

Bruselj, 4. februar 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 2. februar 2022

Prejemnik: generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-
MIKKELSEN

Št. dok. Kom.: C(2022) 492 final

Zadeva: DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../... z dne 2.2.2022 o
dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi
z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem
času po vsej EU

Delegacije prejmejo priloženi dokument C(2022) 492 final.

Priloga: C(2022) 492 final



Bruselj, 2.2.2022
C(2022) 492 final

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 2.2.2022

**o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z
opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU**

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962, ki dopolnjuje Direktivo 2010/40/EU o inteligentnih prometnih sistemih (ITS), določa specifikacije za zagotovitev dostopnosti, izmenjave, ponovne uporabe in posodabljanja cestnih in prometnih podatkov s strani organov za ceste, upravljavcev cest in ponudnikov storitev za storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU.

V Delegirani uredbi je določeno, da je treba vrste podatkov iz njene priloge, ki so na voljo v digitalni strojno berljivi obliki in se nanašajo na vseevropsko cestno omrežje (TEN-T), druge avtoceste ali prednostna območja, ki jih določijo države članice, izmenjevati prek nacionalne točke dostopa v vsaki državi članici v standardiziranem formatu. V Delegirani uredbi so navedeni tudi pogoji za dostop do podatkov, njihovo uporabo in posodabljanje, kako oceniti skladnost z Delegirano uredbo in o čem poročati v zvezi z njenim izvajanjem. Delegirana uredba se uporablja od 13. julija 2017.

Delegirana uredba ne predpisuje ustvarjanja podatkov, ki še ne obstajajo v digitalni strojno berljivi obliki. Zato se zahteve iz Delegirane uredbe uporabljajo le za vrste podatkov iz Priloge, ki že obstajajo v digitalni strojno berljivi obliki.

Prav tako se z Delegirano uredbo ne zahteva, da se vrste podatkov iz Priloge izmenjujejo brezplačno, brez poseganja v zahteve, določene v drugi zakonodaji Unije ali nacionalni zakonodaji. Nacionalne točke dostopa zagotavljajo storitve iskanja, s katerimi deležnikom omogočijo iskanje podatkov, ki so na voljo, in veljavnih pogojev za njihovo ponovno uporabo. Za podatke na nacionalnih točkah dostopa lahko veljajo licenčne pogodbe, da se lahko odobri dostop ali izmenjujejo podatki.

Svet inteligentnih prometnih sistemov se hitro spreminja, uvajajo se nove aplikacije v kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti, še več pa jih je na vidiku. Za podporo nadaljnjemu razvoju storitev zagotavljanja prometnih informacij po vsej EU so potrebne dodatne vrste podatkov, na primer predpisi o dostopu za vozila v mestih ali podatki o polnilnih/oskrbovalnih mestih, da se omogočijo točnejše in zanesljivejše potovalne informacije od vrat do vrat; nove vire podatkov (na primer podatke, ki nastanejo v vozilu) je prav tako mogoče uporabiti za izboljšanje upravljanja prometa in vzdrževanja cest. Poleg tega je treba geografsko pokritost podatkov razširiti tako, da bo zajemala tudi regionalna in mestna območja, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe Delegirane uredbe.

Ta vprašanja so bila med drugimi prednostnimi nalogami izpostavljena v posodobljenem delovnem programu iz direktive o ITS, ki je bil sprejet decembra 2018¹ po odobritvi s strani evropskega odbora za ITS² in v katerem se obravnava delo, ki ga mora opraviti Komisija. V skladu s cilji delovnega programa in po temeljiti preiskavi, ki je vključevala analizo stroškov in koristi, je bila priporočena revizija Delegirane uredbe.

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

² https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/service-standards-and-principles/transparency_sl

Revizija je vključena v strategijo za trajnostno in pametno mobilnost³, ki je bila objavljena decembra 2020, kot ukrep 36 v okviru vodilnega področja 6 („Uresničevanje povezane in avtomatizirane večmodalne mobilnosti“). Ta delegirana uredba prispeva k temu, da bo EU lažje v celoti izkoristila pametne digitalne rešitve in inteligentne prometne sisteme. Cilj revizije je tudi pojasniti morebitna prekrivanja med drugimi delegiranimi uredbami, ki dopolnjujejo direktivo o ITS, in uskladiti njihov pristop z razvojem dogodkov na tem področju.

Revizija je del razvijajočega se okvira zakonodaje o podatkih, ki jo podpira evropska strategija za podatke, sprejeta februarja 2020. Cilj enega od ukrepov iz navedene strategije, akta o upravljanju podatkov, je zagotoviti učinkovito ponovno uporabo podatkov za zagotavljanje zanesljivih storitev državljanom EU in preprečiti podatkovne monopole.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Ta delegirani akt dopolnjuje Direktivo 2010/40/EU v skladu s členom 7 in pomeni ločeno zakonodajo za prednostni ukrep (b), kot je opredeljen v členu 3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v členu 12 iste direktive.

• Subsidiarnost

Prometne informacije prispevajo k varnosti v cestnem prometu, zmanjšujejo prometne zastoje in s tem zmanjšujejo emisije iz vozil v korist udeležencev v prometu in evropskega prebivalstva. Cilj te delegirane uredbe je izboljšati dostopnost, izmenjavo, ponovno uporabo in posodabljanje cestnih in prometnih podatkov, potrebnih za visokokakovostne in kontinuirane storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času v Uniji.

Trg EU za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času že obstaja, v interesu uporabnikov, strank, javnih organov, ponudnikov teh storitev in širše javnosti pa je, da se ustvarijo pravilni pogoji za njegov nadaljnji inovativni razvoj. Nadaljnji razvoj čezmejnih storitev zagotavljanja prometnih informacij po vsej EU olajšuje usklajen nabor zahtev za podatke, vključno s specifikacijami o standardizaciji, dostopnosti, kakovosti podatkov in deležnikih, ki morajo zagotoviti podatke za ponovno uporabo. Obstaja tudi potreba po usklajenih določbah o delovanju teh storitev, da se zagotovi, da zagotavljajo (podobne) informacije po vsej Evropi na skladen način.

• Sorazmernost

V razvijajočem se okolju digitalnih informacijskih storitev sta razveljavitev in nadomestitev obstoječe delegirane uredbe najpreprostejša oblika ukrepanja Unije, s katero se bo še naprej dosegal cilj opravljanja visokokakovostnih in kontinuiranih storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej Uniji. Za to morajo Evropska komisija in države članice zahteve uskladiti z najnovejšim razvojem dogodkov in zakonodajo, da se upoštevajo prihodnje inovacije. Ker je učinkovito potovanje od vrat do vrat vse bolj podprto z informacijskimi storitvami, morajo te storitve imeti dostop do široke palete visokokakovostnih, standardiziranih podatkov o celotnem evropskem cestnem omrežju.

³ COM(2020) 789 final.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Posvetovanje z deležniki

V okviru priprave predloga so bili opravljeni dve anketi med deležniki (aprila 2020 in junija 2020), dve javni delavnici (8. maja 2020 in 3. decembra 2020) in trije krogi razgovorov z izbranimi deležniki⁴.

Prvi krog razgovorov za opredelitev obsega je potekal januarja 2020 za zagotovitev informacij, ki bi jih bilo mogoče uporabiti za izpopolnitev vprašanj raziskave. 24. februarja 2020 je potekal prvi strokovni sestanek z državami članicami za zagotovitev pregleda dotedanjšega izvajanja Delegirane uredbe, naslednjih korakov, predvidenih pri njenem izvajanju, in podporne študije.

Prva ciljno usmerjena anketa med deležniki je potekala od 24. marca do 25. aprila 2020, vključevala pa je do takrat zbrane povratne informacije in mnenja o težavah in izzivih, ugotovljenih v sektorju; na to anketo je bilo prejetih 153 odgovorov. 8. maja je potekala delavnica z deležniki za razpravo o rezultatih prve ankete in njihovo potrditev, drugi krog razgovorov z deležniki pa je potekal od 18. maja do 2. junija 2020. Ti razgovori so bili uporabljeni za potrditev rezultatov delavnice z deležniki in ciljno usmerjene ankete.

Druga ciljno usmerjena anketa se je začela 14. septembra 2020 in je bila na voljo dva tedna, nanjo pa se je odzvalo 96 anketirancev. Tretji krog razgovorov za potrditev rezultatov študije se je začel 14. oktobra 2020 in je trajal tri tedne. Skupaj je bilo izvedenih 50 poglobljenih razgovorov z deležniki.

Za potrditev rezultatov analize stroškov in koristi je bilo izbranih pet študij primerov, ki so bile izpopolnjene na delovnih srečanjih s predstavniki različnih vrst nacionalnih točk dostopa med 9. in 20. novembrom 2020. Zadnja delavnica z deležniki je bila organizirana 3. decembra 2020, na njej pa so bili vsem deležnikom, vključenim v postopek, predstavljeni rezultati podporne študije. Vsake delavnice z deležniki se je udeležilo več kot 100 udeležencev.

• Uporaba strokovnega znanja

Države članice, države EGP in Švica so bile pozvane, naj imenujejo strokovnjake, ki se bodo udeležili več sestankov s Komisijo in pomagali pri pripravi revizije Delegirane uredbe. Med 24. februarjem 2020 in 13. aprilom 2021 je potekalo dvanajst sestankov⁵, na številnih od teh sestankov pa so sodelovali tudi predstavniki iz Evropskega parlamenta. Poleg tega je z državami članicami potekalo več dvostranskih sestankov.

• Podporna študija

V podporni študiji, dokončani leta 2020, so bile proučene bistvene storitve zagotavljanja prometnih informacij in dodatne vrste podatkov, ki bi lahko dodatno podpirale te storitve. V podporni študiji so bili proučeni stroški in koristi vključitve teh dodatnih vrst podatkov v

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

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

Delegirano uredbo ter razširitev geografskega področja uporabe prek omrežja TEN-T in drugih avtocest, po možnosti za vse vrste podatkov. V študiji je bilo ugotovljeno, da je delež cestnega omrežja, ki ga pokrivajo dinamični podatki o stanju na cestah in prometni podatki v realnem času, omejen v vsej Uniji, zlasti zunaj sedanjega geografskega področja uporabe Delegirane uredbe, čeprav se nekatere vrste dinamičnih podatkov o stanju na cestah prav tako štejejo za ključne za storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času (npr. dinamične omejitve hitrosti, cestne zapore).

Glede na velike naložbe, potrebne za digitalizacijo procesov in/ali za uporabo novih tipal, je bilo v študiji ugotovljeno, da izboljšanje dostopa do katere koli od teh vrst podatkov, tako da postanejo dostopni prek nacionalne točke dostopa, pod pogojem, da so že na voljo v digitalni obliki, prinaša koristi v smislu manj prometnih zastojev, krajšega časa potovanja in manj emisij, in sicer na vseh zajetih cestnih omrežjih. Izboljšanje dostopnosti podatkov na vseh cestnih omrežjih je torej bilo izhodišče za revizijo besedila Delegirane uredbe.

Poleg osnovnega scenarija so bile preučene še tri možnosti politike. V osnovnem scenariju se je obravnaval razvoj sektorja brez zakonodajnega posredovanja, vendar pa so se upoštevali razmere zaradi pandemije in drugi ukrepi, sprejeti za izboljšanje trajnosti prometa v prihodnjem desetletju. Možnosti politike so bile:

- (1) možnost politike 1, s katero so bile vključene dodatne vrste podatkov (kot so predpisi o dostopu za vozila v mestih) v sedanje geografsko področje uporabe, ki vključuje omrežje TEN-T, druge avtoceste in prednostna območja, le če so že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki;
- (2) možnost politike 2, ki je vključevala možnost politike 1 + razširitev geografskega področja uporabe na druge ceste, za sedanje in morebitne dodatne vrste podatkov, če so že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki;
- (3) možnost politike 3, ki je vključevala možnost politike 2 in pri kateri je bila proučena obvezna razpoložljivost podatkov v digitalni strojno berljivi obliki, kar pomeni, da bi bilo treba podatke, če ne bi bili na voljo, ustvariti, za najustreznejše geografsko področje uporabe. Že na začetku študije in v razpravah z deležniki je bilo priznано, da to ne bo vključeno v revizijo Delegirane uredbe, saj bi to presegalo pooblastilo, preneseno na Komisijo v direktivi o ITS. Ta možnost politike je bila vključena le zato, da bi se raziskali učinki razpoložljivosti posebnih vrst podatkov na storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času ter da bi se isti deležniki in strokovnjaki iz držav članic vključili v proces, in v nadaljevanju ni več obravnavana.

V študiji je bilo ugotovljeno, da bi bilo treba dodatne podatke v zvezi s predpisi o dostopu za vozila v mestih, polnilnimi in oskrbovalnimi mesti in postajami, preteklimi prometnimi podatki, drugimi posebnimi cestnoprometnimi predpisi in podatki, ki nastanejo v vozilu, vključiti v Delegirano uredbo zaradi koristi, ki jih prinašajo za sedanje (npr. navigacijske storitve, inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti) in prihodnje (npr. kooperativna, povezana in avtomatizirana mobilnost) storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času. Ugotovljeno je bilo, da bi bilo treba geografsko področje uporabe Delegirane uredbe razširiti, tako da bo zajemalo celotno cestno omrežje, in sicer ne le za dodatne vrste podatkov, ampak tudi za vse podatke, ki so trenutno zajeti z Delegirano uredbo. To olajšuje potovanje od vrat do vrat in zagotavlja dostopnost podatkov na vseh delih cestnega omrežja, vključno z na primer podatki o lokaciji in razpoložljivosti polnilnih in

oskrbovalnih mest, tj. informacijami, ki so še toliko pomembnejše na območjih, kjer je takih mest malo.

V zvezi z dodatnimi vrstami podatkov je bilo z analizo ugotovljeno, da če so pretekli prometni podatki in podatki, ki nastanejo v vozilu, ki se nanašajo na celotno cestno omrežje, že na voljo v digitalni strojno berljivi obliki, bi morali postati dostopni prek nacionalne točke dostopa (možnost politike 2).

V podporni študiji so bili podprti argumenti v prid revizije Delegirane uredbe z vključitvijo dodatnih vrst podatkov in razširitvijo geografskega področja uporabe na celotno cestno omrežje. Druge posodobitve specifikacij in zahtev za standardizacijo so bile vključene v revidirano besedilo v skladu z zgoraj navedenim in oddelkom 5.1.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ob upoštevanju obsega potrebnih sprememb ter za zagotavljanje jasnosti in berljivosti Delegirane uredbe se predlagata razveljavitev in nadomestitev obstoječe Delegirane uredbe (EU) 2015/962. Ugotovljeno je bilo, da bi bilo mogoče poenostaviti zakonodajo in/ali znižati nepotrebne stroške z odpravo prekrivanj vrst podatkov med različnimi delegiranimi uredbami na podlagi direktive o ITS in vključitvijo poročanja v poročila o napredku pri izvajanju direktive o ITS.

- **Temeljne pravice**

V EU je pravica do varstva osebnih podatkov zagotovljena s členom 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah. Kadar ukrepi iz te delegirane uredbe vključujejo obdelavo osebnih podatkov, se izvedejo v skladu s pravom EU, zlasti splošno uredbo o varstvu podatkov (GDPR – Uredba (EU) 2016/679) in direktivo o e-zasebnosti (Direktiva 2002/58/ES).

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni pričakovanih posledic za proračun EU, ki bi izhajale neposredno iz uporabe nove delegirane uredbe.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

5.1. Dodatne vrste podatkov, reorganizirane in preimenovane kategorije podatkov ter boljše sinergije z drugo zakonodajo

Prejšnje kategorije podatkov (statični podatki, dinamični podatki o stanju na cestah in prometni podatki) so bile preimenovane, njihove vrste podatkov pa reorganizirane, da bi se bolje uskladile z značilnostmi podatkov in posebnimi zahtevami. Nove kategorije podatkov so podatki o infrastrukturi, podatki o predpisih in omejitvah, podatki o stanju omrežja in podatki o uporabi omrežja v realnem času. Dodatne vrste podatkov, uvedene v novo delegirano uredbo, so:

- podatki o infrastrukturi:

- lokacija polnilnih in oskrbovalnih mest in postaj;
- lokacija bencinskih črpalk in počivališč;
- podatki o predpisih in omejitvah:
 - omejitve glede teže/dolžine/širine/višine;
 - enosmerne ceste;
 - meje omejitev, prepovedi ali obveznosti z območno veljavnostjo, trenutno stanje dostopa in pogoji za promet na urejenih prometnih območjih;
- podatki o uporabi omrežja v realnem času:
 - razpoložljivost oskrbovalnih mest in postaj za alternativne vrste goriva;
 - cena priložnostnega polnjenja/oskrbe z gorivom.

Nekatere vrste podatkov so bile zaradi boljše uskladitve z Delegirano uredbo (EU) 2017/1926 o zagotavljanju večmodalnih potovalnih informacij in direktivo o infrastrukturi za alternativna goriva ⁶ odstranjene ali preimenovane. Na primer, odstranjeni so bili podatki o parkiriščih, za podatke o cestninah pa je bilo dodano sklicevanje na razpoložljive maloprodajnih kanale in metode izpolnjevanja za plačilo cestnine (skladno z Delegirano uredbo (EU) 2017/1926).

Kot je poudarjeno v uvodnih izjavah 45 in 46 predloga uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (COM(2021) 559 final), je potrošnikom treba zagotoviti zadostne informacije o geografski lokaciji, značilnostih in storitvah, ki so na voljo na javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih za alternativna goriva. To vključuje informacije o razpoložljivosti pametnih storitev polnjenja in dvosmernega polnjenja ter informacije o deležu obnovljivih virov v alternativnih gorivih, ki se prodajajo, kot določa člen 20a predloga direktive o spremembi Direktive (EU) 2018/2001 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov. V okviru vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva bi bilo treba določiti zahteve glede vrste podatkov in obveznosti za deležnike v zvezi z razpoložljivostjo in dostopnostjo ustreznih podatkov, povezanih s polnjenjem in oskrbovanjem, na podlagi rezultatov tekočega ukrepa za podporo programa v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi oznakami, povezanimi z akterji električne mobilnosti“ (IDACS).

V ustrezne člene so bile dodane določbe, ki podpirajo dostopnost in ponovno uporabo vrst podatkov v Prilogi kot preteklih podatkov, napovednih podatkov in podatkov, ki nastanejo v vozilu.

⁶ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

5.2. Razširitev geografskega področja uporabe in dajanje prednosti ključnim vrstam podatkov

Geografsko področje uporabe Delegirane uredbe je bilo razširjeno in zajema celotno cestno omrežje razen zasebnih cest. Zasebne ceste, ki so del omrežja TEN-T ali označene kot avtocesta ali glavna cesta, ne spadajo v to izjemo. Ta razširitev geografskega področja uporabe se bo uporabljala od 1. januarja 2028 za vse vrste podatkov, navedene v Prilogi k Delegirani uredbi.

Uveden je bil vmesni korak, da bodo lahko države članice postopoma povečale dostop do podatkov, in sicer so bile pozvane, naj določijo omrežje glavnih cest, ki so opredeljene kot ceste, ki povezujejo večja mesta ali regije ali oboje, ter ki niso razvrščene kot del celovitega vseevropskega cestnega omrežja ali kot avtocesta. Vse vrste podatkov, navedene v Delegirani uredbi, o omrežju TEN-T, drugih avtocestah in glavnih cestah morajo biti do 1. januarja 2025 dostopne prek nacionalnih točk dostopa.

Na seznamu vrst podatkov v Prilogi k Delegirani uredbi so bile nekatere vrste podatkov zaradi njihove narave označene kot „ključne“: te zagotavljajo informacije o predpisih, omejitvah ali z varnostjo povezanih razmerah, zaradi katerih bi lahko bili udeleženci v cestnem prometu izpostavljeni oviram na cestah, denarnim kaznim ali nevarnostim. Za zagotovitev čim prejšnjega začetka dela v zvezi z dostopnostjo teh vrst podatkov nova delegirana uredba določa isti rok za dostopnost, tj. 1. januar 2025 (če te vrste podatkov obstajajo v digitalni strojno berljivi obliki), na celotnem cestnem omrežju.

5.3. Izboljšanje ponovne uporabe podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij

Da bi imeli koristi od izboljšanja dostopnosti podatkov, se morajo podatki ponovno uporabiti v storitvah zagotavljanja prometnih informacij. Zato so bile v novi delegirani uredbi določbe o ponovni uporabi posebnih vrst podatkov okrepljene. Kadar država članica dostop do prometnih predpisov, načrtov pretoka prometa ali začasnih ukrepov upravljanja prometa omogoči prek nacionalne točke dostopa, se predlaga, da bi morali ponudniki storitev take podatke ponovno uporabiti v svojih storitvah za udeležence v prometu, tako da so informacije, zagotovljene s temi storitvami, skladne s podatki, do katerih je bil omogočen dostop. Tako bi bili javni organi bolj spodbujeni k digitalizaciji teh vrst podatkov, saj se bodo z njihovo dostopnostjo povečale koristi za družbo in izboljšali rezultate politike. Poleg tega so bile obstoječe določbe o sporočanju netočnosti v podatkih javnim organom izboljšane in razširjene na vse imetnike podatkov, zaradi česar bi se morala izboljšati kakovost podatkov.

5.4. Prožnost za nadaljnji razvoj standardov in zahtev glede kakovosti podatkov

V Delegirani uredbi so izrecno navedeni številni različni standardi, pri čemer se DATEX II⁷ uporablja v vseh kategorijah podatkov. Po potrebi so bila dodana sklicevanja na INSPIRE⁸ in TN-ITS⁹ ter zahteva za države članice, da morajo sodelovati, kadar za posebne vrste podatkov manjkajo evropski standardi, ali določiti standarde, ki jih je mogoče uporabiti kot skupno

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

alternativo. Cilj je uskladiti vse nadaljnje delo na področju standardizacije in preprečiti razdrobljenost zaradi uporabe različnih standardov.

Enak pristop je bil uporabljen pri opredelitvi zahtev glede kakovosti podatkov, ki jih morajo pripraviti sodelujoče države članice in zadevni deležniki. Obstoječe delo v zvezi z zahtevami glede kakovosti in metapodatkovnimi specifikacijami je treba stalno razvijati in usklajevati.

5.5. Izboljšanje ponovne uporabe podatkov, ki nastanejo v vozilu

Podatki, ki nastanejo v vozilu, so potencialni vir podatkov za številne vrste podatkov v Delegirani uredbi. Ta vir je mogoče uporabiti na primer za določitev hitrosti, časa potovanja, slabih voznih razmer ter nesreč in motenj, ki se zgodijo na cestnem omrežju. Za koriščenje tega vira podatkov za specifične naloge upravljanja javni cest, kot sta upravljanje prometa in upravljanje infrastrukture, lahko javni organi na podlagi nove delegirane uredbe od imetnikov podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudnikov storitev zahtevajo, da ustrezne podatke delijo pod poštenimi, razumnimi in nediskriminatornimi pogoji. Če se uporabljajo osebni podatki, se bodo morali javni organi pri njihovi obdelavi sklicevati na zakonito podlago v skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2016/679. Cilj je zmanjšati ovire za javne organe pri dostopu do podatkov ali koriščenju storitev na podlagi teh podatkov ter jim omogočiti uporabo podatkov/storitev za izboljšanje informacij za udeležence v prometu, optimiziranje upravljanja prometa in povečanja varnosti v cestnem prometu.

5.6. Izvajanje po fazah in poročanje

Da bi se državam članicam in industriji omogočilo dovolj časa za skladnost z novo delegirano uredbo, je bil za njeno izvajanje predlagan časovni razpored po fazah. Države članice morajo o opredelitvi glavnih cest (to so ceste zunaj mestnih območij, ki povezujejo večja mesta ali regije ali oboje, ki niso razvrščene kot del celovitega vseevropskega cestnega omrežja ali kot avtoceste) na svojem ozemlju poročati do 1. januarja 2023, za kar lahko ponovno uporabijo opredelitev, določeno za direktivo o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture¹⁰.

Naknadne informacije o izvajanju te delegirane uredbe, ki so določene v členu 12, bodo del poročil o napredku, predvidenih v členu 17(3) Direktive 2010/40/EU. S tem bi se morale poenostaviti obveznosti poročanja, saj bodo ta poročila o napredku zajemala izvajanje Direktive in tudi te delegirane uredbe.

Prvi mejnik (dostop do ključnih vrst podatkov na celotnem cestnem omrežju, dostop do vseh vrst podatkov na omrežju TEN-T, drugih avtocestah in glavnih cestah) je določen za 1. januar 2025. Dostop do vseh vrst podatkov na celotnem cestnem omrežju se zahteva do 1. januarja 2028, vendar se to nanaša le na podatke, ki so že bili na voljo v digitalni strojno berljivi obliki in jih je torej mogoče ponovno uporabiti prek nacionalnih točk dostopa.

¹⁰ Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59).

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 2.2.2022

o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza¹¹ ter zlasti člena 7 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 3, točka (b), Direktive 2010/40/EU kot prednostni ukrep za razvoj in uporabo specifikacij in standardov določa opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU.
- (2) Člen 6(1) Direktive 2010/40/EU zahteva, da Komisija sprejme specifikacije, potrebne za zagotovitev združljivosti, interoperabilnosti in kontinuitete pri uvajanju in operativni uporabi inteligentnih prometnih sistemov (ITS) za storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU. Komisija je te specifikacije določila v Delegirani uredbi Komisije (EU) 2015/962, da bi se izboljšali dostopnost, izmenjava, ponovna uporaba in posodabljanje podatkov, potrebnih za visokokakovostne in kontinuirane storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU.
- (3) Podatki še naprej zagotavljajo kontekstualno podlago za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času. Ker se uvajanje ITS v Uniji pospešuje, je zanj potrebna stalna podpora v obliki povečanega in nemotenega dostopa do obstoječih in novih vrst podatkov, pomembnih za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, z večjo geografsko pokritostjo. Zato je treba posodobiti zahteve glede zagotavljanja podatkov, da se lahko še naprej zagotavlja učinkovita ponovna uporaba v informacijskih storitvah za končne uporabnike. Te posodobljene zahteve lahko potencialno vplivajo na celotno podatkovno verigo, od pridobivanja podatkov,

¹¹ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

njihovega oblikovanja in združevanja do razširjanja in vključevanja v storitve prometnih informacij.

- (4) Člen 5 Direktive 2010/40/EU določa, da bi se morale pri uvajanju aplikacij in storitev ITS uporabljati specifikacije, sprejete v skladu s členom 6 Direktive, brez poseganja v pravico posamezne države članice, da sama odloči o uvajanju takšnih aplikacij in storitev na svojem ozemlju.
- (5) Te specifikacije bi se morale uporabljati za opravljanje vseh storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času brez poseganja v posamezne specifikacije, sprejete z drugimi akti na podlagi Direktive 2010/40/EU, zlasti z Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 885/2013¹² in Delegirano uredbo Komisije (EU) št. 886/2013¹³.
- (6) Trg za storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času v Uniji že obstaja, v interesu uporabnikov in strank ter ponudnikov teh storitev pa je, da se za ta trg ustvarijo pravilni pogoji, da se ohrani in nadalje razvija na inovativne načine. Kar zadeva storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, Direktiva (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴ določa minimalna pravila za ponovno uporabo informacij javnega sektorja v celotni Uniji. V zvezi s ponovno uporabo podatkov organov za ceste in javnih upravljavcev cest se pravila, določena s to uredbo, zlasti tista, ki se nanašajo na posodabljanje podatkov, uporabljajo brez poseganja v pravila, določena z Direktivo (EU) 2019/1024. V zvezi s ponovno uporabo podatkov, ki jih imajo zasebni imetniki podatkov, pravila, vzpostavljena s to uredbo, ne določajo brezplačne izmenjave podatkov. Za podatke, ki jih imajo zasebni imetniki podatkov, lahko veljajo licenčne pogodbe, ki urejajo njihovo ponovno uporabo.
- (7) Direktiva 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ vzpostavlja infrastrukturo za prostorske informacije v Evropski uniji, da se omogoči izmenjava prostorskih informacij in javni dostop do njih (vključno s temo prostorskih podatkov „prometna omrežja“) v celotni Uniji z namenom podpore okoljskim politikam Unije in politikam ali dejavnostim, ki lahko vplivajo na okolje. Specifikacije iz te uredbe bi morale biti skladne s specifikacijami, vzpostavljenimi z Direktivo 2007/2/ES in njenimi izvedbenimi akti, zlasti Uredbo Komisije (EU) št. 1089/2010¹⁶. Razširitev uporabe teh specifikacij na vse vrste podatkov o infrastrukturi lahko spodbuja tudi nadaljnjo harmonizacijo na tem področju.

¹² Delegirana uredba Komisije (EU) št. 885/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami za zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila (UL L 247, 18.9.2013, str. 1).

¹³ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (UL L 247, 18.9.2013, str. 6).

¹⁴ Direktiva (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o odprtih podatkih in ponovni uporabi informacij javnega sektorja (UL L 172, 26.6.2019, str. 56).

¹⁵ Direktiva 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2007 o vzpostavitvi infrastrukture za prostorske informacije v Evropski skupnosti (INSPIRE) (UL L 108, 25.4.2007, str. 1).

¹⁶ Uredba Komisije (EU) št. 1089/2010 z dne 23. novembra 2010 o izvajanju Direktive 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede medopravnosti zbirk prostorskih podatkov in storitev v zvezi s prostorskimi podatki (UL L 323, 8.12.2010, str. 11).

- (8) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ opredeljuje cestno prometno infrastrukturo, ki je del jedrnega in celovitega vseevropskega prometnega omrežja. Ponavljajoče se prometne eksternalije in druge težave pri upravljanju prometa, kot so zastoji, onesnaževanje zraka ali hrup, niso omejene na vseevropsko cestno omrežje ali avtoceste. Dejansko se znaten delež ponavljajočih prometnih zastojev pojavlja v urbanih okoljih. Poleg tega bi morale storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU omogočati potovanje od vrat do vrat in ne bi smele biti omejene na celovito vseevropsko cestno omrežje in druge avtoceste. Države članice bi torej morale te specifikacije uporabljati za celotno cestno omrežje razen za ceste, ki niso v lasti javnih organov za ceste ali organov za promet. Ceste, ki so v lasti javnega organa za ceste ali organa za promet, a so dodeljene zasebnemu subjektu v obliki koncesije za upravljanje, ne bi smele spadati v to izjemo.
- (9) Posebne vrste podatkov, ki se štejejo za ključne za nadaljnji razvoj zanesljivih storitev zagotavljanja prometnih informacij in za izboljšanje prometne varnosti, kot so prometni predpisi, omejitve in cestne zapore ali zapore voznih pasov, bi morali zagotavljati organi za ceste ali upravljavci cest. Dostop do teh vrst podatkov je treba zaradi njihove pomembnosti omogočiti prej kot do drugih vrst podatkov.
- (10) Za omogočanje potrebnega razvoja na področju dostopnosti in standardizacije podatkov bi bilo treba razmisliti o izvajanju po fazah. Tako izvajanje po fazah bi moralo zagotoviti izvedljivo in postopno povečanje geografske pokritosti in dostopnosti do podatkov. V ta namen bi morale države članice opredeliti primarno cestno omrežje na svojem ozemlju. Za opredelitev tega primarnega cestnega omrežja lahko države članice ponovno uporabijo opredelitev omrežja, kot se zahteva s členom 1 Direktive 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta.
- (11) Glede na raznolikost virov podatkov, ki segajo od senzorjev na infrastrukturi do vozil, ki delujejo kot tipala, je pomembno, da so specifikacije usklajene z ustreznimi kategorijami podatkov in vrstami podatkov ter zajemajo več možnih virov podatkov in tehnologijo, ki se uporablja za ustvarjanje ali posodabljanje podatkov.
- (12) Kadar ukrepi iz te uredbe vključujejo obdelavo osebnih podatkov, bi jih bilo treba izvesti v skladu s pravom Unije o varstvu osebnih podatkov in zasebnosti, zlasti v skladu z Uredbo (EU) 2016/679¹⁸ Evropskega parlamenta in Sveta, in, kjer je primerno, Direktivo 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Deli Direktive 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta se uporabljajo tudi za obdelavo neosebni podatkov.
- (13) Da se razvijejo harmonizirane in neprekinjene storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, bi morale države članice uporabljati obstoječe tehnične rešitve in standarde, ki jih zagotavljajo evropske in mednarodne organizacije za standardizacijo, kot so DATEX II (CEN/TS 16157 in naknadno posodobljene različice) ter ISO standardi. Pri vrstah podatkov, kjer ni na voljo standardiziranega

¹⁷ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

¹⁸ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

formata, bi morale države članice in deležniki biti spodbujeni k sodelovanju, da dosežejo dogovor o opredelitvi podatkov, formatu podatkov in metapodatkih.

- (14) V Uniji že obstaja več dinamičnih metod določanja položaja, ki se uporabljajo v državah članicah. Uporabo različnih metod določanja položaja bi bilo treba dopuščati še naprej. Vendar bi bilo treba države članice in deležnike spodbujati k sodelovanju, da dosežejo dogovor o dovoljenih metodah določanja položaja, po potrebi tudi prek evropskih organov za standardizacijo.
- (15) Dostopnost in redno posodabljanje podatkov s strani organov za ceste in upravljavcev cest sta nujna, da se omogoči izdelava najnovejših in natančnih digitalnih zemljevidov, ki so ključni za zanesljive aplikacije ITS. Izdelovalci digitalnih zemljevidov bi morali biti spodbujeni k pravočasni integraciji ustreznih posodobljenih podatkov v njihove obstoječe zemljevide in storitve posodabljanja zemljevidov. Zaradi skladnosti z javnimi politikami, kot je varnost v cestnem prometu, bi morali ponudniki storitev in izdelovalci digitalnih zemljevidov sodelovati z javnimi organi, da se odpravijo netočnosti v njihovih podatkih.
- (16) Dostopnost točnih in najnovejših podatkov je bistvena za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času v Uniji. Ustrezne podatke zbirajo in hranijo organi za ceste, upravljavci cest, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, izvajalci cestninjenja in ponudniki storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času. Da bi se olajšala enostavna izmenjava in ponovna uporaba teh podatkov za opravljanje takih storitev, bi morali organi za ceste, upravljavci cest, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, izvajalci cestninjenja in ponudniki storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času poskrbeti, da je podatke, ustrezne metapodatke in informacije o kakovosti podatkov mogoče najti in da so dostopni drugim organom za ceste, upravljavcem cest, deležnikom, povezanim s polnjenjem in oskrbovanjem, izvajalcem cestninjenja, ponudnikom storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času in izdelovalcem digitalnih zemljevidov prek nacionalne ali skupne točke dostopa. Točka dostopa je lahko v obliki repozitorija, registra, spletnega portala ali podobnega, odvisno od vrste podatkov. Nacionalne ali skupne točke dostopa lahko napotujejo tudi do drugih lokacij, kjer je mogoče dostopati do podatkov, ne da bi same gostile te podatke. Države članice bi morale združiti obstoječe javne in zasebne točke dostopa v enotno točko dostopa, ki omogoča dostop do vseh vrst ustreznih razpoložljivih podatkov, ki spadajo na področje uporabe teh specifikacij. Države članice lahko še naprej uporabljajo točke dostopa, vzpostavljene na podlagi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962, in bi morale svobodno odločati o uporabi točk dostopa, vzpostavljenih na podlagi drugih delegiranih aktov, sprejetih na podlagi Direktive 2010/40/EU, kot nacionalnih točk dostopa za podatke, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.
- (17) Da se organom za ceste, upravljavcem cest, deležnikom, povezanim s polnjenjem in oskrbovanjem, izvajalcem cestninjenja, ponudnikom storitev in izdelovalcem digitalnih zemljevidov omogočita uspešno in stroškovno učinkovito odkrivanje in uporaba ustreznih podatkov, je treba ustrezno opisati vsebino in strukturo teh podatkov z uporabo primernih metapodatkov.
- (18) Storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času morajo biti točne, da se končnim uporabnikom zagotovijo najboljše možne informacije v smislu zanesljivosti

in pravočasnosti. Da bi se izboljšale koristi za udeležence v prometu v smislu večje varnosti v cestnem prometu in manj prometnih zastojev, bi morale te storitve odražati tudi prednostne naloge organov za ceste, kot so izražene na primer v digitalno dostopnih načrtih pretoka prometa.

- (19) Te specifikacije ne bi smele nobenega deležnika zavezati k temu, da začne zbirati podatke, ki jih še ne zbira, ali da digitalizira podatke, ki še niso na voljo v digitalni strojno berljivi obliki. Posebne zahteve v zvezi s posodabljanjem podatkov bi se morale uporabljati samo za podatke, ki so dejansko že zbrani in na voljo v digitalni strojno berljivi obliki. Hkrati bi bilo treba države članice spodbujati k iskanju stroškovno učinkovitih načinov, ki ustrezajo njihovim potrebam po digitalizaciji obstoječih podatkov o infrastrukturi ter podatkov o predpisih in omejitvah.
- (20) Te specifikacije ne bi smele zavezati organov za ceste ali upravljavcev cest k opredelitvi ali izvajanju načrtov pretoka prometa in začasnih ukrepov upravljanja prometa. Ponudnikov storitev ne bi smele zavezati k izmenjavi njihovih podatkov z drugimi ponudniki storitev. Ponudniki storitev bi morali biti svobodni pri sklepanju medsebojnih komercialnih sporazumov o ponovni uporabi zadevnih podatkov.
- (21) Države članice in deležnike ITS bi bilo treba spodbujati k sodelovanju glede sporazuma o skupnih opredelitvah kakovosti podatkov z namenom uporabe skupnih kazalnikov kakovosti podatkov v celotni vrednostni verigi za prometne podatke, kot so popolnost, natančnost in posodobljenost podatkov, uporabljene metode pridobivanja in določanja položaja ter uporabljene kontrole kakovosti. Spodbujati bi jih bilo treba tudi k nadaljnjemu sodelovanju za vzpostavitev povezanih metod merjenja kakovosti in spremljanja različnih vrst podatkov. Države članice bi bilo treba spodbujati k medsebojni izmenjavi znanja, izkušenj in najboljših praks na tem področju v tekočih in prihodnjih projektih usklajevanja.
- (22) Priznava se, da je lahko uporaba podatkov in storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ki jih ustvarijo zasebni ponudniki storitev in imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, stroškovno učinkovit način za organe za ceste in upravljavce cest, da izboljšajo upravljanje prometa, varnost v cestnem prometu ter upravljanje in vzdrževanje infrastrukture. Javni organi bi morali pri prejemanju teh podatkov ali storitev za navedene naloge uporabljati skupne poštene, razumne in nediskriminatorne pogoje, da se zmanjšajo ovire za dostop in ustvari preglednost pogojev za ponovno uporabo. Države članice in ustrezne deležnike se spodbuja, naj opredelijo skupne poštene, razumne in nediskriminatorne pogoje, ki se uporabljajo za ponovno uporabo zadevnih vrst podatkov za izvajanje teh javnih nalog.
- (23) Zasebni ponudniki storitev lahko podatke, ki jih zberejo organi za ceste in upravljavci cest, uporabljajo kot vhodne podatke za lastne storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času. Posebne pogoje takšne ponovne uporabe teh podatkov bi bilo treba prepustiti zadevnim stranem, in sicer brez poseganja v določbe Direktive (EU) 2019/1024¹⁹. Zasebni ponudniki storitev bi morali ponovno uporabiti nekatere vrste podatkov, ki jih zagotovijo organi za ceste in upravljavci cest, kot so načrti pretoka prometa, prometni predpisi in omejitve ter začasni ukrepi upravljanja prometa,

¹⁹ Direktiva (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o odprtih podatkih in ponovni uporabi informacij javnega sektorja (UL L 172, 26.6.2019, str. 56).

da se udeležencem v prometu zagotovi dostopnost do ustreznih informacij prek storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času.

- (24) Da se zagotovi pravilno izvajanje teh specifikacij, bi morale države članice oceniti, kako organi za ceste, upravljavci cest, izdelovalci digitalnih zemljevidov, izvajalci cestninjenja, deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudniki storitev izpolnjujejo zahteve glede dostopnosti, izmenjave, ponovne uporabe in posodabljanja podatkov. V ta namen bi morali pristojni organi biti svobodni pri uporabi izjav o skladnosti, ki temeljijo na dokazilih in jih predložijo organi za ceste, upravljavci cest, izdelovalci digitalnih zemljevidov, izvajalci cestninjenja, deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudniki storitev. Države članice bi morale sodelovati pri uskladitvi pristopa k oceni skladnosti v tekočih in prihodnjih projektih usklajevanja, ki prispevajo k izvajanju specifikacij iz te uredbe.
- (25) Te specifikacije ne omejujejo svobodnega izražanja radijskih postaj, kolikor jih ne zavezujejo k zavzetju stališč v zvezi z informacijami za razširjanje, in državam članicam puščajo dovolj prostora, da upoštevajo svojo nacionalno ustavno tradicijo glede svobodnega izražanja radijskih postaj.
- (26) Ob upoštevanju obsega zahtevanih sprememb bi bilo treba Delegirano uredbo Komisije (EU) 2015/962 razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba vzpostavlja specifikacije, potrebne za zagotovitev dostopnosti, izmenjave, ponovne uporabe in posodabljanja podatkov s strani imetnikov podatkov in uporabnikov podatkov za opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU ter zagotovitev, da so te storitve točne in čezmejno na voljo končnim uporabnikom.
2. Ta uredba se uporablja za celotno cestno omrežje, ki je javno dostopno za promet z motornimi vozili. Izjemoma se ne uporablja za zasebne ceste, razen če so del celovitega omrežja TEN-T ali so označene kot avtoceste ali glavne ceste.
3. Ta uredba se uporablja v skladu s členom 5 Direktive 2010/40/EU.

Člen 2

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 4 Direktive 2010/40/EU.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „jedrno vseevropsko cestno omrežje“ pomeni cestno prometno infrastrukturo, ki je del jedrnega omrežja, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (2) „celovito vseevropsko cestno omrežje“ pomeni cestno prometno infrastrukturo, ki je del celovitega omrežja, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta;
- (3) „avtocesta“ pomeni cesto, ki jo kot takšno določi država članica, v kateri se nahaja;
- (4) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost kadar koli zahtevati in pridobiti podatke v digitalni strojno berljivi obliki;
- (5) „statični podatki“ pomeni podatke, ki se ne spreminjajo pogosto ali redno;
- (6) „dinamični podatki“ pomeni podatke, ki se pogosto ali redno spreminjajo;
- (7) „posodobitev podatkov“ pomeni vsako spremembo obstoječih podatkov, vključno z njihovim brisanjem ali vstavljanjem novih ali dodatnih elementov;
- (8) „prometne informacije v realnem času“ pomeni informacije, pridobljene iz katerih koli podatkov o infrastrukturi, podatkov o predpisih in omejitvah, podatkov o stanju omrežja in podatkov o uporabi omrežja v realnem času ali njihove kombinacije;
- (9) „storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času“ pomeni storitev ITS, ki končnim uporabnikom takoj zagotavlja prometne informacije v realnem času;
- (10) „organ za ceste“ pomeni javni organ, odgovoren za načrtovanje, kontrolo ali upravljanje cest, ki spadajo pod njegovo ozemeljsko pristojnost;
- (11) „upravljavca cest“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki je odgovoren za vzdrževanje in upravljanje cest ter upravljanje prometnih tokov;
- (12) „ponudnik storitev“ pomeni javnega ali zasebnega ponudnika storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ki ni zgolj prenašalec podatkov uporabnikom podatkov;
- (13) „izvajalec cestninjenja“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki ima vlogo ponudnika storitve cestninjenja ali izvajalca cestninjenja, kot je opredeljen v Direktivi (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰;
- (14) „imetnik podatkov“ pomeni vsako pravno osebo, osebo, na katero se podatki nanašajo, ali zasebni ali javni subjekt, ki ima pravico odobriti dostop do vrst podatkov iz Priloge, ki so pod njegovim nadzorom, ali jih deliti v skladu z veljavno zakonodajo Unije ali nacionalno zakonodajo;
- (15) „uporabnik podatkov“ pomeni organ za ceste, upravljavca ceste, izvajalca cestninjenja, ponudnika storitev in izdelovalca digitalnih zemljevidov ali kateri koli

²⁰ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45).

drug subjekt, ki uporablja podatke za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času ali, kadar to dovoljujejo pogoji, ki jih je določil imetnik podatkov, uporablja podatke za druge z mobilnostjo povezane namene;

- (16) „končni uporabnik“ pomeni udeleženca v prometu, fizično ali pravno osebo, ki ima dostop do storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času;
- (17) „točka dostopa“ pomeni digitalni vmesnik, kjer so podatki iz Priloge, skupaj z ustreznimi metapodatki, dostopni uporabnikom podatkov za ponovno uporabo ali kjer so viri in metapodatki za te podatke dostopni uporabnikom podatkov za ponovno uporabo;
- (18) „metapodatki“ pomeni strukturiran opis vsebine podatkov, ki olajša iskanje in uporabo teh podatkov;
- (19) „storitve iskanja“ pomeni storitve, ki omogočajo iskanje zelenih podatkov z uporabo vsebin ustreznih metapodatkov in prikazom teh vsebin;
- (20) „začasni ukrepi upravljanja prometa“ pomeni začasne ukrepe, namenjene reševanju določenih motenj v prometu in zasnovane za na primer kontrolo in vodenje prometnih tokov;
- (21) „načrti pretoka prometa“ pomeni trajne ukrepe upravljanja prometa, ki jih upravljavci prometa zasnujejo za kontrolo in vodenje prometnih tokov kot odgovor na trajne ali ponavljajoče se motnje v prometu;
- (22) „prometni znaki“ pomeni vsak prometni znak, signalizacijo, napravo, obvestilo ali označbo na cestah, ki opozarja na nevarnost, priporoča previdnost zaradi take nevarnosti, kaže na obstoj prometnega predpisa ali izvaja tak predpis, na podlagi Dunajske konvencije o prometnih znakih in prometni signalizaciji;
- (23) „glavne ceste“ pomeni ceste zunaj mestnih območij, ki povezujejo večja mesta ali regije ali oboje in niso razvrščene kot del celovitega vseevropskega cestnega omrežja ali kot avtoceste;
- (24) „zasebne ceste“ pomeni ceste, ki niso v lasti javnega organa za ceste ali za promet, z izjemo cest, ki so v lasti javnega organa za ceste ali za promet, vendar so dodeljene zasebnemu subjektu v obliki koncesije za upravljanje;
- (25) „podatki o infrastrukturi“ pomeni podatke, ki opisujejo cestno omrežje ali objekte na cestnem omrežju ali vzdolž njega;
- (26) „podatki o predpisih in omejitvah“ pomeni podatke, ki se nanašajo na prometni predpis ali omejitve, ki velja za vozila na cestnem omrežju;
- (27) „podatki o stanju omrežja“ pomeni podatke, ki opisujejo začasne razmere, ki bi lahko preprečile potovanje ali ga upočasnile, ali ki lahko končnega uporabnika obveščajo v nevarnih razmerah;
- (28) „podatki o uporabi omrežja v realnem času“ pomeni podatke, ki opisujejo trenutno uporabo cestnega omrežja in možnosti uporabe na cestnem omrežju;

- (29) „ključne vrste podatkov“ pomeni vrste podatkov, ki se štejejo za ključne za večjo zanesljivost storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času ter podpirajo varno in učinkovito potovanje od vrat do vrat in prihodnje storitve mobilnosti;
- (30) „podatki, ki nastanejo v vozilu“ pomeni podatke, ki jih ustvarijo vozilo ali naprava, vgrajena v vozilo, ali osebne naprave, ki ponujajo aplikacije ITS med uporabo vozila;
- (31) „imetnik podatkov, ki nastanejo v vozilu“ pomeni vsak subjekt, ki zbira, združuje ali kako drugače obdeluje podatke, ki nastanejo v vozilu, da izpolni zahteve glede zasebnosti;
- (32) „pošteni, razumni in nediskriminatorni pogoji“ pomeni licenčne pogoje, dogovorjene v dobri veri, ki omogočajo dostop do storitev ali podatkov v zameno za pošteno nadomestilo, in sicer pod enakimi ali podobnimi pogoji, kot veljajo za druge uporabnike.

Člen 3

Nacionalne točke dostopa

1. Vsaka država članica vzpostavi nacionalno točko dostopa. Nacionalna točka dostopa je za uporabnike podatkov enotna točka za dostop do podatkov iz Priloge, vključno s posodobitvami podatkov, ki jih zagotovijo imetniki podatkov iz členov 4 do 11 in ki se nanašajo na ozemlje določene države članice.
2. Obstoječe nacionalne ali skupne točke dostopa, ki so bile vzpostavljene za skladnost s členom 3 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962 ali z zahtevami, ki izhajajo iz drugih delegiranih aktov, sprejetih na podlagi Direktive 2010/40/EU, se lahko uporabljajo kot nacionalne točke dostopa za namene te uredbe, če države članice to ocenijo kot ustrezno.
3. Nacionalne točke dostopa uporabnikom podatkov zagotavljajo storitve iskanja, na primer storitve, ki omogočajo iskanje zelenih podatkov z uporabo vsebin ustreznih metapodatkov in prikazom teh vsebin.
4. Javni in zasebni imetniki podatkov zagotovijo metapodatke, da se uporabnikom podatkov omogočita iskanje in uporaba naborov podatkov prek nacionalnih točk dostopa.
5. Dve ali več držav članic lahko vzpostavi skupno točko dostopa.
6. Vsak subjekt, ki zagotavlja podatke prek nacionalne točke dostopa, lahko to stori prek posrednika v skladu z veljavnimi sporazumi, na primer prek podatkovne zbirke tretje osebe ali združevalnika. S tem prvotni imetnik podatkov ni oproščen odgovornosti za kakovost prvotnih podatkov, ki se zagotavljajo.

Člen 4

Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba podatkov o infrastrukturi

1. Zaradi lažjega zagotavljanja združljivih, interoperabilnih in kontinuiranih storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času v Uniji organi za ceste, upravljavci cest, izvajalci cestninjenja in deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, podatke o infrastrukturi iz Priloge, ki jih zbirajo, zagotovijo v standardiziranem formatu, kot je podatkovna specifikacija INSPIRE o prometnih omrežjih, TN-ITS (CEN/TS 17268 in naknadno nadgrajene različice) ali DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice). Vsaka posodobitev teh podatkov se izvede v skladu s členom 8.

Če je treba opredeliti dodatne ali alternativne standarde, se uporabljata naslednja pogoja:

- države članice sodelujejo pri opredelitvi teh dodatnih ali alternativnih standardov;
 - digitalne strojno berljive oblike so združljive z obstoječimi standardi iz prvega stavka tega odstavka.
2. Podatki iz odstavka 1 in ustrezni metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti, so vsem uporabnikom podatkov v Uniji dostopni za izmenjavo in ponovno uporabo:
 - (a) na nediskriminatorni osnovi;
 - (b) na podlagi minimalnih zahtev glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z ustreznimi deležniki;
 - (c) v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času;
 - (d) prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.
 3. Uporabniki podatkov, ki uporabljajo podatke iz odstavka 1, in imetniki podatkov medsebojno sodelujejo, da zagotovijo, da je imetnik podatkov, od katerega podatki izvirajo, nemudoma obveščen o vseh netočnostih v zvezi s podatki.

Člen 5

Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba podatkov o predpisih in omejitvah

1. Zaradi lažjega zagotavljanja združljivih, interoperabilnih in kontinuiranih storitev prometnih informacij v realnem času v Uniji organi za ceste, upravljavci cest in izvajalci cestninjenja podatke o predpisih in omejitvah iz Priloge, ki jih zbirajo, zagotovijo v formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice) ali TN-ITS (CEN/TS 17268 in naknadno nadgrajene različice). Vsaka posodobitev teh podatkov se izvede v skladu s členom 9.

Če je treba opredeliti dodatne ali alternativne standarde, se uporabljata naslednja pogoja:

- države članice sodelujejo pri opredelitvi teh dodatnih ali alternativnih standardov;
 - digitalne strojno berljive oblike so združljive z obstoječimi standardi iz prvega stavka tega odstavka.
2. Podatki iz odstavka 1 in ustrezni metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti, so vsem uporabnikom podatkov v Uniji dostopni za izmenjavo in ponovno uporabo:
- (a) na nediskriminatorni osnovi;
 - (b) na podlagi minimalnih zahtev glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z ustreznimi deležniki;
 - (c) v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času;
 - (d) prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.
3. Uporabniki podatkov, ki uporabljajo podatke iz odstavka 1, in imetniki podatkov sodelujejo, da zagotovijo, da je imetnik podatkov, od katerega podatki izvirajo, nemudoma obveščen o vseh netočnostih v zvezi s podatki.
4. Ponudniki storitev obdelujejo in v ustrezne storitve, ki jih zagotavljajo, brez dodatnih stroškov za končnega uporabnika vključijo podatke o načrtih pretoka prometa ter prometnih predpisih in omejitvah, ki jih pripravijo pristojni organi in so dostopni prek nacionalne ali skupne točke dostopa v digitalni strojno berljivi obliki.

Člen 6

Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba podatkov o stanju omrežja

1. Zaradi lažjega zagotavljanja združljivih, interoperabilnih in kontinuiranih storitev prometnih informacij v realnem času v Uniji organi za ceste, upravljavci cest, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudniki storitev podatke o stanju omrežja iz Priloge, ki jih zbirajo, zagotovijo v formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice). Vsaka posodobitev teh podatkov se izvede v skladu s členom 10.

Če je treba opredeliti dodatne ali alternativne standarde, se uporabljata naslednja pogoja:

- države članice sodelujejo pri opredelitvi teh dodatnih ali alternativnih standardov;
- digitalne strojno berljive oblike so združljive z obstoječimi standardi iz prvega stavka tega odstavka.

2. Podatki iz odstavka 1 in ustrezni metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti, so vsem uporabnikom podatkov v Uniji dostopni za izmenjavo in ponovno uporabo:
 - (a) na nediskriminatorni osnovi, kadar jih zagotavljajo organi za ceste in upravljavci cest;
 - (b) na podlagi minimalnih zahtev glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z ustreznimi deležniki;
 - (c) v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času;
 - (d) prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3;
 - (e) brez obveznosti za imetnike podatkov, ki nastanejo v vozilu, in zasebne ponudnike storitev, da zasebnim uporabnikom podatkov odobrijo dostop do svojih podatkov ali jih delijo z njimi. Za izmenjavo in ponovno uporabo njihovih podatkov lahko veljajo pogoji, ki jih določi zasebni imetnik podatkov.
3. Uporabniki podatkov, ki uporabljajo podatke iz odstavka 1, in imetniki podatkov sodelujejo, da zagotovijo, da je imetnik podatkov, od katerega podatki izvirajo, nemudoma obveščen o vseh netočnostih v zvezi s podatki.
4. Ponudniki storitev obdelujejo in v ustrezne storitve, ki jih zagotavljajo, brez dodatnih stroškov za končnega uporabnika vključijo vse začasne ukrepe upravljanja prometa, ki jih pripravijo pristojni organi in so dostopni prek nacionalne ali skupne točke dostopa v digitalni strojno berljivi obliki.
5. Zaradi zagotavljanja ustreznih informacij neposredno končnim uporabnikom ter optimizacije vzdrževanja cest in varnosti v cestnem prometu lahko organi za ceste in upravljavci cest od imetnikov podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudnikov storitev zahtevajo zagotavljanje vrst podatkov o stanju omrežja, ki jih zbirajo in posodablajo v skladu s členom 10. Kadar imetnik podatkov na zahtevo organa za ceste ali upravljavca cest omogoči dostop do podatkov, se uporabljajo pošteni, razumni in nediskriminatorni pogoji. Podatki se zagotovijo v formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice) ali v kateri koli digitalni strojno berljivi obliki, o kateri se dogovorijo države članice, skupaj z ustreznimi metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti.
6. Podatki o stanju omrežja, ki so jih organi za ceste ali upravljavci cest arhivirali, se lahko uporabijo za namene upravljanja varnosti cestne infrastrukture in ocene varnosti v cestnem prometu po vsem omrežju. Dostop do podatkov se, če tega ne onemogočajo licenčne pogodbe, omogoči za izmenjavo in ponovno uporabo na nediskriminatorni osnovi prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.
7. V okviru omejitev veljavnih licenčnih pogodb se omogoči dostop do napovednih podatkov o stanju omrežja, ki so jih izračunali organi za ceste ali upravljavci cest, za izmenjavo in ponovno uporabo na nediskriminatorni osnovi prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.

8. Države članice sodelujejo pri opredelitvi skupnih standardov za izmenjavo in ponovno uporabo podatkov iz odstavkov 6 in 7.

Člen 7

Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba podatkov o uporabi omrežja v realnem času

1. Zaradi lažjega zagotavljanja združljivih, interoperabilnih in kontinuiranih storitev prometnih informacij v realnem času v Uniji organi za ceste, upravljavci cest, ponudniki storitev, imetniki podatkov, ki nastanejo v vozilu, in deležniki, povezani s polnjenjem in oskrbovanjem, podatke o uporabi omrežja v realnem času iz Priloge, ki jih zbirajo, zagotovijo v formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice). Vsaka posodobitev teh podatkov se izvede v skladu s členom 11.

Če je treba opredeliti dodatne ali alternativne standarde, se uporabljata naslednja pogoja:

- države članice sodelujejo pri opredelitvi teh dodatnih ali alternativnih standardov;
 - digitalne strojno berljive oblike so združljive z obstoječimi standardi iz prvega stavka tega odstavka.
2. Podatki iz odstavka 1 in ustrezni metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti, so vsem uporabnikom podatkov v Uniji dostopni za izmenjavo in ponovno uporabo:
 - (a) na nediskriminatorni osnovi, kadar jih zagotavljajo organi za ceste in upravljavci cest;
 - (b) na podlagi minimalnih zahtev glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z ustreznimi deležniki;
 - (c) v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov za ustvarjanje prometnih informacij v realnem času;
 - (d) prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3;
 - (e) brez obveznosti za imetnike podatkov, ki nastanejo v vozilu, in zasebne ponudnike storitev, da zasebnim uporabnikom podatkov odobrijo dostop do svojih podatkov ali jih delijo z njimi. Za izmenjavo in ponovno uporabo njihovih podatkov lahko veljajo pogoji, ki jih določi zasebni imetnik podatkov.
 3. Zaradi zagotavljanja ustreznih informacij neposredno končnim uporabnikom ter optimizacije upravljanja prometa in varnosti v cestnem prometu lahko organi za ceste in upravljavci cest od imetnikov podatkov, ki nastanejo v vozilu, in ponudnikov storitev zahtevajo zagotavljanje vrst podatkov o uporabi omrežja v realnem času, ki jih zbirajo in posodablajo v skladu s členom 11. Kadar imetnik podatkov na zahtevo organa za ceste ali upravljavca cest omogoči dostop do podatkov, se uporabljajo

pošteni, razumni in nediskriminatorni pogoji. Podatki se zagotovijo v formatu DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 in naknadno nadgrajene različice) ali v kateri koli digitalni strojno berljivi obliki, o kateri se dogovorijo države članice, skupaj z ustreznimi metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti.

4. Podatki o uporabi omrežja v realnem času, ki so jih organi za ceste ali upravljavci cest arhivirali, se lahko uporabijo za namene upravljanja varnosti cestne infrastrukture in ocene varnosti v cestnem prometu po vsem omrežju. Dostop do podatkov se, če tega ne onemogočajo licenčne pogodbe, omogoči za izmenjavo in ponovno uporabo na nediskriminatorni osnovi prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.
5. V okviru omejitev veljavnih licenčnih pogodb se omogoči dostop do napovednih podatkov o uporabi omrežja v realnem času, ki so jih izračunali organi za ceste ali upravljavci cest, za izmenjavo in ponovno uporabo na nediskriminatorni osnovi prek nacionalne ali skupne točke dostopa iz člena 3.
6. Države članice sodelujejo pri opredelitvi skupnih standardov za izmenjavo in ponovno uporabo podatkov iz odstavkov 4 in 5.

Člen 8

Posodabljanje podatkov o infrastrukturi

1. Posodobitve podatkov o infrastrukturi se nanašajo vsaj na naslednje parametre:
 - (a) vrsto podatkov iz točke 1 Priloge, na katero se posodobitev nanaša;
 - (b) lokacijo stanja, na katerega se posodobitev nanaša;
 - (c) vrsto posodobitve (sprememba, vstavljanje, brisanje);
 - (d) opis posodobitve, ki vsebuje posodobljene vrednosti in področja, posodobljene informacije in, kjer je ustrezno, razloge za nadomestitev zastarelih vrednosti in področij;
 - (e) datum posodobitve podatkov;
 - (f) datum in čas, ko se je zgodila ali je načrtovana sprememba določenega stanja;
 - (g) kakovost posodobitve podatkov, kot je opredeljena v zahtevah glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z zadevnimi deležniki.

Lokacija stanja, na katerega se posodobitev nanaša, se določi z uporabo standardizirane ali druge obširno uporabljane in splošno uveljavljene dinamične metode določanja položaja, ki omogoča nedvoumno dekodiranje in interpretacijo te lokacije.

2. Zadevni imetniki podatkov zagotovijo posodobitev podatkov o infrastrukturi v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v

storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ter te posodobitve, kadar so znane in je to mogoče, vnaprej zagotovijo uporabnikom podatkov.

3. Zadevni imetniki podatkov pravočasno odpravijo vse netočnosti, ki jih odkrijejo v svojih podatkih ali jih o njih obvestijo uporabniki podatkov in končni uporabniki.
4. Kadar izdelovalci digitalnih zemljevidov in ponudniki storitev informacije predstavljajo končnim uporabnikom, zagotovijo, da se ustrezne posodobitve podatkov o infrastrukturi obdelajo v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času.

Člen 9

Posodabljanje podatkov o predpisih in omejitvah

1. Posodobitve podatkov o predpisih in omejitvah se nanašajo vsaj na naslednje parametre:
 - (a) vrsto podatkov iz točk 2 in 3 Priloge, na katero se posodobitev nanaša;
 - (b) lokacijo stanja, na katerega se posodobitev nanaša;
 - (c) vrsto posodobitve (sprememba, vstavljanje, brisanje);
 - (d) opis posodobitve, vključno z obdobjem, ko se je dogodek zgodil, in stanjem, ki je nastalo, na primer v zvezi z določenimi vrstami vozil, na katera se posodobitev nanaša;
 - (e) datum posodobitve podatkov;
 - (f) datum in čas, ko se je zgodila ali je načrtovana sprememba določenega stanja;
 - (g) kakovost posodobitve podatkov, kot je opredeljena v zahtevah glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z zadevnimi deležniki.

Lokacija stanja, na katerega se posodobitev nanaša, se določi z uporabo standardizirane ali druge obširno uporabljane in splošno uveljavljene dinamične metode določanja položaja, ki omogoča nedvoumno dekodiranje in interpretacijo te lokacije.

2. Zadevni imetniki podatkov zagotovijo posodobitev podatkov o predpisih in omejitvah v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ter te posodobitve, kadar so znane in je to mogoče, vnaprej zagotovijo uporabnikom podatkov.
3. Zadevni imetniki podatkov pravočasno odpravijo vse netočnosti, ki jih odkrijejo v svojih podatkih ali jih o njih obvestijo uporabniki podatkov in končni uporabniki.

4. Kadar izdelovalci digitalnih zemljevidov in ponudniki storitev informacije predstavljajo končnim uporabnikom, zagotovijo, da se ustrezne posodobitve podatkov o predpisih in omejitvah obdelajo v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času.
5. Prometne informacije v realnem času se ustrezno spremenijo ali umaknejo, takoj ko je možno po spremembi statusa zadevnih podatkov.

Člen 10

Posodabljanje podatkov o stanju omrežja

1. Posodobitve podatkov o stanju omrežja se nanašajo vsaj na naslednje parametre:
 - (a) vrsto podatkov iz točk 4 in 5 Priloge, na katero se posodobitev nanaša, in, kjer je ustrezno, njen kratek opis;
 - (b) lokacijo dogodka ali stanja, na katerega se posodobitev nanaša;
 - (c) obdobje, ko se je zgodil dogodek ali pojavilo stanje, na katero se posodobitev nanaša;
 - (d) kakovost posodobitve podatkov, kot je opredeljena v zahtevah glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z zadevnimi deležniki.

Lokacija dogodka ali stanja, na katerega se posodobitev nanaša, se določi z uporabo standardizirane ali druge obširno uporabljane in splošno uveljavljene dinamične metode določanja položaja, ki omogoča nedvoumno dekodiranje in interpretacijo te lokacije.

2. Zadevni imetniki podatkov zagotovijo posodobitev podatkov o stanju omrežja v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ter te posodobitve zagotovijo vnaprej, kadar so te znane in je to mogoče.
3. Zadevni imetniki podatkov pravočasno odpravijo vse netočnosti, ki jih odkrijejo v svojih podatkih ali jih o njih obvestijo uporabniki podatkov in končni uporabniki.
4. Prometne informacije v realnem času se ustrezno spremenijo ali umaknejo, takoj ko je možno po spremembi statusa zadevnih podatkov.
5. Kadar ponudniki storitev informacije predstavljajo končnim uporabnikom, zagotovijo, da se ustrezne posodobitve podatkov o stanju omrežja obdelajo v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času.

Člen 11

Posodobljanje podatkov o uporabi omrežja v realnem času

1. Posodobitve podatkov o uporabi omrežja v realnem času se nanašajo vsaj na naslednje parametre:
 - (a) vrsto podatkov iz točke 6 Priloge, na katero se posodobitev nanaša, in, kjer je ustrezno, njen kratek opis;
 - (b) lokacijo dogodka ali stanja, na katerega se posodobitev nanaša;
 - (c) kakovost posodobitve podatkov, kot je opredeljena v zahtevah glede kakovosti, o katerih se države članice dogovorijo v sodelovanju z zadevnimi deležniki.

Lokacija dogodka ali stanja, na katerega se posodobitev nanaša, se določi z uporabo standardizirane ali druge obširno uporabljane in splošno uveljavljene dinamične metode določanja položaja, ki omogoča nedvoumno dekodiranje in interpretacijo te lokacije.

2. Prometne informacije v realnem času ali povezani podatki se ustrezno spremenijo ali umaknejo, takoj ko je možno po spremembi statusa zadevnih podatkov.
3. Kadar ponudniki storitev informacije predstavljajo končnim uporabnikom, zagotovijo, da se posodobitve podatkov o uporabi omrežja v realnem času obdelajo v časovnem okviru, ki je primeren za zanesljivo in učinkovito uporabo podatkov v storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času.

Člen 12

Ocena skladnosti

1. Države članice ocenijo, ali imetniki podatkov in uporabniki podatkov, za katere se uporabljajo členi 3 do 11, izpolnjujejo zahteve iz navedenih členov, v skladu z odstavkoma 2 in 3.
2. Za izvedbo ocene lahko pristojni organi držav članic od imetnikov podatkov in uporabnikov podatkov zahtevajo naslednje dokumente:
 - (a) opis podatkov, digitalnega zemljevida ali storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času, ki jih zagotavljajo, ter informacij o njihovi kakovosti in pogojev za ponovno uporabo teh podatkov;
 - (b) izjavo o skladnosti z zahtevami iz členov 3 do 11, ki temelji na dokazilih.
3. Države članice naključno preverjajo pravilnost izjav iz točke (b) odstavka 2.

Člen 13

Poročanje

1. Države članice Komisiji najpozneje do 1. januarja 2023 zagotovijo seznam in zemljevid s prikazom cest, ki so vključene v primarno cestno omrežje.
2. Države članice Komisiji v okviru poročil o napredku, določenih v členu 17(3) Direktive 2010/40/EU, zagotovijo naslednje informacije:
 - (a) doseženi napredek pri dostopnosti, izmenjavi in ponovni uporabi vrst podatkov iz Priloge;
 - (b) geografsko področje uporabe podatkov, ki so dostopni prek nacionalnih točk dostopa, spremembe primarnega cestnega omrežja in vsebine podatkov storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času in njihove kakovosti, vključno z merili, uporabljenimi za opredelitev te kakovosti, in načini za njeno spremljanje;
 - (c) rezultati ocene skladnosti iz člena 12 z zahtevami iz členov 3 do 11;
 - (d) po potrebi opis sprememb nacionalne ali skupne točke dostopa.

Člen 14

Prehodne določbe

V prehodnem obdobju, ki se konča 31. decembra 2027, se obveznosti v zvezi z vrstami podatkov iz točk 1, 3, 5 in 6 Priloge uporabljajo le za naslednje ceste:

- (a) celovito vseevropsko cestno omrežje;
- (b) druge avtoceste, ki niso vključene v celovito vseevropsko cestno omrežje;
- (c) glavne ceste.

Člen 15

Razveljavitev

Delegirana uredba (EU) 2015/962 se razveljavi s 1. januarjem 2025.

Člen 16

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2025.

Člen 13 se kljub temu uporablja od 1. januarja 2023.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 2.2.2022

*Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN*