniului de aplicare geografic dincolo de rețeaua TEN-T și de alte autostrăzi, posibil pentru toate tipurile de date. Studiul a constatat că ponderea rețelei rutiere acoperite de date dinamice privind starea drumurilor și de date în timp real cu privire la trafic este limitată la nivelul Uniunii, în special în afara domeniului de aplicare geografic actual al regulamentului delegat, chiar dacă unele tipuri de date dinamice privind starea drumurilor sunt de asemenea considerate esențiale pentru serviciile RTTI (de exemplu, limite de viteză dinamice, închideri de drumuri).

Având în vedere investițiile ridicate necesare pentru digitizarea proceselor și/sau pentru implementarea de noi senzori, studiul a concluzionat că îmbunătățirea accesului la oricare dintre aceste tipuri de date prin punerea lor la dispoziție prin intermediul unui PNA, cu condiția ca acestea să fie deja disponibile într-un format digitizat, ar aduce beneficii în ceea ce privește reducerea congestiei, a timpului de călătorie și a emisiilor, pe toate rețelele rutiere vizate. Îmbunătățirea accesibilității datelor pe toate rețelele rutiere a constituit, prin urmare, punctul de plecare pentru revizuirea textului regulamentului delegat.

Au fost luate în considerare trei opțiuni de politică, pe lângă scenariul de referință. Scenariul de referință a luat în considerare dezvoltarea sectorului fără nicio intervenție legislativă, dar a ținut seama de situația creată de pandemie și de alte măsuri luate pentru a îmbunătăți sustenabilitatea transporturilor în următorul deceniu. Opțiunile de politică erau:

- (1) Opțiunea de politică 1, care include tipuri de date suplimentare (cum ar fi UVAR) în domeniul de aplicare geografic actual ce cuprinde rețeaua TEN-T, alte autostrăzi și zone prioritare, doar atunci când aceste date sunt deja disponibile într-un format digital care poate fi citit automat.
- (2) Opțiunea de politică 2, care include opțiunea de politică 1 + o extindere a domeniului de aplicare geografic la alte drumuri, atât pentru tipurile de date suplimentare actuale, cât și pentru cele posibile, atunci când aceste date sunt deja disponibile într-un format digital care poate fi citit automat.

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

- (3) Opțiunea de politică 3, care include opțiunea de politică 2 și are în vedere impunerea punerii la dispoziție a datelor într-un format digital care poate fi citit automat, ceea ce înseamnă că datele ar trebui create dacă nu sunt disponibile, pentru domeniul de aplicare geografic cel mai adecvat. Încă de la începutul studiului și în discuțiile cu părțile interesate, s-a confirmat faptul că acest lucru nu va fi inclus în revizuirea regulamentului delegat, deoarece ar depăși competențele delegate Comisiei prin Directiva STI. Această opțiune de politică a fost inclusă doar pentru a cerceta efectele disponibilității anumitor tipuri specifice de date asupra serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a implica în proces aceleași părți interesate și aceiași experți ai statelor membre și nu este tratată în cele ce urmează.

Studiul a concluzionat că datele suplimentare legate de UVAR, punctele și stațiile de reîncărcare și de realimentare, datele istorice privind traficul, alte norme rutiere și de circulație specifice, precum și datele generate la bordul vehiculelor ar trebui incluse în regulamentul delegat datorită beneficiilor pe care le generează pentru serviciile RTTI actuale (de exemplu, servicii de navigație, asistența inteligentă pentru controlul vitezei) și viitoare (de exemplu, mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată). Printre concluziile sale s-a numărat faptul că domeniul de aplicare geografic al regulamentului delegat ar trebui extins pentru a acoperi întreaga rețea rutieră, nu doar pentru tipurile de date suplimentare, ci și pentru toate datele care fac în prezent obiectul regulamentului delegat. Acest lucru facilitează călătoriile din poartă în poartă și asigură faptul că sunt accesibile date privind toate părțile rețelei rutiere, inclusiv, de exemplu, date privind amplasarea și disponibilitatea punctelor de reîncărcare și de realimentare, informații care sunt cu atât mai importante în zonele în care se află puține astfel de instalații.

În ceea ce privește tipurile de date suplimentare, analiza a sugerat că, ori de câte ori datele istorice privind traficul și datele generate la bordul vehiculelor referitoare la întreaga rețea rutieră sunt deja disponibile într-un format digital care poate fi citit automat, acestea ar trebui să fie accesibile prin intermediul PNA (opțiunea de politică 2).

Studiul justificativ a susținut argumentele în favoarea revizuirii regulamentului delegat, prin adăugarea unor tipuri de date și prin extinderea domeniului de aplicare geografic la întreaga rețea rutieră. Alte actualizări ale specificațiilor și ale cerințelor de standardizare au fost incluse în textul revizuit în conformitate cu principiile descrise mai sus și în secțiunea 5.1.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Ținând seama de amploarea modificărilor necesare și pentru a garanta claritatea și lizibilitatea regulamentului delegat, se propune abrogarea și înlocuirea Regulamentului delegat (UE) 2015/962 existent. A fost identificată o posibilitate de simplificare a legislației și/sau de reducere a costurilor inutile prin eliminarea suprapunerilor în ceea ce privește tipurile de date între diferitele regulamente delegate în temeiul Directivei STI și prin includerea raportării în rapoartele intermediare prevăzute în Directiva STI.

- **Drepturile fundamentale**

În UE, dreptul la protecția datelor cu caracter personal este garantat în conformitate cu articolul 8 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. Ori de câte ori măsurile prevăzute în prezentul regulament delegat implică prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta se efectuează în conformitate cu dreptul UE, în special cu Regulamentul general

privind protecția datelor [RGPD – Regulamentul (UE) 2016/679] și cu Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice (Directiva 2002/58/CE).

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se preconizează implicații pentru bugetul UE care să rezulte direct din aplicarea noului regulament delegat.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicarea mai detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

5.1. Tipuri de date suplimentare, categorii de date reorganizate și redenumite și sinergii îmbunătățite cu alte acte legislative

Categoriile de date anterioare (date statice, date dinamice privind starea drumurilor și date privind traficul) au fost redenumite, iar tipurile lor de date au fost reordonate pentru a le alinia mai bine la cerințele specifice și caracteristicile datelor. Noile categorii de date sunt date privind infrastructura, date privind reglementările și restricțiile, date privind starea rețelei și date privind utilizarea în timp real a rețelei. Tipurile de date suplimentare introduse în noul regulament delegat sunt:

- date privind infrastructura:
 - amplasarea punctelor și a stațiilor de reîncărcare și de realimentare;
 - amplasarea zonelor de servicii și a zonelor de odihnă;
- date privind reglementările și restricțiile:
 - restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime;
 - străzi cu sens unic;
 - limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, starea actuală în ceea ce privește accesul și condițiile de circulație în zonele cu trafic reglementat;
- date privind utilizarea în timp real a rețelei:
 - disponibilitatea punctelor de realimentare și a stațiilor pentru tipuri de combustibili alternativi;
 - prețul reîncărcării/realimentării ad-hoc.

Pentru a le alinia mai bine la Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale și la Directiva privind infrastructura pentru

combustibili alternativi⁶, anumite tipuri de date au fost eliminate sau redenumite. De exemplu, datele privind parcările au fost eliminate; în cazul datelor privind taxele rutiere, s-a adăugat o trimitere la canalele disponibile de vânzare cu amănuntul și la metodele disponibile de emitere a tichetelor pentru plata taxelor rutiere [în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2017/1926].

După cum se evidențiază în considerentele 45 și 46 din propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului [COM(2021) 559 final], este necesar să se ofere consumatorilor suficiente informații cu privire la amplasarea geografică, la caracteristicile și la serviciile oferite de punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului. Printre acestea se numără informații privind disponibilitatea serviciilor de încărcare inteligentă și de încărcare bidirecțională, precum și informații privind ponderea din surse regenerabile a combustibililor alternativi vânduți, astfel cum se prevede la articolul 20a din propunerea de directivă de modificare a Directivei (UE) 2018/2001 privind promovarea energiei din surse regenerabile. Cerințele referitoare la tipurile de date și la obligațiile părților interesate în ceea ce privește disponibilitatea și accesibilitatea datelor relevante cu privire la punctele de reîncărcare și de realimentare trebuie stabilite în cadrul instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi, pe baza rezultatelor acțiunii de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare aferente actorilor din domeniul electromobilității” (IDACS) din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei, aflată în curs de desfășurare.

La articolele relevante au fost adăugate dispoziții care sprijină accesibilitatea și reutilizarea tipurilor de date din anexă ca date istorice, date predictive și date generate la bordul vehiculelor.

5.2. Extinderea domeniului de aplicare geografic și prioritizarea tipurilor de date esențiale

Domeniul de aplicare geografic al regulamentului delegat a fost extins pentru a acoperi întreaga rețea rutieră, cu excepția drumurilor private. Această excepție nu se aplică în cazul drumurilor private care fac parte din rețeaua TEN-T sau care sunt desemnate ca autostradă sau drum principal. Această extindere a domeniului de aplicare geografic se va aplica de la 1 ianuarie 2028 tuturor tipurilor de date enumerate în anexa la regulamentul delegat.

A fost introdusă o etapă intermediară pentru a le permite statelor membre să sporească treptat accesul la date, solicitându-le acestora să stabilească o rețea de drumuri principale, definite ca drumuri care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu sunt clasificate ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă. Toate tipurile de date enumerate în regulamentul delegat în legătură cu rețeaua TEN-T și cu alte autostrăzi și drumuri principale trebuie să devină accesibile prin intermediul PNA-urilor până la 1 ianuarie 2025.

Anumite tipuri de date din lista tipurilor de date din anexa la regulamentul delegat au fost marcate ca fiind „esențiale” datorită naturii lor: ele furnizează informații cu privire la

⁶ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1-20).

reglementări, la restricții sau la situații legate de siguranță care ar putea expune participanții la trafic la drumuri blocate, amenzi sau situații periculoase. Pentru a se asigura faptul că activitatea necesară pentru a face accesibile aceste tipuri de date începe cât mai curând posibil, noul regulament delegat stabilește același termen de 1 ianuarie 2025 pentru accesibilitate (dacă aceste tipuri de date există într-un format digital care poate fi citit automat) la nivelul întregii rețele rutiere.

5.3. Ameliorarea reutilizării datelor în cadrul serviciilor de informare

Pentru a valorifica avantajele îmbunătățirii accesibilității datelor, este necesar ca datele să fie reutilizate în cadrul serviciilor de informare cu privire la trafic. Prin urmare, în noul regulament delegat au fost consolidate dispozițiile privind reutilizarea anumitor tipuri de date. Atunci când un stat membru face accesibile, prin intermediul unui PNA, reglementări rutiere, hărți de circulație rutieră sau măsuri temporare de gestionare a traficului, se propune ca furnizorii de servicii să fie obligați să reutilizeze aceste date în cadrul serviciilor pe care le furnizează participanților la trafic, astfel încât informațiile puse la dispoziție prin intermediul acestor servicii să fie coerente cu datele care au fost făcute accesibile. Acest lucru ameliorează stimulentele pentru ca autoritățile publice să digitizeze tipurile de date respective, deoarece punerea lor la dispoziție va spori beneficiile pentru societate și va îmbunătăți rezultatele politicilor. În plus, dispozițiile existente privind raportarea către autoritățile publice a inexactităților din cadrul datelor au fost îmbunătățite și extinse la toți deținătorii de date, ceea ce, la rândul său, ar trebui să amelioreze calitatea datelor.

5.4. Flexibilitate pentru dezvoltarea în continuare a standardelor și a cerințelor de calitate a datelor

O serie de standarde diferite sunt menționate în mod explicit în regulamentul delegat, DATEX II⁷ fiind folosit în toate categoriile de date. Au fost adăugate trimiteri la INSPIRE⁸ și la TN-ITS⁹, în cazurile în care este relevant, precum și cerința ca statele membre să coopereze în cazul în care lipsesc standarde europene pentru anumite tipuri de date sau să stabilească standarde care pot fi utilizate ca alternativă comună. Scopul este să se armonizeze orice activitate suplimentară de standardizare și să se evite fragmentarea datorată utilizării unor standarde diferite.

Aceeași abordare a fost adoptată la definirea cerințelor de calitate a datelor, care trebuie să fie elaborate în cooperare de statele membre și de părțile interesate relevante. Activitatea existentă privind cerințele de calitate și specificațiile metadatelor trebuie să fie dezvoltată și armonizată în permanență.

5.5. Ameliorarea reutilizării datelor generate la bordul vehiculelor

Datele generate la bordul vehiculelor reprezintă o sursă potențială de date pentru o serie de tipuri de date din regulamentul delegat. Această sursă poate fi utilizată, de exemplu, pentru a determina vitezele, duratele de călătorie, condițiile rutiere precare, precum și accidentele și

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

incidentele care au loc pe rețeaua rutieră. În vederea valorificării acestei surse de date pentru anumite sarcini de exploatare a drumurilor, precum gestionarea traficului și gestionarea activelor, în temeiul noului regulament delegat autoritățile publice pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să partajeze tipurile de date relevante în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii (FRAND). Dacă se folosesc date cu caracter personal, prelucrarea acestora va necesita ca autoritățile publice să poată indica un temei legal în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/679. Scopul este de a reduce barierele cu care se confruntă autoritățile publice atunci când doresc să aibă acces la date sau să beneficieze de servicii bazate pe datele respective și le permite acestora să utilizeze datele/serviciile pentru a îmbunătăți informarea participanților la trafic, pentru a optimiza gestionarea traficului și pentru a spori siguranța rutieră.

5.6. Eșalonarea punerii în aplicare și raportarea

În vederea acordării unui timp suficient statelor membre și industriei pentru a se conforma noului regulament delegat, s-a propus un calendar etapizat pentru punerea sa în aplicare. Statele membre trebuie să raporteze cu privire la identificarea drumurilor principale (și anume un drum aflat în afara zonelor urbane care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă) de pe teritoriul lor până la 1 ianuarie 2023, sarcină pentru care pot reutiliza definiția stabilită pentru Directiva privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere¹⁰.

Informațiile ulterioare privind punerea în aplicare a prezentului regulament delegat, deși sunt specificate la articolul 12, vor face parte din rapoartele intermediare prevăzute la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2010/40/UE. Acest lucru ar trebui să simplifice obligațiile de raportare, deoarece aceste rapoarte intermediare ar acoperi atât punerea în aplicare a directivei, cât și punerea în aplicare a prezentului regulament delegat.

Termenul pentru primul obiectiv intermediar (accesul la tipuri de date esențiale privind întreaga rețea rutieră, accesul la toate tipurile de date privind rețeaua TEN-T, alte autostrăzi și drumuri principale) este stabilit pentru 1 ianuarie 2025. Accesul la toate tipurile de date privind întreaga rețea rutieră trebuie realizat până la 1 ianuarie 2028, dar acesta se referă numai la datele care sunt deja disponibile într-un format digital ce poate fi citit automat și care, prin urmare, pot fi reutilizate prin intermediul PNA-urilor.

¹⁰ Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 2.2.2022

de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport¹¹, în special articolul 7,

întrucât:

- (1) Articolul 3 litera (b) din Directiva 2010/40/UE stabilește ca acțiune prioritară furnizarea unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic la nivelul UE pentru elaborarea și utilizarea de specificații și de standarde.
- (2) Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2010/40/UE prevede obligația Comisiei de a adopta specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a sistemelor de transport inteligente (STI) pentru furnizarea, la nivelul UE, a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic. Comisia stabilește aceste specificații în Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei, cu scopul de a îmbunătăți accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor necesare pentru furnizarea de servicii continue și de înaltă calitate de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune.
- (3) Datele continuă să ofere baza contextuală pentru generarea de informații în timp real cu privire la trafic. Pe măsură ce implementarea STI se accelerează în întreaga Uniune, ea necesită sprijin continuu sub forma unui acces sporit și continuu la tipurile de date existente și noi relevante pentru furnizarea de servicii de informare în timp real cu privire la trafic, cu o acoperire geografică mai mare. Prin urmare, este necesară o actualizare a cerințelor privind furnizarea datelor pentru a se asigura în continuare reutilizarea eficace a acestora în cadrul serviciilor de informare pentru utilizatorii

¹¹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

finali. Aceste cerințe actualizate pot afecta întregul lanț de date, de la obținerea datelor, formatare și agregare până la distribuirea și includerea în serviciile de informare cu privire la trafic.

- (4) Articolul 5 din Directiva 2010/40/UE prevede că specificațiile adoptate în conformitate cu articolul 6 din directivă se aplică la implementarea aplicațiilor și serviciilor STI fără a aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a decide cu privire la implementarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său.
- (5) Aceste specificații trebuie să se aplice furnizării tuturor serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, fără a aduce atingere anumitor specificații adoptate în cadrul altor acte în temeiul Directivei 2010/40/UE, fiind vorba în special despre Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei¹² și Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei¹³.
- (6) În Uniune există deja o piață pentru furnizarea unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și este în interesul atât al utilizatorilor, cât și al clienților acestor servicii, precum și în interesul furnizorilor serviciilor în cauză să se creeze condiții adecvate care să asigure menținerea acestei piețe și dezvoltarea sa ulterioară în moduri inovatoare. În ceea ce privește furnizarea unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁴ stabilește norme minime privind reutilizarea informațiilor din sectorul public în întreaga Uniune. În ceea ce privește reutilizarea datelor deținute de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri din sectorul public, normele stabilite prin prezentul regulament, în special cele referitoare la actualizarea datelor, sunt aplicabile fără a aduce atingere normelor stabilite prin Directiva (UE) 2019/1024. În ceea ce privește reutilizarea datelor deținute de deținători de date privați, normele stabilite prin prezentul regulament nu impun partajarea datelor în mod gratuit. Datele deținute de deținători privați de date pot face obiectul unor acorduri de licență care să reglementeze reutilizarea acestora.
- (7) Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ creează o infrastructură de date spațiale a Uniunii Europene cu scopul a permite schimbul de informații spațiale și accesul publicului la acestea (inclusiv categoria de date spațiale „rețele de transport”) în întreaga Uniune, pentru a veni în sprijinul politicilor Uniunii din domeniul mediului, precum și al politicilor sau activităților care ar putea avea efecte asupra mediului. Specificațiile stabilite în prezentul regulament trebuie să fie compatibile cu specificațiile stabilite prin Directiva 2007/2/CE și prin actele de punere

¹² Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (JO L 247, 18.9.2013, p. 1).

¹³ Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră (JO L 247, 18.9.2013, p. 6).

¹⁴ Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (JO L 172, 26.6.2019, p. 56-83).

¹⁵ Directiva 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2007 de instituire a unei infrastructuri pentru informații spațiale în Comunitatea Europeană (Inspire) (JO L 108, 25.4.2007, p. 1).

în aplicare a acesteia, în special Regulamentul (UE) nr. 1089/2010 al Comisiei¹⁶. Extinderea domeniului de aplicare al acestor specificații la toate tipurile de date privind infrastructura ar putea promova, de asemenea, o armonizare mai accentuată în acest domeniu.

- (8) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ definește infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua transeuropeană de transport centrală și din cea globală. Externalitățile recurente legate de trafic și alte dificultăți de gestionare a traficului, precum congestionarea și poluarea atmosferică sau fonică, nu sunt limitate la rețeaua rutieră transeuropeană sau la autostrăzi. În fapt, o parte semnificativă a congestionării recurente a traficului se produce în zonele urbane. Mai mult, serviciile de informare în timp real cu privire la trafic la nivelul UE trebuie să facă posibile călătoriile din poartă în poartă și să nu se limiteze la rețeaua rutieră transeuropeană globală și la alte autostrăzi. Prin urmare, statele membre trebuie să aplice aceste specificații întregii rețele rutiere, cu excepția drumurilor care nu aparțin unei autorități publice rutiere sau de transport. Drumurile aflate în proprietatea unei autorități publice rutiere sau de transport, dar care sunt atribuite unei entități private sub forma unei concesiuni de gestiune, nu trebuie să facă obiectul acestei excepții.
- (9) Autoritățile rutiere sau operatorii rutieri trebuie să pună la dispoziție tipuri de date specifice considerate esențiale pentru dezvoltarea în continuare a unor servicii fiabile de informare cu privire la trafic și pentru îmbunătățirea siguranței traficului, precum reglementările de circulație, restricțiile și închiderile de drumuri sau de benzi de circulație. Dată fiind importanța lor, aceste tipuri de date trebuie să fie accesibile ca obiectiv intermediar timpuriu, față de alte tipuri de date.
- (10) Pentru a se permite realizarea evoluțiilor necesare în domeniul accesibilității datelor și al standardizării, trebuie avută în vedere o implementare în etape. Această implementare în etape trebuie să asigure o creștere fezabilă și treptată a acoperirii geografice și a accesibilității datelor. În acest scop, statele membre trebuie să definească o rețea rutieră principală pe teritoriul lor. Pentru a defini această rețea rutieră principală, statele membre pot reutiliza definiția rețelei conform articolului 1 din Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului.
- (11) Având în vedere diversitatea surselor de date, care variază de la senzori de infrastructură la vehicule cu funcție de senzori, este important ca specificațiile să fie aliniate la categoriile de date și tipurile de date relevante, incluzând mai multe surse posibile de date și tehnologii utilizate pentru crearea sau actualizarea datelor.
- (12) În cazul în care măsurile prevăzute în prezentul regulament implică prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta trebuie să se efectueze în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal și a vieții private, în special cu

¹⁶ Regulamentul (UE) nr. 1089/2010 al Comisiei din 23 noiembrie 2010 de punere în aplicare a Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește interoperabilitatea seturilor și serviciilor de date spațiale (JO L 323, 8.12.2010, p. 11).

¹⁷ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸ și, după caz, cu Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Părți din Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului se aplică, de asemenea, în cazul prelucrării datelor fără caracter personal.

- (13) Pentru a permite dezvoltarea unei oferte armonizate și neîntrerupte de servicii de informare în timp real cu privire la trafic, statele membre trebuie să se bazeze pe soluții și pe standarde tehnice existente, asigurate de organizații de standardizare europene și internaționale, cum ar fi DATEX II (CEN/TS 16157, precum și versiunile actualizate ulterior) și standardele ISO. În ceea ce privește tipurile de date pentru care nu este disponibil niciun format standardizat, statele membre și părțile interesate trebuie încurajate să coopereze pentru a ajunge la un acord în ceea ce privește definirea datelor, formatul datelor și metadatele.
- (14) În Uniune există deja mai multe metode de referențiere geografică dinamică, care sunt aplicate la nivelul statelor membre. Utilizarea unor metode diferite de referențiere geografică trebuie autorizată în continuare. Cu toate acestea, statele membre și părțile interesate trebuie să fie încurajate să coopereze pentru a ajunge la un acord cu privire la metodele autorizate pentru referențierea geografică, apelând, dacă este necesar, la organismele europene de standardizare.
- (15) Accesibilitatea și actualizarea periodică a datelor de către autoritățile rutiere și de către operatorii rutieri sunt esențiale pentru a permite elaborarea de hărți digitale actualizate și exacte, care reprezintă un atu esențial pentru dezvoltarea de aplicații STI fiabile. Producătorii de hărți digitale trebuie să fie încurajați să integreze în timp util actualizări ale datelor relevante în hărțile lor existente și în serviciile lor existente de actualizare a hărților. Pentru a respecta politicile publice precum siguranța rutieră, furnizorii de servicii și producătorii de hărți digitale trebuie să colaboreze cu autoritățile publice pentru a corecta inexactitățile din datele lor.
- (16) Accesibilitatea unor date precise și actualizate este esențială pentru furnizarea unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic pe întregul teritoriu al Uniunii. Datele relevante sunt colectate și stocate de autoritățile rutiere, de operatorii rutieri, de deținătorii de date generate la bordul vehiculelor, de părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, de operatorii de taxare rutieră și de furnizorii de servicii de informare în timp real cu privire la trafic. Pentru a facilita schimbul și reutilizarea cu ușurință a acestor date în vederea prestării unor astfel de servicii, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor, părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, operatorii de taxare rutieră și furnizorii de servicii de informare în timp real cu privire la trafic trebuie să facă în așa fel încât datele, metadatele corespunzătoare și informațiile privind calitatea datelor să poată fi căutate și accesate de alte autorități rutiere, alți operatori rutieri, alți deținători de date generate la bordul vehiculelor, alte părți interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, alți operatori de taxare rutieră, alți furnizori de servicii de informare în timp real cu privire la trafic, precum și de către producătorii de hărți digitale, prin intermediul punctului de acces național sau comun. Acest punct de acces poate fi asigurat sub forma unui depozit de date, a unui registru, a unui portal web sau sub alte

¹⁸ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

forme similare, în funcție de tipul de date. Punctele de acces naționale sau comune pot indica, de asemenea, alte locuri în care datele pot fi accesate, fără a găzdui datele în sine. Statele membre trebuie să regrupeze punctele de acces publice și private existente într-un singur punct, care să permită accesul la toate tipurile de date disponibile relevante ce se încadrează în domeniul de aplicare al prezentelor specificații. Statele membre pot continua să utilizeze punctele de acces instituite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2015/962 al Comisiei și trebuie să aibă libertatea de a decide să utilizeze punctele de acces instituite în conformitate cu alte acte delegate adoptate în temeiul Directivei 2010/40/UE ca puncte de acces naționale pentru datele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

- (17) Pentru a le permite autorităților rutiere, operatorilor rutieri, părților interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, operatorilor de taxare rutieră, furnizorilor de servicii și producătorilor de hărți digitale să caute și să utilizeze datele relevante cu succes și în mod eficient din punctul de vedere al costurilor, este necesar să se descrie în mod adecvat conținutul și structura acestor date, utilizându-se metadata corespunzătoare.
- (18) Serviciile de informare în timp real cu privire la trafic trebuie să fie exacte, pentru a le oferi utilizatorilor finali cele mai bune informații posibile în ceea ce privește fiabilitatea și actualitatea. În vederea îmbunătățirii beneficiilor pentru participanții la trafic în ceea ce privește sporirea siguranței rutiere și reducerea congestionării traficului, aceste servicii trebuie să reflecte, de asemenea, prioritățile autorităților rutiere, exprimate de exemplu prin hărți de circulație rutieră accesibile în mod digital.
- (19) Prezentele specificații nu trebuie să oblige nicio parte interesată să înceapă să colecteze date pe care nu le colectează deja sau să digitizeze date care nu sunt deja disponibile într-un format ce poate fi citit automat. Cerințele specifice privind actualizarea datelor trebuie să se aplice numai datelor care sunt efectiv colectate și disponibile într-un format digital ce poate fi citit automat. În același timp, statele membre trebuie să fie încurajate să identifice modalități eficiente din punctul de vedere al costurilor care să răspundă propriilor necesități de digitizare a datelor existente privind infrastructura și privind reglementările și restricțiile.
- (20) Prezentele specificații nu trebuie să oblige autoritățile rutiere sau operatorii rutieri să definească sau să implementeze hărți de circulație rutieră și măsuri temporare de gestionare a traficului. Ele nu trebuie să oblige furnizorii de servicii să partajeze datele lor cu alți furnizori de servicii. Furnizorii de servicii trebuie să dispună de libertatea de a încheia acorduri comerciale pentru reutilizarea datelor relevante.
- (21) Statele membre și părțile interesate din sectorul STI trebuie încurajate să coopereze pentru a ajunge la un acord asupra unor definiții comune ale calității datelor, astfel încât să se utilizeze indicatori comuni de calitate a datelor de-a lungul întregului lanț valoric al datelor privind traficul, cum ar fi caracterul complet, exactitatea și actualitatea datelor, metodele de achiziție și de referențiere geografică utilizate, precum și controalele de calitate aplicate. De asemenea, ele trebuie încurajate să acționeze în continuare pentru a elabora metode asociate de măsurare și de monitorizare a calității diferitelor tipuri de date. Statele membre trebuie încurajate să facă schimburi de cunoștințe, de experiență și de bune practici în acest domeniu în cadrul proiectelor de coordonare actuale și viitoare.

- (22) Este recunoscut faptul că utilizarea datelor și a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic generate de furnizorii de servicii privați și de deținătorii de date generate la bordul vehiculelor poate reprezenta, pentru autoritățile publice și pentru operatorii rutieri, o modalitate eficientă din punctul de vedere al costurilor de a îmbunătăți gestionarea traficului, siguranța rutieră, precum și gestionarea și întreținerea infrastructurii. Autoritățile publice trebuie să utilizeze condiții FRAND comune atunci când primesc aceste date sau servicii pentru sarcinile menționate mai sus, pentru a reduce barierele din calea accesului și pentru a crea transparență în ceea ce privește condițiile de reutilizare. Statele membre și părțile interesate relevante sunt încurajate să definească condițiile FRAND comune aplicabile reutilizării tipurilor de date relevante pentru executarea acestor sarcini publice.
- (23) Furnizorii de servicii privați pot utiliza datele colectate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri ca date de intrare pentru propriile servicii de informare în timp real cu privire la trafic. Termenele și condițiile specifice aplicabile în cazul unei astfel de reutilizări a acestor date trebuie lăsate la latitudinea părților implicate, fără a se aduce atingere dispozițiilor Directivei (UE) 2019/1024¹⁹. Anumite tipuri de date furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri, precum hărțile de circulație rutieră, reglementările și restricțiile de circulație și măsurile temporare de gestionare a traficului, trebuie reutilizate de către furnizorii de servicii privați pentru a asigura accesibilitatea informațiilor relevante pentru participanții la trafic prin intermediul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.
- (24) Pentru a se asigura faptul că prezentele specificații sunt implementate în mod corect, statele membre trebuie să evalueze conformitatea cu cerințele privind accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către autoritățile rutiere, operatorii rutieri, producătorii de hărți digitale, operatorii de taxare rutieră, părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și furnizorii de servicii. În acest scop, autoritățile competente trebuie să dispună de libertatea de a se baza pe declarațiile de conformitate bazate pe elemente concrete, care le-au fost prezentate de autoritățile rutiere, de operatorii rutieri, de producătorii de hărți digitale, de operatorii de taxare rutieră, de părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării, de deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și de furnizorii de servicii. Statele membre trebuie să colaboreze pentru a-și armoniza abordarea în ceea ce privește evaluarea conformității în cadrul proiectelor de coordonare în curs și viitoare care contribuie la implementarea specificațiilor din prezentul regulament.
- (25) Prezentele specificații nu îngreșesc libertatea de exprimare a organismelor de radiodifuziune, în măsura în care nu le obligă să ia atitudine într-un mod sau în altul cu privire la informațiile care urmează să fie diseminate și lasă la dispoziția statelor membre o marjă de manevră suficient de amplă astfel încât acestea să poată ține seama de tradițiile constituționale naționale în ceea ce privește libertatea de exprimare a organismelor de radiodifuziune.
- (26) Ținând seama de amploarea modificărilor necesare, Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei trebuie abrogat,

¹⁹ Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (JO L 172, 26.6.2019, p. 56-83).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali.
2. Prezentul regulament se aplică întregii rețele rutiere accesibile publicului pentru traficul motorizat. Prezentul regulament nu se aplică drumurilor private, cu excepția cazului în care acestea fac parte din rețeaua globală TEN-T sau sunt desemnate ca autostradă sau ca drum principal.
3. Prezentul regulament se aplică în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2010/40/UE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 4 din Directiva 2010/40/UE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

- (1) „rețea rutieră transeuropeană centrală” înseamnă infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua centrală, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;
- (2) „rețea rutieră transeuropeană globală” înseamnă infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua globală, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;
- (3) „autostradă” înseamnă un drum care este desemnat ca atare de statul membru în care este situat;
- (4) „accesibilitatea datelor” înseamnă posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;
- (5) „date statice” înseamnă date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;
- (6) „date dinamice” înseamnă date care se modifică frecvent sau în mod regulat;
- (7) „actualizarea datelor” înseamnă orice modificare a datelor existente, inclusiv eliminarea acestora ori introducerea de elemente suplimentare sau noi;

- (8) „informații în timp real cu privire la trafic” înseamnă informații obținute din orice date privind infrastructura, date privind reglementările și restricțiile, date privind starea rețelei și date privind utilizarea în timp real a rețelei sau o combinație a acestora;
- (9) „serviciu de informare în timp real cu privire la trafic” înseamnă un serviciu STI care le oferă imediat utilizatorilor finali informații în timp real cu privire la trafic;
- (10) „autoritate rutieră” înseamnă orice autoritate publică responsabilă cu planificarea, controlul sau gestionarea drumurilor care se încadrează în sfera sa de competență teritorială;
- (11) „operator rutier” înseamnă orice entitate publică sau privată responsabilă cu întreținerea și administrarea unui drum și cu gestionarea fluxurilor de trafic;
- (12) „furnizor de servicii” înseamnă orice furnizor public sau privat al unui serviciu de informare în timp real cu privire la trafic, cu excepția entităților care se limitează la transmiterea de date către utilizatorii de date;
- (13) „operator de taxare rutieră” înseamnă orice entitate publică sau privată care are rolul de furnizor de servicii de taxare rutieră sau de entitate care percepe taxe rutiere, conform definiției din Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰;
- (14) „deținător de date” înseamnă orice persoană juridică, persoană vizată sau entitate publică sau privată care are dreptul de a acorda acces la tipurile de date enumerate în anexă sau de a partaja aceste tipuri de date aflate sub controlul său, în conformitate cu legislația Uniunii sau cu legislația națională aplicabilă;
- (15) „utilizator de date” înseamnă orice autoritate rutieră, operator rutier, operator de taxare rutieră, furnizor de servicii și producător de hărți digitale sau orice altă entitate care utilizează date pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic sau, în cazurile în care termenele și condițiile stabilite de către deținătorul datelor permit acest lucru, care utilizează date în alte scopuri legate de mobilitate;
- (16) „utilizator final” înseamnă orice participant la trafic, persoană fizică sau juridică, care are acces la servicii de informare în timp real cu privire la trafic;
- (17) „punct de acces” înseamnă o interfață digitală în care datele enumerate în anexă, împreună cu metadatele corespunzătoare, sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate sau în care sursele și metadatele acestor date sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate;
- (18) „metadate” înseamnă o descriere structurată a conținutului datelor, care facilitează căutarea și utilizarea acestor date;

²⁰ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

- (19) „servicii de căutare” înseamnă servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut;
- (20) „măsuri temporare de gestionare a traficului” înseamnă măsuri temporare menite să soluționeze o anumită perturbare a traficului și concepute, de exemplu, cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic;
- (21) „hărți de circulație rutieră” înseamnă măsuri permanente de gestionare a traficului care sunt concepute de gestionarii de trafic cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic în urma unor perturbări permanente sau recurente ale traficului;
- (22) „indicator de circulație” înseamnă orice panou rutier, semnal, dispozitiv, anunț sau marcaj rutier care identifică un pericol, informează persoanele cu privire la precauțiile ce trebuie luate împotriva unui astfel de pericol, indică existența unei reglementări rutiere sau pune în aplicare o astfel de reglementare, în conformitate cu Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră;
- (23) „drum principal” înseamnă un drum din afara zonelor urbane care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă;
- (24) „drum privat” înseamnă un drum care nu aparține unei autorități publice rutiere sau de transport, cu excepția drumurilor aflate în proprietatea unei autorități publice rutiere sau de transport dar atribuite unei entități private sub forma unei concesiuni de gestiune;
- (25) „date privind infrastructura” înseamnă date care descriu rețeaua rutieră sau instalațiile din cadrul sau de-a lungul rețelei rutiere;
- (26) „date privind reglementările și restricțiile” înseamnă date care se referă la o reglementare sau la o restricție de circulație aplicabilă vehiculelor pe rețeaua rutieră;
- (27) „date privind starea rețelei” înseamnă date care descriu situații temporare ce ar putea împiedica sau încetini călătoriile sau care pot furniza utilizatorilor finali informații în situații periculoase;
- (28) „date privind utilizarea în timp real a rețelei” înseamnă date care descriu utilizarea actuală a rețelei rutiere și opțiunile de utilizare a rețelei rutiere;
- (29) „tipuri de date esențiale” înseamnă tipuri de date considerate esențiale pentru sporirea fiabilității serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, care sprijină călătoriile sigure și eficiente din poartă în poartă și serviciile de mobilitate viitoare;
- (30) „date generate la bordul vehiculelor” înseamnă orice date create de vehicul sau de un dispozitiv de bord integrat în vehicul sau de dispozitive personale care oferă aplicații STI în timpul utilizării vehiculului;
- (31) „deținător de date generate la bordul vehiculelor” înseamnă orice entitate implicată în colectarea, în agregarea sau în alte tipuri de prelucrare a datelor generate la bordul vehiculelor pentru a îndeplini cerințele de confidențialitate;

- (32) „condiții FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii)” înseamnă condiții de licență negociate cu bună-credință, care permit accesul la servicii sau la date în schimbul unei compensații echitabile, în condiții identice sau similare cu cele stabilite cu alți utilizatori.

Articolul 3

Puncte naționale de acces

1. Fiecare stat membru înființează un punct național de acces. Punctul național de acces constituie un punct de acces unic al utilizatorilor de date la datele enumerate în anexă, inclusiv la actualizările datelor, puse la dispoziție de către deținătorii de date menționați la articolele 4-11, care privesc teritoriul unui anumit stat membru.
2. Punctele naționale de acces sau comune existente care au fost înființate pentru a respecta articolul 3 din Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei sau cerințele care decurg din alte acte delegate adoptate în temeiul Directivei 2010/40/UE pot fi utilizate ca puncte naționale de acces în sensul prezentului regulament dacă statele membre consideră că acest lucru este adecvat.
3. Punctele naționale de acces furnizează utilizatorilor de date servicii de căutare, de exemplu servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut.
4. Deținătorii de date publici și privați se asigură că furnizează metadatele pentru a permite utilizatorilor de date să caute și să utilizeze seturi de date prin intermediul punctelor naționale de acces.
5. Două sau mai multe state membre pot înființa un punct de acces comun.
6. Orice entitate care furnizează date prin intermediul punctului de acces național poate face acest lucru prin procură în conformitate cu acordurile aplicabile, de exemplu prin intermediul unei baze de date sau al unui agregator terț. Acest lucru nu exonerează deținătorul inițial al datelor de responsabilități în ceea ce privește calitatea datelor inițiale furnizate.

Articolul 4

Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind infrastructura

1. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, operatorii de taxare rutieră și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind infrastructura enumerate în anexă pe care le colectează într-un format standardizat, precum specificația de date INSPIRE privind rețelele de transport, TN-ITS (CEN/TS17268 și versiunile actualizate ulterior) sau DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile

actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 8.

Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
 - formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.
2. Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:
- (a) în mod nediscriminatoriu;
 - (b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;
 - (c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;
 - (d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
3. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.

Articolul 5

Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind reglementările și restricțiile

1. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri și operatorii de taxare rutieră furnizează datele privind reglementările și restricțiile enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau TN-ITS (CEN/TS 17268 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 9.

Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
- formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.

2. Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:
 - (a) în mod nediscriminatoriu;
 - (b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;
 - (c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;
 - (d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
3. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.
4. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, date privind orice hărți de circulație rutieră și reglementări și restricții de circulație elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.

Articolul 6

Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind starea rețelei

1. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și furnizorii de servicii furnizează datele privind starea rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 10.

Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
 - formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.
2. Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:
 - (a) în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;

- (b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;
 - (c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;
 - (d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;
 - (e) fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.
3. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.
 4. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, orice măsuri temporare de gestionare a traficului elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.
 5. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza întreținerea drumurilor și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind starea rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul articolului 10. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.
 6. Datele privind starea rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
 7. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind starea rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
 8. Statele membre colaborează în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la alineatele (6) și (7).

Articolul 7

Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei

1. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, furnizorii de servicii, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind utilizarea în timp real a rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 11.

Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
 - formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.
2. Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizatori de date din Uniune:
 - (a) în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;
 - (b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;
 - (c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;
 - (d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;
 - (e) fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.
 3. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza gestionarea traficului și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul articolului 11. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care

poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.

4. Datele privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
5. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.
6. Statele membre colaborează în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la alineatele (4) și (5).

Articolul 8

Actualizarea datelor privind infrastructura

1. Actualizarea datelor privind infrastructura vizează cel puțin următorii parametri:
 - (a) tipul de date prevăzute la punctul 1 din anexă și vizate de actualizare;
 - (b) locul situației vizate de actualizare;
 - (c) tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);
 - (d) descrierea actualizării, conținând valoarea sau valorile și câmpul sau câmpurile actualizate, precum și informațiile actualizate și, acolo unde este relevant, motivele pentru care au fost înlocuite valoarea (valorile) și câmpul (câmpurile);
 - (e) data la care au fost actualizate datele;
 - (f) data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;
 - (g) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referințiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

2. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind infrastructura într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.

3. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.
4. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind infrastructura sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

Articolul 9

Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile

1. Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile vizează cel puțin următorii parametri:
 - (a) tipul de date prevăzute la punctele 2 și 3 din anexă și vizate de actualizare;
 - (b) locul situației vizate de actualizare;
 - (c) tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);
 - (d) descrierea actualizării, inclusiv perioada de producere a evenimentului și situația sau situațiile care se impun, de exemplu în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule, vizate de actualizare;
 - (e) data la care au fost actualizate datele;
 - (f) data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;
 - (g) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referințiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

2. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.
3. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.
4. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind reglementările și restricțiile sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

5. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.

Articolul 10

Actualizarea datelor privind starea rețelei

1. Actualizarea datelor privind starea rețelei vizează cel puțin următorii parametri:
 - (a) tipul de date prevăzute la punctele 4 și 5 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;
 - (b) locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;
 - (c) perioada în care s-a produs evenimentul sau situația vizată de actualizare;
 - (d) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

2. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind starea rețelei într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări.
3. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.
4. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.
5. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind starea rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

Articolul 11

Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei

1. Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei include cel puțin următorii parametri:

- (a) tipul de date prevăzute la punctul 6 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;
- (b) locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;
- (c) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

- 2. Informațiile în timp real cu privire la trafic sau datele aferente sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.
- 3. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările datelor privind utilizarea în timp real a rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

Articolul 12

Evaluarea conformității

- 1. Statele membre analizează dacă cerințele prevăzute la articolele 3-11 sunt respectate de deținătorii de date și de utilizatorii de date cărora li se aplică aceste articole în conformitate cu alineatele (2) și (3).
- 2. Pentru a efectua evaluarea, autoritățile competente ale statelor membre pot solicita, de la orice deținători de date și utilizatori de date, următoarele documente:
 - (a) o descriere a datelor, a hărții digitale sau a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic pe care le furnizează, precum și informații privind calitatea acestora și condițiile de reutilizare a datelor în cauză;
 - (b) o declarație de conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 3-11, bazată pe dovezi.
- 3. Statele membre verifică în mod aleatoriu corectitudinea declarațiilor menționate la alineatul (2) litera (b).

Articolul 13

Raportare

- 1. Până cel târziu la 1 ianuarie 2023, statele membre prezintă Comisiei lista și vizualizarea pe hartă a drumurilor incluse în rețeaua rutieră principală.

2. Statele membre furnizează Comisiei următoarele informații în cadrul rapoartelor intermediare prevăzute la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2010/40/UE:
- (a) progresele realizate în ceea ce privește accesibilitatea, schimbul și reutilizarea tipurilor de date prevăzute în anexă;
 - (b) acoperirea geografică a datelor accesibile prin intermediul punctului național de acces, modificările aduse rețelei rutiere primare și conținutului de date al serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și calitatea acestora, inclusiv criteriile utilizate pentru a defini această calitate și mijloacele folosite pentru monitorizarea calității;
 - (c) rezultatele evaluării conformității menționate la articolul 12 cu cerințele prevăzute la articolele 3-11;
 - (d) dacă este cazul, o descriere a modificărilor aduse punctului de acces național sau comun.

Articolul 14

Dispoziții tranzitorii

Pentru o perioadă de tranziție care se încheie la 31 decembrie 2027, obligațiile referitoare la tipurile de date prevăzute la punctele 1, 3, 5 și 6 din anexă nu se aplică în ceea ce privește alte drumuri decât următoarele:

- (a) rețeaua rutieră transeuropeană globală;
- (b) alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua rutieră transeuropeană globală;
- (c) drumuri principale.

Articolul 15

Abrogare

Regulamentul delegat (UE) nr. 2015/962 se abrogă de la 1 ianuarie 2025.

Articolul 16

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

El se aplică de la 1 ianuarie 2025.

Cu toate acestea, articolul 13 se aplică de la 1 ianuarie 2023.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 2.2.2022

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN