

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) NR 886/2013

z dnia 15 maja 2013 r.

uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 3 lit. c) i art. 6 ust. 1,

po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W art. 3 lit. c) dyrektywy 2010/40/UE jako działanie priorytetowe zidentyfikowano dane i procedury dotyczące dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym.
- (2) Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 2010/40/UE Komisja przyjmuje specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w celu wdrożenia i operacyjnego stosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS) w odniesieniu do działań priorytetowych.
- (3) W komunikacie „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” ⁽²⁾ stwierdzono, że „systemy ITS mogą odegrać znaczącą rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. dzięki przyjęciu systemów wykrywających wypadki i nadzorujących ruch, które mogą przekazywać informacje użytkownikom dróg w czasie rzeczywistym”.
- (4) W odniesieniu do świadczenia usług informacyjnych dyrektywa 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego ⁽³⁾ określa minimalne zasady dotyczące ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego w całej Unii oraz zachęca państwa członkowskie do wykraczania poza te minimalne zasady i przyjmowania własnych strategii umożliwiających szerokie wykorzystywanie informacji lub danych znajdujących się w posiadaniu organów sektora publicznego.
- (5) Wdrażanie i stosowanie aplikacji i usług ITS oznacza przetwarzanie danych osobowych, które powinno odbywać się zgodnie z przepisami unijnymi, określonymi w szczególności w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwa-

rzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽⁴⁾ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) ⁽⁵⁾. Dlatego też do aplikacji i usług ITS należy stosować zasady ograniczenia celu i minimalizowania danych.

- (6) Aby osiągnąć zgodność, interoperacyjność i ciągłość, trzeba określić minimalne wymogi w zakresie powszechnych usług informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Wymogi te powinny dotyczyć identyfikacji i stosowania znormalizowanej listy zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym, o których mają być informowani użytkownicy końcowi, oraz treści informacji przekazywanych użytkownikom końcowym. Jeżeli użytkownicy końcowi otrzymują informacje z różnych kanałów dostarczania, które pozostają pod kontrolą publicznych lub prywatnych zarządców dróg, dostawców usług lub nadawców specjalizujących się w informacjach o ruchu, informacje te nie powinny być sprzeczne, a zatem powinny składać się z tych samych elementów i opierać się na tym samym opisie zdarzenia lub sytuacji.
- (7) Dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym są niezbędne do dostarczania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Są one zbierane i przechowywane przez publicznych lub prywatnych zarządców bądź dostawców usług. Aby dane te były łatwo dostępne do wymiany i ponownego wykorzystywania w celu świadczenia usług informacyjnych, publiczni lub prywatni zarządcy dróg i dostawcy usług powinni je udostępniać za pośrednictwem indywidualnych punktów dostępu lub dopilnować, aby były one dostępne za pomocą krajowych punktów dostępu utworzonych i zarządzanych przez państwa członkowskie. Takie krajowe punkty dostępu mogą mieć postać repozytorium, rejestru, portalu internetowego lub inną podobną postać.
- (8) Takie dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym powinny być udostępniane zgodnie z wymogami dotyczącymi ochrony danych (np. anonimizacji danych osobowych). Jeżeli usługa informacyjna ma polegać na zbieraniu danych, w tym geolokalizacji, pochodzących od samych użytkowników końcowych lub z przyszłych systemów współpracujących, użytkownicy końcowi powinni być wyraźnie informowani o zbieraniu takich danych, rozwiązaniach dotyczących zbierania danych i potencjalnego śledzenia oraz okresów, w jakich przechowywane są takie dane. Publiczni i prywatni zarządcy dróg, dostawcy usług i przedsiębiorcy motoryzacyjni powinni wdrożyć odpowiednie

⁽¹⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.⁽²⁾ COM(2010) 389 final.⁽³⁾ Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90.⁽⁴⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.⁽⁵⁾ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

- środki techniczne, aby zapewnić anonimowość danych otrzymywanych od użytkowników końcowych lub ich pojazdów.
- (9) Te państwa członkowskie, które dostarczają już pewną formę informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na swoim terytorium, powinny nadal móc stosować swoje istniejące metody, o ile są one spójne z wymogami niniejszego rozporządzenia. Aby zmaksymalizować pozytywne skutki dostarczania usług informacyjnych na temat bezpieczeństwa na drodze i warunków ruchu drogowego pod względem zmniejszania liczby wypadków drogowych i ich ofiar śmiertelnych na terenie Unii, minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym powinny być dostarczane w sposób zgodny, interoperacyjny i ciągły we wszystkich państwach członkowskich, utrzymywane na minimalnym poziomie jakościowym oraz, w miarę możliwości, dostarczane bezpłatnie wszystkim użytkownikom końcowym.
- (10) Aby wszystkie państwa członkowskie opracowały zharmonizowane i spójne podejście do dostarczania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na terenie Unii, należy określić wymogi dla całej Unii, które będą miały zastosowanie do dostarczania usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym. Państwa członkowskie mogą wykorzystać istniejące rozwiązania techniczne i otwarte standardy zapewniane przez europejskie i międzynarodowe organizacje normalizacyjne, aby zapewnić interoperacyjność i ciągłość dostarczania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na terenie Unii.
- (11) Aby dostarczanie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym było zarówno wiarygodne, jak i wartościowe, trzeba osiągnąć minimalny poziom jakości. Państwa członkowskie powinny dalej rozwijać i udostępniać swoje doświadczenia związane z określaniem odpowiednich kryteriów jakościowych, metod pomiarów i monitorowania jakości oraz docelowych parametrów jakościowych dla każdego rodzaju zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym, sieci drogowych lub środowisk operacyjnych. Państwa członkowskie powinny dzielić się swoją wiedzą i najlepszymi praktykami, przekazując Komisji wyniki analiz i doświadczeń związanych z tym tematem.
- (12) Chociaż minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym powinny być, w miarę możliwości, dostarczane użytkownikom końcowym bezpłatnie jako usługa powszechna, na użytkowników końcowych mogą przypadać pozostałe koszty związane z opłatami telekomunikacyjnymi, licencją radiową lub zakupem sprzętu umożliwiającego odbiór informacji.
- (13) Minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym powinny docierać do jak największej liczby użytkowników końcowych, na ile jest to technicznie możliwe, biorąc pod uwagę różne możliwości techniczne pojazdów, kanały dostarczania i urządzenia odbiorcze dostępne na rynku.
- (14) Publiczni i prywatni zarządcy dróg oraz dostawcy usług powinni dążyć do zharmonizowanego przedstawiania treści informacji przekazywanych użytkownikom końcowym niezależnie od ich języka. Jeżeli państwa członkowskie podpisały Konwencję wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych z 1968 r., uzgodnioną przez Radę Gospodarczo-Społeczną Organizacji Narodów Zjednoczonych dnia 8 listopada 1968 r., powinny z niej korzystać, w szczególności w zakresie Ujednoliconej rezolucji w sprawie znaków i sygnałów drogowych opracowanej przez Grupę Roboczą ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁽¹⁾.
- (15) Na podstawie oceny krajowej państwa członkowskie powinny być w stanie wyznaczyć zasięg usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym w odniesieniu do transeuropejskiej sieci drogowej na swoim terytorium, tak aby skupić się na odcinkach dróg i obszarach, gdzie warunki ruchu i bezpieczeństwa wymagają dostarczania usług informacyjnych oraz uzasadniają związane z tym inwestycje. Niemniej jednak uznaje się, że z powodu różnych sytuacji i zainteresowanych stron wymogi niniejszego rozporządzenia nie powinny mieć zastosowania do węzłów miejskich. Państwa członkowskie powinny przekazać Komisji krajowe wyznaczenie usługi informacyjnej.
- (16) Zgodnie z art. 17 ust. 4 dyrektywy 2010/40/WE Komisja co trzy lata przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów we wdrażaniu tej dyrektywy. Sprawozdanie to powinno zawierać analizę funkcjonowania i wdrażania art. 5–11 i 16 oraz w stosownych przypadkach ocenę, czy istnieje potrzeba wprowadzenia zmian do wspomnianej dyrektywy. Przegląd ten powinien również ocenić potrzebę zmian lub uzupełnienia specyfikacji przyjętych dla działań priorytetowych, w stosownych przypadkach, w świetle ich wdrażania w danym kraju, rozwoju technologicznego oraz postępów w zakresie normalizacji.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w odniesieniu do wdrażania i operacyjnego stosowania danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym na szczeblu unijnym zgodnie z dyrektywą 2010/40/UE.

Rozporządzenie stosuje się do dostarczania usług minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym w odniesieniu do transeuropejskiej sieci drogowej.

⁽¹⁾ Organizacja Narodów Zjednoczonych — ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 – 27 maja 2010 r.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „transeuropejska sieć drogowa” oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE ⁽¹⁾, z wyłączeniem węzłów miejskich;
- b) „czasowo śliska droga” oznacza wszelkie nieprzewidziane warunki występujące na nawierzchni drogowej, które sprawiają, że droga jest śliska przez określony czas, zmniejszając przyczepność pojazdu do nawierzchni;
- c) „zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze” oznacza wszelkie sytuacje, w których w niespodziewanych miejscach na drodze znajdują się zwierzęta, szczątki, przeszkody lub ludzie, tak że może być konieczny manewr awaryjny, aby uniknąć zderzenia z tymi obiektami;
- d) „niezabezpieczone miejsce wypadku” oznacza miejsce, w którym doszło do wypadku i które nie zostało jeszcze zabezpieczone przez właściwy organ;
- e) „krótkotrwałe roboty drogowe” oznaczają wszelkie tymczasowe roboty drogowe wykonywane na drodze lub na poboczu, które są oznakowane za pomocą jedynie oznakowania minimalnego ze względu na ich krótkotrwały charakter;
- f) „zmniejszona widoczność” oznacza widoczność zmniejszoną przez warunki, które ograniczają zasięg wzroku kierowców i mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdów;
- g) „pojazd jadący pod prąd” oznacza pojazd poruszający się po niewłaściwej stronie drogi dwujezdniowej w kierunku przeciwnym do nadjeżdżających pojazdów;
- h) „niekontrolowana blokada drogi” oznacza wszelką częściową lub całkowitą blokadę drogi, która nie została odpowiednio zabezpieczona ani oznakowana;
- i) „wyjątkowe warunki pogodowe” oznaczają nietypowe, ciężkie lub nieoczekiwane dla danej pory roku warunki pogodowe, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdów;
- j) „użytkownik minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym” oznacza osobę prawną lub fizyczną uczestniczącą w dostarczaniu usług minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, np. publicznych i prywatnych zarządców dróg, zarządców ruchu, dostawców usług i nadawców specjalizujących się w informacji o ruchu;
- k) „użytkownik końcowy” oznacza kierowcę korzystającego z usług minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym;
- l) „usługa minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym” oznacza usługę informacji o ruchu w czasie rzeczywistym, która dostarcza uzgodnione minimalne treści związane z bezpieczeństwem

drogowym, a dostęp do niej może być uzyskany przy minimalnym wysiłku przez maksymalną liczbę użytkowników końcowych;

- m) „dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym” oznaczają dane niezbędne do dostarczania usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, gromadzone przez dowolne źródło prywatne lub publiczne;
- n) „minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym” oznaczają wszelkie zdobyte, połączone i przetworzone dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym, oferowane przez publicznych lub prywatnych zarządców dróg lub dostawców usług na rzecz użytkowników końcowych za pośrednictwem dowolnych kanałów dostarczenia;
- o) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy punkt dostępu, w którym dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym niezbędne do generowania minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym są zbierane, formatowane i udostępniane do celów wymiany i ponownego wykorzystywania;
- p) „bezpłatnie” oznacza, że usługa minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym jest dostarczana bez dodatkowych kosztów dla użytkowników końcowych w punkcie korzystania.

Artykuł 3

Lista zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym

Zdarzenia lub sytuacje objęte zakresem usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym uwzględniają co najmniej jedną z poniższych kategorii:

- a) czasowo śliska droga;
- b) zwierzęta, ludzie, przeszkody, szczątki na drodze;
- c) niezabezpieczone miejsce wypadku;
- d) krótkotrwałe roboty drogowe;
- e) zmniejszona widoczność;
- f) pojazd jadący pod prąd;
- g) niekontrolowana blokada drogi;
- h) wyjątkowe warunki pogodowe.

Artykuł 4

Treść informacji

1. Informacje przekazywane na temat zdarzeń lub sytuacji związanych z bezpieczeństwem drogowym zawierają następujące elementy:

- a) miejsce zdarzenia lub sytuacji;
- b) kategorię zdarzenia lub sytuacji zgodnie z art. 3 oraz, w stosownych przypadkach, krótki opis zdarzenia lub sytuacji;
- c) poradę dotyczącą zachowania podczas jazdy, w stosownych przypadkach.

2. Informacje są wycofywane z chwilą ustąpienia zdarzenia lub sytuacji bądź modyfikowane, jeżeli nastąpi zmiana zdarzenia lub sytuacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

Artykuł 5

Dostarczanie usługi informacyjnej

1. Państwa członkowskie określają odcinki transeuropejskiej sieci drogowej, na których warunki ruchu i bezpieczeństwa wymagają wdrożenia usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym.

Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje na temat takich odcinków dróg.

2. Dostarczanie usługi informacyjnej musi spełniać wymogi określone w art. 6–8.

Artykuł 6

Wykrywanie zdarzeń lub sytuacji i zbieranie danych

Na wyłączne potrzeby dostarczania usługi informacyjnej publiczni i prywatni zarządcy dróg lub dostawcy usług ustanawiają lub wykorzystują środki do wykrywania zdarzeń lub identyfikowania sytuacji oraz zbierają odpowiednie dane o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym.

Wdrożenie tych środków jest zgodne z warunkami i wymogami określonymi w prawie krajowym.

Artykuł 7

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystywanie danych

1. Publiczni lub prywatni zarządcy dróg lub dostawcy usług dzielą się i wymieniają danymi zbieranymi zgodnie z art. 6. W tym celu udostępniają te dane w punkcie dostępu w formacie DATEX II (CEN/TS 16157) lub w innym maszynowo odczywalnym formacie zgodnym i interoperacyjnym z DATEX II.

2. Państwa członkowskie zarządzają krajowym punktem dostępu do danych, o których mowa w ust. 1, przegrupowując punkty dostępu ustanowione przez publicznych lub prywatnych zarządców dróg lub dostawców usług działających na terytorium danego państwa.

3. Dane te są dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystywania przez dowolnych użytkowników minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym:

- a) w sposób niedyskryminujący;
- b) na terenie Unii niezależnie od państwa członkowskiego ich ustanowienia;
- c) zgodnie z prawami i procedurami dostępu określonymi w dyrektywie 2003/98/WE;
- d) w ramach czasowych zapewniających terminowe dostarczanie usługi informacyjnej;
- e) za pośrednictwem krajowego punktu dostępu.

4. Publiczni i prywatni zarządcy dróg oraz dostawcy usług zapewniają terminową aktualizację i jakość danych udostępnianych za pośrednictwem ich punktów dostępu.

Artykuł 8

Rozpowszechnianie informacji

1. Publiczni zarządcy dróg, dostawcy usług i nadawcy specjalizujący się w informacji o ruchu dostarczają użytkownikom końcowym minimalne powszechne informacje o ruchu związane z bezpieczeństwem drogowym przed dostarczeniem wszelkich innych informacji o ruchu niezwiązanych z bezpieczeństwem.

2. Usługa informacyjna spełnia następujące warunki:

- a) jest dostarczana w taki sposób, aby dotrzeć do jak największej liczby użytkowników końcowych, których dotyczy zdarzenie lub sytuacja, o których mowa w art. 3;
- b) jest udostępniana, w miarę możliwości, bezpłatnie użytkownikom końcowym przez publicznych lub prywatnych zarządców dróg, dostawców usług lub nadawców specjalizujących się w informacji o ruchu.

3. Publiczni i prywatni zarządcy dróg i dostawcy usług współpracują ze sobą w celu zharmonizowanego przedstawiania treści informacji przekazywanych użytkownikom końcowym.

Informują oni użytkowników końcowych o istnieniu usługi informacyjnej oraz jej zasięgu.

Artykuł 9

Ocena zgodności z wymogami

1. Państwa członkowskie wyznaczają bezstronny i niezależny organ krajowy uprawniony do oceny, czy wymogi określone w art. 3–8 są spełnione przez publicznych i prywatnych zarządców dróg, dostawców usług i nadawców specjalizujących się w informacji o ruchu. Co najmniej dwa państwa członkowskie mogą wyznaczyć wspólny organ uprawniony do oceny zgodności z tymi wymogami na swoich terytoriach.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o organach krajowych.

2. Publiczni i prywatni zarządcy dróg, dostawcy usług i nadawcy specjalizujący się w informacji o ruchu przekazują wyznaczonym organom krajowym swoje dane identyfikacyjne i opis dostarczanej przez siebie usługi informacyjnej oraz przedkładają deklarację zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8.

Deklaracja zawiera następujące elementy, stosownie do przypadku:

- a) uwzględnione kategorie związane z bezpieczeństwem drogowym oraz zasięg usługi informacyjnej w odniesieniu do sieci drogowej;
- b) informacje na temat ich punktu dostępu do danych o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz warunków ich wykorzystywania;
- c) format danych o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym, dostępnych za pośrednictwem danego punktu dostępu;
- d) sposób rozpowszechniania usługi informacyjnej na rzecz użytkowników końcowych.

Publiczni i prywatni zarządcy dróg, dostawcy usług i nadawcy specjalizujący się w informacji o ruchu dokonują niezwłocznej aktualizacji swoich deklaracji zgodności w przypadku wystąpienia wszelkich zmian dostarczanej przez nich usługi.

3. Wyznaczone organy krajowe wyrywkowo sprawdzają prawidłowość deklaracji w odniesieniu do pewnej liczby publicznych i prywatnych zarządców dróg, dostawców usług i nadawców specjalizujących się w informacji o ruchu i żądają dowodów zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8.

Każdego roku wyznaczone organy krajowe przedkładają władzom krajowym sprawozdanie na temat przedłożonych deklaracji i wyników kontroli wyrywkowych.

Artykuł 10

Działania następcze

1. Nie później niż w ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje:

- a) dane organu krajowego wyznaczonego do oceny zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8;
- b) opis istniejącego lub planowanego krajowego punktu dostępu.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 15 maja 2013 r.

2. Najpóźniej w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie w każdym roku kalendarzowym państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje:

- a) postępy we wdrażaniu usługi informacyjnej, w tym kryteria stosowane do określania poziomu jej jakości oraz środki stosowane do monitorowania jakości;
- b) wyniki oceny zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8;
- c) jeżeli dotyczy, opis zmian w krajowym punkcie dostępu.

Artykuł 11

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2013 r. Jednak w odniesieniu do usług informacyjnych, które zostały już wdrożone w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2015 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący