

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2022/670

z dnia 2 lutego 2022 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21).

- (5) Specyfikacje te powinny mieć zastosowanie do świadczenia wszelkich usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, nie naruszając określonych specyfikacji przyjętych w innych aktach na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013 ⁽³⁾ i w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013 ⁽⁴⁾.
- (6) Rynek świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu już istnieje w Unii, a w interesie zarówno użytkowników, jak i klientów oraz podmiotów świadczących tego rodzaju usługi, jest stworzenie odpowiednich warunków dla tego rynku, tak aby mógł się on utrzymać i nadal rozwijać w innowacyjny sposób. Jeśli chodzi o świadczenie usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 ⁽⁵⁾ ustanowiono minimalne przepisy dotyczące ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego na terenie całej Unii. W odniesieniu do ponownego wykorzystywania danych znajdujących się w posiadaniu organów administracji drogowej i publicznych zarządców dróg, przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności te dotyczące aktualizacji danych, stosuje się nie naruszając przepisów ustanowionych dyrektywą (UE) 2019/1024. W odniesieniu do ponownego wykorzystywania danych znajdujących się w posiadaniu prywatnych posiadaczy danych przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu nie nakładają obowiązku nieodpłatnego udostępniania danych. Dane będące w posiadaniu prywatnych posiadaczy danych mogą być przedmiotem umów licencyjnych regulujących ich ponowne wykorzystywanie.
- (7) Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾ ustanawia infrastrukturę informacji przestrzennej w Unii Europejskiej, aby umożliwić wymianę informacji przestrzennej i dostęp do niej (w tym w zakresie tematu danych przestrzennych „sieci transportowe”) na terenie całej Unii w celu wsparcia unijnej polityki ochrony środowiska oraz polityk lub działań, które mogą mieć wpływ na środowisko. Specyfikacje określone w niniejszym rozporządzeniu powinny być zgodne ze specyfikacjami ustanowionymi dyrektywą 2007/2/WE i z powiązanymi z nią aktami wykonawczymi, w szczególności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1089/2010 ⁽⁷⁾. Dalszej harmonizacji w przedmiotowej dziedzinie sprzyjałoby ponadto rozszerzenie stosowania tych specyfikacji na wszystkie rodzaje danych dotyczących infrastruktury.
- (8) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ⁽⁸⁾ wskazano te elementy infrastruktury transportu drogowego, które stanowią część bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Cykliczne efekty zewnętrzne związane z ruchem oraz inne trudności w zarządzaniu ruchem, takie jak zatory komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza czy hałas, nie ograniczają się do transeuropejskiej sieci drogowej ani do autostrad. W rzeczywistości znaczna część cyklicznych zatorów komunikacyjnych ma miejsce w obszarach miejskich. Ponadto ogólnounijne usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu powinny umożliwiać podróżowanie „od drzwi do drzwi” i nie powinny być ograniczone do kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej i innych autostrad. Państwa członkowskie powinny zatem stosować te specyfikacje do całej sieci drogowej, z wyjątkiem dróg, których właścicielem nie jest organ zarządzający drogami publicznymi ani transportem. Drogi, których właścicielem jest organ zarządzający drogami publicznymi lub transportem, ale które zostały przypisane do podmiotu prywatnego w formie koncesji na zarządzanie, nie powinny być objęte tym wyjątkiem.
- (9) Określone rodzaje danych uznawane za kluczowe dla dalszego rozwoju wiarygodnych usług informacyjnych dotyczących ruchu oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, takie jak przepisy drogowe, ograniczenia i zamknięcia dróg lub pasów ruchu, powinny być udostępniane przez organy administracji drogowej lub przez zarządców dróg. Ze względu na ich znaczenie te rodzaje danych należy udostępnić w ramach wcześniejszego celu pośredniego niż inne rodzaje danych.

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

⁽⁶⁾ Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz.U. L 108 z 25.4.2007, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1089/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie interoperacyjności zbiorów i usług danych przestrzennych (Dz.U. L 323 z 8.12.2010, s. 11).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (10) Aby umożliwić dokonanie niezbędnych postępów w dziedzinie dostępności i normalizacji danych, należy rozważyć wdrożenie etapowe. Etapowość ta powinna zapewnić wykonalny i stopniowy wzrost zasięgu geograficznego i dostępności danych. W tym celu państwa członkowskie powinny określić sieć dróg głównych na swoim terytorium. Aby określić tę sieć dróg głównych, państwa członkowskie mogą ponownie wykorzystać definicję sieci wymaganą na podstawie art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE⁽⁹⁾.
- (11) Uwzględniając różnorodność źródeł danych – od czujników stanowiących element infrastruktury po pojazdy służące jako czujniki – ważne jest, aby specyfikacje miały zastosowanie do stosownych kategorii danych i rodzajów danych, obejmujących wiele możliwych źródeł danych i technologię wykorzystaną do stworzenia i aktualizacji danych.
- (12) W przypadku gdy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wymagają przetwarzania danych osobowych, powinno ono być prowadzone zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych i prywatności, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽¹⁰⁾ oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹¹⁾. Części dyrektywy 2002/58/WE mają również zastosowanie do przetwarzania danych nieosobowych.
- (13) Aby proces świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu był zharmonizowany i jednolity, państwa członkowskie powinny skorzystać z istniejących rozwiązań i norm technicznych, oferowanych przez europejskie i międzynarodowe organizacje normalizacyjne, takich jak DATEX II (CEN/TS 16157 i późniejsze aktualizacje) oraz normy ISO. W przypadku rodzajów danych, dla których znormalizowany format nie jest dostępny, należy zachęcać państwa członkowskie i zainteresowane strony do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia definicji danych, formatu danych i metadanych.
- (14) W Unii istnieje już kilka metod dynamicznego pozycjonowania i są one stosowane w państwach członkowskich. Należy nadal dopuszczać stosowanie różnych metod pozycjonowania. Należy jednakże zachęcać państwa członkowskie i zainteresowane strony do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia dopuszczalnych metod pozycjonowania, w razie potrzeby z pomocą europejskich organizacji normalizacyjnych.
- (15) Dostępność i regularna aktualizacja danych przez organy administracji drogowej i zarządców dróg mają kluczowe znaczenie dla umożliwienia produkcji aktualnych i dokładnych map cyfrowych, które stanowią podstawowy element decydujący o niezawodności aplikacji ITS. Należy zachęcać producentów map cyfrowych do integrowania na bieżąco aktualizacji odpowiednich danych w ramach istniejących map i usług aktualizacji map. Aby realizować założenia polityki publicznej, takie jak bezpieczeństwo ruchu drogowego, dostawcy usług i producenci map cyfrowych powinni współpracować z organami publicznymi w celu korygowania nieścisłości w ich danych.
- (16) Dostępność dokładnych i aktualnych danych ma kluczowe znaczenie dla świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii. Stosowne dane są zbierane i przechowywane przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, posiadaczy danych generowanych przez pojazdy, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, operatorów systemów poboru opłat drogowych oraz dostawców usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Aby ułatwić wymianę i ponowne wykorzystywanie tych danych na potrzeby świadczenia tego rodzaju usług, organy administracji drogowej, zarządcy dróg, posiadacze danych generowanych przez pojazdy, zainteresowane strony związane z ładowaniem i tankowaniem, operatorzy systemów poboru opłat drogowych i dostawcy usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu powinni udostępniać dane, powiązane z nimi metadane i informacje na temat jakości danych pozostałym organom administracji drogowej, zarządcom dróg, zainteresowanym stronom związanym z ładowaniem i tankowaniem, operatorom systemów poboru opłat drogowych, dostawcom usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz producentom map cyfrowych poprzez krajowy lub wspólny punkt dostępu. Punkt dostępu może mieć

⁽⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

formę repozytorium, rejestru, portalu internetowego lub podobnego rozwiązania, zależnie od rodzaju danych. Krajowe lub wspólne punkty dostępu mogą również wskazywać inne lokalizacje, w których można uzyskać dostęp do danych, podczas gdy same nie przechowują danych. Państwa członkowskie powinny zreorganizować istniejące publiczne i prywatne punkty dostępu, aby stworzyć jeden punkt umożliwiający dostęp do wszystkich rodzajów stosownych dostępnych danych, które mieszczą się w zakresie niniejszych specyfikacji. Państwa członkowskie mogą nadal korzystać z punktów dostępu ustanowionych na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962 i należy pozostawić w ich gestii decyzję w sprawie wykorzystania punktów dostępu ustanowionych na podstawie innych aktów delegowanych przyjętych na mocy dyrektywy 2010/40/UE jako krajowe punkty dostępu dla danych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

- (17) Aby umożliwić organom administracji drogowej, zarządcom dróg, zainteresowanym stronom związanym z ładowaniem i tankowaniem, operatorom systemów poboru opłat drogowych, dostawcom usług i producentom map cyfrowych skuteczne i oszczędne wyszukiwanie i wykorzystywanie stosownych danych, należy właściwie opisać zawartość i strukturę tych danych za pomocą odpowiednich metadanych.
- (18) Usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu muszą być dokładne, aby zapewnić użytkownikom końcowym jak najlepsze informacje pod względem niezawodności i terminowości. W celu zwiększenia korzyści dla użytkowników dróg, polegających na zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ograniczeniu zatorów komunikacyjnych, usługi te powinny także odzwierciedlać priorytety organów administracji drogowej, wyrażone np. w dostępnych cyfrowo projektach organizacji ruchu.
- (19) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać żadnej zainteresowanej strony do rozpoczęcia gromadzenia jakichkolwiek danych, których jeszcze nie gromadzi, ani do cyfryzacji jakichkolwiek danych, które nie są jeszcze dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego. Szczegółowe wymogi dotyczące aktualizacji danych powinny mieć zastosowanie jedynie do danych, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego. Jednocześnie należy zachęcać państwa członkowskie do szukania oszczędnych sposobów, odpowiadających ich potrzebom, na cyfryzację istniejących danych dotyczących infrastruktury oraz danych dotyczących przepisów i ograniczeń.
- (20) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać organów administracji drogowej ani zarządców dróg do określania ani do wdrażania projektów organizacji ruchu i czasowych środków zarządzania ruchem. Nie powinny one zobowiązywać dostawców usług do dzielenia się którymkolwiek z ich danych z innymi dostawcami usług. Dostawcy usług powinni mieć swobodę zawierania umów handlowych między sobą w zakresie ponownego wykorzystywania stosownych danych.
- (21) Państwa członkowskie i zainteresowane strony ITS należy zachęcać do podejmowania współpracy w celu uzgodnienia wspólnych definicji jakości danych z myślą o stosowaniu wspólnych wskaźników jakości danych w ramach łańcucha wartości dla danych o ruchu (takich jak kompletność, dokładność i aktualność danych, zastosowana metoda pozyskiwania i metoda pozycjonowania, jak również zastosowane kontrole jakości). Należy je także zachęcać do pracy na rzecz ustanowienia powiązanych metod pomiaru i monitorowania jakości dla różnych rodzajów danych. Należy zachęcać państwa członkowskie do wzajemnej wymiany wiedzy, doświadczeń i najlepszych praktyk w przedmiotowej dziedzinie w ramach realizowanych obecnie oraz w przyszłości projektów koordynacyjnych.
- (22) Uznaje się fakt, że wykorzystanie danych oraz usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, generowanych przez prywatnych dostawców usług i posiadaczy danych generowanych przez pojazdy, może stanowić dla organów administracji drogowej i zarządców dróg oszczędny sposób na podniesienie poziomu zarządzania ruchem, bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zarządzania infrastrukturą i jej utrzymania. Organy publiczne powinny stosować wspólne warunki FRAND przy otrzymywaniu tych danych lub usług na potrzeby wspomnianych powyżej zadań, w celu obniżenia barier dostępu i zapewnienia przejrzystości warunków ponownego wykorzystania. Zachęca się państwa członkowskie i zainteresowane strony do określenia wspólnych warunków FRAND mających zastosowanie do ponownego wykorzystywania odpowiednich rodzajów danych w celu wykonywania tych zadań publicznych.
- (23) Prywatni dostawcy usług mogą wykorzystywać dane gromadzone przez organy administracji drogowej i zarządców dróg jako dane wejściowe na potrzeby własnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Szczegółowe zasady i warunki mające zastosowanie do takiego ponownego wykorzystania tych danych należy pozostawić zainteresowanym stronom, nie naruszając przepisów dyrektywy (UE) 2019/1024⁽¹²⁾. Niektóre rodzaje danych przekazywane przez organy administracji drogowej i zarządców dróg, takie jak projekty organizacji ruchu, przepisy drogowe i ograniczenia ruchu oraz czasowe środki zarządzania ruchem, powinny być ponownie wykorzystywane przez prywatnych dostawców usług w celu zapewnienia dostępności odpowiednich informacji użytkownikom drogi za pośrednictwem usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

⁽¹²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

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

Artykuł 2

Definicje

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

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „bazowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego stanowiącą część sieci bazowej zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013;
- 2) „kompleksowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego stanowiącą część sieci kompleksowej zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013;
- 3) „autostrada” oznacza drogę oznaczoną jako taka przez państwo członkowskie, w którym się znajduje;
- 4) „dostępność danych” oznacza możliwość wnioskowania o dane i uzyskiwania ich w dowolnym momencie w formacie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego;
- 5) „dane statyczne” oznaczają dane, które nie podlegają częstym lub regularnym zmianom;
- 6) „dane dynamiczne” oznaczają dane, które często lub regularnie podlegają zmianom;
- 7) „aktualizacja danych” oznacza każdą modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub wprowadzanie nowych lub dodatkowych elementów;

- 8) „informacje o ruchu w czasie rzeczywistym” oznaczają informacje uzyskane z wszelkich danych dotyczących infrastruktury, danych dotyczących przepisów i ograniczeń, danych dotyczących stanu sieci oraz danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym lub ich połączenia;
- 9) „usługa informacyjna w czasie rzeczywistym dotycząca ruchu” oznacza usługę ITS, która zapewnia użytkownikom końcowym natychmiastowe informacje o ruchu w czasie rzeczywistym;
- 10) „organ administracji drogowej” oznacza każdy organ publiczny odpowiedzialny za planowanie i kontrolę dróg objętych zakresem jego kompetencji terytorialnych lub za zarządzanie tymi drogami;
- 11) „zarządca drogi” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za utrzymanie drogi i zarządzanie nią oraz za zarządzanie przepływami ruchu;
- 12) „dostawca usług” oznacza każdego publicznego lub prywatnego dostawcę usługi informacyjnej w czasie rzeczywistym dotyczącej ruchu, z wyłączeniem zwykłego dostawcy danych dla użytkowników danych;
- 13) „operator systemu poboru opłat drogowych” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny pełniący rolę dostawcy usług poboru opłat lub podmiotu pobierającego opłaty zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 ⁽¹³⁾;
- 14) „posiadacz danych” oznacza każdą osobę prawną, osobę, której dane dotyczą, lub podmiot publiczny lub prywatny, który ma prawo do udzielania dostępu do wymienionych w załączniku rodzajów danych znajdujących się pod jego kontrolą lub prawo do ich udostępniania, zgodnie z obowiązującym prawem Unii lub prawem krajowym;
- 15) „użytkownik danych” oznacza każdy organ administracji drogowej, zarządcę drogi, operatora systemu poboru opłat drogowych, dostawcę usług oraz producenta map cyfrowych lub każdy inny podmiot wykorzystujący dane do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym lub, jeżeli pozwalają na to zasady i warunki określone przez posiadacza danych, wykorzystujący dane do innych celów związanych z mobilnością;
- 16) „użytkownik końcowy” oznacza każdego użytkownika drogi, osobę fizyczną lub prawną posiadającą dostęp do usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
- 17) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się dane wymienione w załączniku, wraz z odpowiadającymi im metadanymi, na potrzeby ponownego wykorzystania, lub za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się źródła i metadane tych danych na potrzeby ponownego wykorzystania;
- 18) „metadane” oznaczają ustrukturyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie tych danych;
- 19) „usługi wyszukiwania” oznaczają usługi umożliwiające wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści;
- 20) „czasowe środki zarządzania ruchem” oznaczają tymczasowe środki służące rozwiązaniu danego zakłócenia w ruchu oraz mające na celu na przykład kontrolowanie przepływów ruchu i sterowanie nimi;
- 21) „projekty organizacji ruchu” oznaczają stałe środki zarządzania ruchem opracowane przez zarządców ruchu w celu kontrolowania przepływów ruchu i sterowania nimi w odpowiedzi na trwałe lub cykliczne zakłócenia w ruchu;
- 22) „znaki drogowe” oznaczają wszelkie znaki drogowe, sygnały, urządzenia, powiadomienia lub oznakowania na drogach, które określają niebezpieczeństwo, informują o środkach ostrożności, które należy podjąć wobec takiego niebezpieczeństwa, wskazują na istnienie przepisów drogowych lub wprowadzają takie przepisy zgodnie z Konwencją wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych;
- 23) „drogi główne” oznaczają drogi poza obszarami miejskimi, łączące główne miasta lub regiony, lub oba te obszary, niesklasyfikowane jako część kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej lub jako autostrada;
- 24) „drogi prywatne” oznaczają drogi, które nie są własnością organu zarządzającego drogami publicznymi lub transportem, z wyłączeniem dróg, które są własnością organu zarządzającego drogami publicznymi lub transportem, ale zostały przekazane podmiotowi prywatnemu w formie koncesji na zarządzanie;

⁽¹³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).

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

Artykuł 3

Krajowe punkty dostępu

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu użytkowników danych do danych wymienionych w załączniku, w tym do aktualizacji danych, przekazanych przez posiadaczy danych, o których mowa w art. 4–11 i dotyczących terytorium danego państwa członkowskiego.
2. Istniejące krajowe lub wspólne punkty dostępu, które utworzono w celu zapewnienia zgodności z art. 3 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962 lub z wymogami wynikającymi z innych aktów delegowanych przyjętych na mocy dyrektywy 2010/40/UE, mogą być wykorzystywane jako krajowe punkty dostępu do celów niniejszego rozporządzenia, jeżeli państwa członkowskie uznają to za stosowne.
3. Krajowe punkty dostępu świadczą usługi wyszukiwania na rzecz użytkowników danych, na przykład usługi umożliwiające wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści.
4. Publiczni i prywatni posiadacze danych zapewniają dostarczenie metadanych w celu umożliwienia użytkownikom danych wyszukiwania i wykorzystywania zbiorów danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu.
5. Dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba mogą ustanowić wspólny punkt dostępu.
6. Każdy podmiot przekazujący dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu może to robić przez pełnomocnika zgodnie z obowiązującymi umowami, na przykład za pośrednictwem bazy danych lub agregatora prowadzonych przez osoby trzecie. Nie zwalnia to posiadacza danych pierwotnych z odpowiedzialności za jakość przekazywanych danych pierwotnych.

Artykuł 4

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących infrastruktury

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

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

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
- formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:

- a) na zasadzie niedyskryminacji;
- b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
- c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
- d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

Artykuł 5

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących przepisów i ograniczeń

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

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

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
- formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:

- a) na zasadzie niedyskryminacji;
- b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
- c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
- d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

4. Dostawcy usług przetwarzają i włączają do odpowiednich usług, które świadczą, bez dodatkowych kosztów dla użytkownika końcowego, dane dotyczące wszelkich projektów organizacji ruchu oraz przepisów drogowych i ograniczeń ruchu opracowane przez właściwe organy i udostępnione za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu w formie cyfrowym nadającym się do przetwarzania automatycznego.

Artykuł 6

Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych dotyczących stanu sieci

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

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

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

— formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:

- a) na zasadzie niedyskryminacji, jeżeli są przekazywane przez organy administracji drogowej i zarządców dróg;
- b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
- c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
- d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3;
- e) bez nakładania na posiadaczy danych generowanych przez pojazdy i prywatnych dostawców usług obowiązku udzielenia dostępu do swoich danych prywatnym użytkownikom danych lub dzielenia się z nimi tymi danymi. Wymiana i ponowne wykorzystanie ich danych może podlegać warunkom określonym przez prywatnych posiadaczy danych.

3. Użytkownicy danych wykorzystujący dane, o których mowa w ust. 1, oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących danych posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

4. Dostawcy usług przetwarzają i włączają do odpowiednich usług, które świadczą, bez dodatkowych kosztów dla użytkownika końcowego, wszelkie czasowe środki zarządzania ruchem wprowadzone przez właściwe organy i udostępnione za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu w cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego.

5. W celu przekazania odpowiednich informacji bezpośrednio użytkownikom końcowym oraz optymalizacji utrzymania dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego organy administracji drogowej i zarządcy dróg mogą zwrócić się do posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz do dostawców usług o przekazanie rodzajów danych dotyczących stanu sieci, które gromadzą i aktualizują zgodnie z art. 10. Jeżeli w odpowiedzi na wniosek organu administracji drogowej lub zarządcy drogi posiadacz danych udostępni dane, zastosowanie mają warunki FRAND (sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne). Dane należy przekazywać w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje) lub dowolnym uzgodnionym przez państwa członkowskie cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego wraz z odpowiadającymi im metadanymi, w tym informacje o jakości tych danych.

6. Dane dotyczące stanu sieci, które zostały zarchiwizowane przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, mogą być wykorzystywane do celów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. O ile nie zabraniają tego umowy licencyjne, dane te udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

7. W granicach obowiązujących umów licencyjnych dane prognostyczne dotyczące stanu sieci, które zostały obliczone przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

8. Państwa członkowskie współpracują przy określaniu wspólnych norm wymiany i ponownego wykorzystania danych, o których mowa w ust. 6 i 7.

Artykuł 7

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

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

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

- państwa członkowskie współpracują w celu określenia takich dodatkowych lub alternatywnych norm;
- formaty cyfrowe nadające się do przetwarzania automatycznego muszą być zgodne z istniejącymi normami, o których mowa w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiadające im metadane, w tym informacje dotyczące jakości tych danych, muszą być dostępne do celów wymiany i ponownego wykorzystania przez dowolnego użytkownika danych w Unii:

- a) na zasadzie niedyskryminacji, jeżeli są przekazywane przez organy administracji drogowej i zarządców dróg;
- b) przy zachowaniu minimalnych wymogów jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;
- c) w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych do tworzenia informacji o ruchu w czasie rzeczywistym;
- d) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3;
- e) bez nakładania na posiadaczy danych generowanych przez pojazdy i prywatnych dostawców usług obowiązku udzielenia dostępu do swoich danych prywatnym użytkownikom danych lub dzielenia się z nimi tymi danymi. Wymiana i ponowne wykorzystanie ich danych może podlegać warunkom określonym przez prywatnych posiadaczy danych.

3. W celu przekazania odpowiednich informacji bezpośrednio użytkownikom końcowym oraz optymalizacji zarządzania ruchem i bezpieczeństwa ruchu drogowego organy administracji drogowej i zarządcy dróg mogą zwrócić się do posiadaczy danych generowanych przez pojazdy oraz do dostawców usług o przekazanie rodzajów danych dotyczących użytkowania sieci w czasie rzeczywistym, które gromadzą i aktualizują zgodnie z art. 11. Jeżeli w odpowiedzi na wniosek organu administracji drogowej lub zarządcy drogi posiadacz danych udostępnia dane, zastosowanie mają warunki FRAND (sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne). Dane należy przekazywać w formacie DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 i kolejne uaktualnione wersje) lub dowolnym uzgodnionym przez państwa członkowskie cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego wraz z odpowiadającymi im metadanymi, w tym informacje o jakości tych danych.

4. Dane dotyczące użytkowania sieci w czasie rzeczywistym, które zostały zarchiwizowane przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, mogą być wykorzystywane do celów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. O ile nie zabraniają tego umowy licencyjne, dane te udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

5. W granicach obowiązujących umów licencyjnych dane prognostyczne dotyczące użytkowania sieci w czasie rzeczywistym, które zostały obliczone przez organy administracji drogowej lub zarządców dróg, udostępnia się na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystania na niedyskryminacyjnych zasadach, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o którym mowa w art. 3.

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

Artykuł 8

Aktualizowanie danych dotyczących infrastruktury

1. Aktualizacje danych dotyczących infrastruktury obejmują co najmniej następujące parametry:

- a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 1, objęty aktualizacją;

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

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

2. Odpowiedni posiadacze danych zapewniają aktualizację danych dotyczących infrastruktury w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje użytkownikom danych z wyprzedzeniem.

3. Odpowiedni posiadacze danych na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregośkolwiek z użytkowników danych i użytkowników końcowych.

4. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym producenci map cyfrowych i dostawcy usług zapewniają przetwarzanie odpowiednich aktualizacji danych dotyczących infrastruktury w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

Artykuł 9

Aktualizowanie danych dotyczących przepisów i ograniczeń

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

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

2. Odpowiedni posiadacze danych zapewniają aktualizację danych dotyczących przepisów i ograniczeń w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje użytkownikom danych z wyprzedzeniem.

3. Odpowiedni posiadacze danych na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregośkolwiek z użytkowników danych i użytkowników końcowych.

4. Przy przedstawianiu informacji użytkownikom końcowym producenci map cyfrowych i dostawcy usług zapewniają przetwarzanie odpowiednich aktualizacji danych dotyczących przepisów i ograniczeń w czasie pozwalającym na rzetelne i skuteczne wykorzystanie danych w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

5. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym muszą zostać odpowiednio zmodyfikowane lub wycofane jak najszybciej po zmianie statusu przedmiotowych danych.

Artykuł 10

Aktualizowanie danych dotyczących stanu sieci

1. Aktualizacje danych dotyczących stanu sieci obejmują co najmniej następujące parametry:
 - a) rodzaj danych, zgodnie z załącznikiem pkt 4 i 5, objęty aktualizacją oraz, w stosownych przypadkach, ich krótki opis;
 - b) lokalizację zdarzenia lub sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
 - c) okres występowania zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją;
 - d) jakość aktualizacji danych określoną w minimalnych wymogach jakościowych, które państwa członkowskie uzgadniają we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;

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

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

Artykuł 11

Aktualizowanie danych dotyczących użytkownika sieci w czasie rzeczywistym

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

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

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

*Artykuł 12***Ocena zgodności**

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

*Artykuł 13***Sprawozdawczość**

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

*Artykuł 14***Przepisy przejściowe**

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

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

*Artykuł 15***Uchylenie**

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

*Artykuł 16***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 2 lutego 2022 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

(o którym mowa w art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 i 14)

1) Rodzaje danych dotyczących infrastruktury:

- a) połączenia w ramach sieci drogowej i ich cechy fizyczne:
 - (i) geometria;
 - (ii) szerokość drogi;
 - (iii) liczba pasów ruchu;
 - (iv) nachylenia;
 - (v) skrzyżowania;
- b) klasyfikacja drogi;
- c) lokalizacja punktów poboru opłat;
- d) lokalizacja stacji obsługi i parkingów;
- e) lokalizacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz warunki ich użytkowania;
- f) lokalizacja stacji paliw oferujących: sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), gaz płynny (LPG);
- g) lokalizacja punktów tankowania i stacji paliw dla wszystkich innych rodzajów paliwa;
- h) lokalizacja stref dostaw.

2) Główne rodzaje danych dotyczących przepisów i ograniczeń:

- a) w stosownych przypadkach – statyczne i dynamiczne przepisy drogowe
 - (i) warunki dostępu do tuneli;
 - (ii) warunki dostępu do mostów;
 - (iii) stałe ograniczenia dostępu;
 - (iv) ograniczenia prędkości;
 - (v) przepisy dotyczące dostaw towarów;
 - (vi) zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych;
 - (vii) ograniczenia dotyczące wagi/długości/szerokości/wysokości;
 - (viii) ulice jednokierunkowe;
 - (ix) granice ograniczeń, zakazów lub obowiązków mających ważność w strefach, aktualny status dostępu i warunki poruszania się w strefach ruchu regulowanego;
 - (x) kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku;
- b) projekty organizacji ruchu.

3) Inne rodzaje danych dotyczących przepisów i ograniczeń:

- a) znaki drogowe odpowiadające przepisom ruchu drogowego i ostrzegające przez zagrożeniami:
 - (i) warunki dostępu do tuneli;
 - (ii) warunki dostępu do mostów;
 - (iii) stałe ograniczenia dostępu;
 - (iv) inne znaki drogowe odpowiadające przepisom ruchu drogowego;

- b) w stosownych przypadkach – statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, inne niż przepisy drogowe, o których mowa w pkt 2;
 - c) wskazanie dróg płatnych, obowiązujące opłaty dla użytkowników dróg i dostępne metody płatności (w tym sieci dystrybucji detalicznej i metody realizacji płatności);
 - d) zmienne opłaty dla użytkowników dróg i dostępne metody płatności, w tym sieci dystrybucji detalicznej i metod realizacji płatności.
- 4) Główne rodzaje danych dotyczących stanu sieci:
- a) zamknięcie drogi;
 - b) zamknięcie pasa ruchu;
 - c) roboty drogowe;
 - d) czasowe środki zarządzania ruchem.
- 5) Inne rodzaje danych dotyczących stanu sieci:
- a) zamknięcie mostu;
 - b) wypadki i incydenty;
 - c) złe warunki na drodze;
 - d) warunki pogodowe mające wpływ na nawierzchnię i widoczność.
- 6) Rodzaje danych dotyczących użytkowania sieci w czasie rzeczywistym:
- a) wolumen ruchu;
 - b) prędkość ruchu;
 - c) lokalizacja i długość zatoru drogowego;
 - d) czasy przejazdu;
 - e) czas oczekiwania na przejściach granicznych;
 - f) dostępność stref dostaw;
 - g) dostępność punktów i stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych;
 - h) dostępność punktów tankowania i stacji paliw dla alternatywnych rodzajów paliwa;
 - i) cena doraźnego ładowania/tankowania paliwa.
-