

**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****(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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 3 lit. b) dyrektywy 2010/40/UE określa jako działanie priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm świadczenie ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.
- (2) Artykuł 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. Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa 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) Artykuł 5 dyrektywy 2010/40/UE przewiduje, że specyfikacje przyjęte zgodnie z art. 6 niniejszej 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.
- (4) 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 <sup>(2)</sup> i w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013 <sup>(3)</sup>.
- (5) 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 ramowych 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 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> ustalono minimalny zestaw reguł określających ponowne wykorzystywanie 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 przez dyrektywę 2003/98/WE.
- (6) Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(5)</sup> ustanawia infrastrukturę informacji przestrzennej w Unii Europejskiej, aby umożliwić wymianę informacji przestrzennej i dostęp do niej (w tym w zakresie tematu

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90).

<sup>(5)</sup> 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).

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 powiązаныmi z nią aktami wykonawczymi, w szczególności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1089/2010<sup>(1)</sup>. Dalszej harmonizacji w przedmiotowej dziedzinie sprzyałoby ponadto rozszerzenie stosowania tych specyfikacji na wszystkie rodzaje statycznych danych o drogach.

- (7) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013<sup>(2)</sup> wskazano te elementy infrastruktury transportu drogowego, które stanowią część bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, ponieważ to właśnie w ramach tej sieci realizuje się najwięcej międzynarodowych przewozów drogowych. Ponieważ większość autostrad została już do tej sieci włączona, także pozostałe autostrady należy objąć zakresem niniejszego rozporządzenia, aby zachować spójność w stosunku do użytkowników dróg. 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. Należy zatem pozwolić państwom członkowskim na stosowanie niniejszych specyfikacji do wybranych dróg, wykraczających poza zakres transeuropejskiej sieci drogowej i sieci autostrad, wskazanych przez te państwa jako strefy priorytetowe. Uwzględniając niezwykle zmienny charakter schematów ruchu, należy zezwolić państwom członkowskim na aktualizowanie tych stref priorytetowych.
- (8) Statyczne dane o drogach, dynamiczne dane o stanie dróg i dane o ruchu – wszystkie te rodzaje danych cechują różne charakterystyki i każdy z nich powinien być zgodny z odpowiednimi wymogami. Uwzględniając różnorodność źródeł danych – od czujników stanowiących element infrastruktury po pojazdy służące jako czujniki – ważne jest, aby specyfikacje miały zastosowanie do stosownych kategorii danych niezależnie od źródła tych danych i technologii wykorzystanej do ich stworzenia i aktualizacji.
- (9) W przypadku przetwarzania danych osobowych, powinny one podlegać, w miarę możliwości, nieodwracalnej anonimizacji. Ponadto dane te powinny być przetwarzane zgodnie z prawem unijnym, w szczególności z przepisami określonymi w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup> i w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(4)</sup> oraz w powiązanym z nimi prawodawstwie krajowym. Jednocześnie dane te powinny być wykorzystywane zgodnie z zasadami celowości i minimalizacji danych.
- (10) 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, a także o okresach, przez jakie przechowywane są takie dane. Publiczne i prywatne podmioty gromadzące dane (takie jak zarządcy dróg, dostawcy usług i przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej) powinni wdrożyć odpowiednie środki techniczne, aby zapewnić anonimowość danych otrzymywanych od użytkowników końcowych lub z ich pojazdów.
- (11) 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.
- (12) W Unii istnieje już kilka metod dynamicznego pozycjonowania i znajdują one zastosowanie 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.
- (13) Dostępność i regularna aktualizacja statycznych danych o drogach przez organy administracji drogowej i zarządców dróg mają kluczowe znaczenie dla umożliwienia produkcji aktualnych i dokładnych map cyfrowych,

<sup>(1)</sup> 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)

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

które stanowią podstawowy element decydujący o niezawodności aplikacji ITS. Należy zachęcać producentów map cyfrowych do integrowania na bieżąco aktualizacji statycznych danych o drogach w ramach istniejących map i usług aktualizacji danych. Aby realizować założenia polityki publicznej, takie jak bezpieczeństwo ruchu drogowego, organy sektora publicznego powinny mieć możliwość wzywania dostawców usług i producentów map cyfrowych do korygowania nieścisłości w ich danych.

- (14) Dostępność dokładnych i aktualnych statycznych danych o drogach, dynamicznych danych o stanie dróg i danych o ruchu 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 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 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, dostawcom usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz producentom map cyfrowych poprzez krajowy lub wspólny punkt dostępu. Punkt dostępu może mieć formę repozytorium, rejestru, portalu internetowego lub podobnego rozwiązania, zależnie od rodzaju 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 powinny mieć możliwość współpracy ze sobą w celu ustanowienia wspólnego punktu dostępu obejmującego dostępne dane z uczestniczących państw członkowskich. Należy pozostawić w gestii państw członkowskich 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.
- (15) Aby umożliwić organom administracji drogowej, zarządcom dróg, 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.
- (16) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać organów administracji drogowej bądź zarządców dróg i dostawców usług do rozpoczęcia gromadzenia jakichkolwiek danych, których jeszcze nie gromadzą, ani do cyfryzacji jakichkolwiek danych, które nie są jeszcze dostępne w formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego. Szczegółowe wymogi dotyczące aktualizacji statycznych danych o drogach, dynamicznych danych o stanie dróg i danych o ruchu powinny mieć zastosowanie jedynie do danych, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego. Jednocześnie należy zachęcać państwa członkowskie do szukania oszczędnych sposobów, odpowiadających ich potrzebom, na cyfryzację istniejących statycznych danych o drogach.
- (17) Niniejsze specyfikacje nie powinny zobowiązywać organów administracji drogowej bądź zarządców dróg do określania ani do wdrażania projektów organizacji ruchu i czasowych środków zarządzania ruchem. Nie powinny one zobowiązywać dostawców usług do dzielenia się którymikolwiek z ich danych z innymi dostawcami usług. Dostawcy usług powinni mieć swobodę zawierania umów handlowych między sobą w zakresie ponownego wykorzystywania stosownych danych.
- (18) 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.
- (19) Uznaje się fakt, że wykorzystanie danych o drogach i o ruchu oraz usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, generowanych przez prywatnych dostawców usług, może stanowić dla organów sektora publicznego oszczędny sposób na podniesienie poziomu zarządzania ruchem oraz zarządzania infrastrukturą i jej utrzymania. Jednakże szczegółowe warunki mające zastosowanie do wykorzystania i ponownego wykorzystania tych danych oraz powiązanych usług należy pozostawić w gestii zainteresowanych stron, nie naruszając przepisów dyrektywy 2003/98/WE.
- (20) Prywatni dostawcy usług mogą wykorzystywać statyczne dane o drogach, dynamiczne dane o stanie dróg i dane o ruchu gromadzone przez organy administracji drogowej i zarządców dróg jako dane wejściowe dla ich własnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu. Szczegółowe warunki mające zastosowanie do tego rodzaju ponownego wykorzystania tych danych należy pozostawić w gestii zainteresowanych stron, nie naruszając przepisów dyrektywy 2003/98/WE.

- (21) Aby zapewnić prawidłowe wdrożenie niniejszych specyfikacji, państwa członkowskie powinny oceniać przestrzeganie wymogów dotyczących dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o drogach i o ruchu przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map cyfrowych oraz dostawców usług. W tym celu właściwe organy powinny mieć swobodę wykorzystywania deklaracji zgodności popartych dowodami i składanych przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map cyfrowych i dostawców usług.
- (22) Niniejsze specyfikacje nie ograniczają wolności słowa nadawców radiowych, tj. nie zobowiązują ich do przyjęcia jakiegokolwiek określonego stanowiska wobec rozpowszechnianych informacji, i pozostawiają państwom członkowskim wystarczającą swobodę pod względem uwzględniania ich krajowych tradycji konstytucyjnych w zakresie wolności słowa nadawców radiowych.
- (23) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001 <sup>(1)</sup> skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 17 czerwca 2015 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia specyfikacje niezbędne do zapewnienia dostępności, wymiany, ponownego wykorzystywania i aktualizacji danych o drogach i ruchu przez organy administracji drogowej, zarządców dróg i dostawców usług na potrzeby świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu.

Ma ono zastosowanie do kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej i autostrad nieobjętych tą siecią oraz do stref priorytetowych wskazanych przez organy krajowe w zakresie, w jakim uznają to one za stosowne.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/40/UE.

### Artykuł 2

#### Definicje

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

Stosuje się również poniższe definicje:

- (1) „bazowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego, która stanowi część sieci bazowej w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (2) „kompleksowa transeuropejska sieć drogowa” oznacza infrastrukturę transportu drogowego, która stanowi część sieci kompleksowej w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- (3) „autostrada” oznacza drogę określoną w ten sposób przez państwo członkowskie, na terenie którego jest ona położona;
- (4) „strefy priorytetowe” oznaczają odcinki dróg wskazane przez organy krajowe w zakresie, w jakim uznają to one za stosowne, w szczególności w obszarach miejskich, które nie są częścią kompleksowej transeuropejskiej sieci drogowej i nie są autostradami, w oparciu o poziomy cyklicznych zatorów komunikacyjnych lub inne kwestie związanych z zarządzaniem ruchem;
- (5) „dostępność danych” oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- (6) „statyczne dane o drogach” oznaczają dane o drogach, które nie zmieniają się w sposób częsty ani regularny, zgodnie z wykazem z pkt 1 załącznika;
- (7) „dynamiczne dane o stanie dróg” oznaczają dane o drogach, które zmieniają się w sposób częsty lub regularny i opisują stan dróg, zgodnie z wykazem w pkt 2 załącznika;
- (8) „dane o ruchu” oznaczają dane dotyczące charakterystyki ruchu drogowego, zgodnie z wykazem w pkt 3 załącznika;
- (9) „aktualizacja danych” oznacza dowolną modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub dodanie nowych bądź dodatkowych elementów;
- (10) „informacje o ruchu w czasie rzeczywistym” oznaczają informacje pochodzące z dowolnego elementu statycznych danych o drogach, dynamicznych danych o stanie dróg, danych o ruchu lub ich kombinacji, udostępniane przez dowolny organ administracji drogowej, dowolnego zarządcę ruchu bądź dostawcę usług na rzecz użytkowników i użytkowników końcowych za pośrednictwem dowolnego środka komunikacji;
- (11) „usługa informacyjna w czasie rzeczywistym dotycząca ruchu” oznacza usługę ITS, w ramach której użytkownikom i użytkownikom końcowym udostępniane są bezpośrednio informacje o ruchu w czasie rzeczywistym;
- (12) „organ administracji drogowej” oznacza dowolny organ sektora publicznego odpowiedzialny za planowanie, kontrolę lub zarządzanie w odniesieniu do dróg podlegających im ze względu na ich właściwość miejscową;
- (13) „zarządca drogi” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny, który jest odpowiedzialny za utrzymanie danej drogi i zarządzanie nią;
- (14) „dostawca usług” oznacza dowolnego publicznego lub prywatnego dostawcę usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu, z wyłączeniem podmiotów jedynie przekazujących informacje, dla użytkowników i użytkowników końcowych;
- (15) „użytkownik” oznacza dowolny organ administracji drogowej, dowolnego zarządcę dróg, dostawcę usług i producenta map cyfrowych;
- (16) „użytkownik końcowy” oznacza dowolnego użytkownika drogi, dowolną osobę fizyczną lub prawną, mających dostęp do usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
- (17) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom udostępnia się na potrzeby ponownego wykorzystania: statyczne dane o drogach, dynamiczne dane o stanie dróg i dane o ruchu wraz z powiązаныmi metadanymi lub źródła tych danych wraz z powiązаныmi metadanymi;
- (18) „metadane” oznaczają usystematyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie tych danych;
- (19) „usługi wyszukiwania” oznaczają usługi umożliwiające wyszukiwanie żądanych danych za pomocą treści powiązanych z nimi metadanych i wyświetlanie tych treści;
- (20) „czasowe środki zarządzania ruchem” oznaczają czasowe środki, których celem jest likwidacja danego zakłócenia w ruchu, a przy tym przykładowo kontrolowanie przepływów ruchu i sterowanie nimi;
- (21) „projekt organizacji ruchu” oznacza 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.

### Artykuł 3

#### **Krajowe punkty dostępu**

1. Każde państwo członkowskie musi stworzyć krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu dla użytkowników do danych o drogach i ruchu, w tym do aktualizacji danych, udostępnianych przez organy administracji drogowej, zarządców dróg i dostawców usług oraz dotyczących terytorium danego państwa członkowskiego.
2. Jeżeli państwa członkowskie uznają to za właściwe, możliwe jest wykorzystanie istniejących krajowych punktów dostępu, które zostały stworzone zgodnie z wymogami wynikającymi z innych aktów delegowanych przyjętych na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, jako krajowych punktów dostępu.
3. Krajowe punkty dostępu muszą zapewniać użytkownikom odpowiednie usługi wyszukiwania.
4. Organy administracji drogowej i zarządcy dróg – we współpracy z producentami map cyfrowych i dostawcami usług – zapewniają odpowiednie metadane umożliwiające użytkownikom wyszukiwanie i wykorzystywanie zbiorów danych udostępnianych poprzez krajowe punkty dostępu.
5. Co najmniej dwa państwa członkowskie mogą stworzyć wspólny punkt dostępu.

## Artykuł 4

**Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie statycznych danych o drogach**

1. Aby ułatwić świadczenie zgodnych, interoperacyjnych i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii, organy administracji drogowej i zarządcy dróg udostępniają zbierane i aktualizowane przez siebie zgodnie z art. 8 statyczne dane o drogach w znormalizowanym formacie, o ile jest on dostępny, lub w dowolnym innym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, i powiązane z nimi metadane obejmujące informacje o ich jakości są udostępniane na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystywania przez dowolnego producenta map cyfrowych lub dostawcę usług na terenie Unii:
  - a) na niedyskryminujących warunkach;
  - b) w terminie, który gwarantuje świadczenie bez opóźnień usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
  - c) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o których mowa w art. 3;
  - d) organy administracji drogowej, zarządcy dróg, producenci map cyfrowych i dostawcy usług wykorzystujący statyczne dane o drogach, o których mowa w ust. 1, współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących statycznych danych o drogach organom administracji drogowej i zarządcom dróg, od których te dane pochodzą.
3. W przypadku wykorzystywania przez dostawców usług statycznych danych o drogach, o których mowa w ust. 1, udostępnianych przez organy administracji drogowej i zarządców dróg, uwzględniają oni – w najszerszym możliwym zakresie – wszelkie projekty organizacji ruchu opracowane przez właściwe organy.

## Artykuł 5

**Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie dynamicznych danych o stanie dróg**

1. Aby ułatwić świadczenie zgodnych, interoperacyjnych i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii, organy administracji drogowej i zarządcy dróg udostępniają zbierane i aktualizowane przez siebie zgodnie z art. 9 dynamiczne dane o stanie dróg w formacie DATEX II (CEN/TS 16157 i późniejsze aktualizacje) bądź w dowolnym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego, który jest w pełni zgodny i interoperacyjny z formatem DATEX II.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, i powiązane z nimi metadane obejmujące informacje o ich jakości są udostępniane na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystywania przez dowolnego dostawcę usług na terenie Unii:
  - a) na niedyskryminujących warunkach;
  - b) w terminie, który gwarantuje świadczenie bez opóźnień usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
  - c) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o których mowa w art. 3.
3. W przypadku wykorzystywania przez dostawców usług dynamicznych danych o stanie dróg, o których mowa w ust. 1, udostępnianych przez organy administracji drogowej i zarządców dróg, uwzględniają oni – w najszerszym możliwym zakresie – wszelkie czasowe środki zarządzania ruchem przyjęte przez właściwe organy.

## Artykuł 6

**Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie danych o ruchu**

1. Aby ułatwić świadczenie zgodnych, interoperacyjnych i zachowujących ciągłość usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu na terenie całej Unii, organy administracji drogowej i zarządcy dróg udostępniają zbierane i aktualizowane przez siebie zgodnie z art. 10 dane o ruchu w formacie DATEX II (CEN/TS 16157 i jego aktualizacje) bądź w dowolnym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego, który jest w pełni zgodny i interoperacyjny z formatem DATEX II.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, i powiązane z nimi metadane obejmujące informacje o ich jakości są udostępniane na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystywania przez dowolnego dostawcę usług na terenie Unii:
  - a) na niedyskryminujących warunkach;
  - b) w terminie, który gwarantuje świadczenie bez opóźnień usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
  - c) za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu, o których mowa w art. 3.

3. Aby zoptymalizować zarządzanie ruchem, organy administracji drogowej i zarządcy dróg mogą żądać od dostawców usług udostępnienia danych o ruchu gromadzonych i aktualizowanych przez nich zgodnie z art. 10. Tego typu dane zostają udostępnione w formacie DATEX II (CEN/TS 16157 i późniejsze aktualizacje) lub w dowolnym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego, który jest w pełni zgodny i interoperacyjny z formatem DATEX II, za pośrednictwem punktu dostępu, o którym mowa w art. 3, i wraz z powiązаныmi z tymi danymi metadanymi zawierającymi informacje o ich jakości.

#### Artykuł 7

### Aktualizacje danych

Usługi informacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące ruchu opierają się na aktualizacjach statycznych danych o drogach, dynamicznych danych o stanie dróg i danych o ruchu bądź ich dowolnej kombinacji. Wszystkie dane muszą być regularnie aktualizowane przez organy administracji drogowej, zarządców dróg i dostawców usług zgodnie z wymogami określonymi w art. 8–10. Organy administracji drogowej, zarządcy dróg i dostawcy usług na bieżąco korygują wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregokolwiek z użytkowników i użytkowników końcowych.

#### Artykuł 8

### Aktualizowanie statycznych danych o drogach

1. Aktualizacja statycznych danych o drogach obejmuje co najmniej następujące parametry:

- a) rodzaj statycznych danych o drogach, zgodnie z pkt 1 załącznika, objęty aktualizacją;
- b) lokalizację sytuacji na drodze objętej aktualizacją;
- c) rodzaj aktualizacji (modyfikacja, dodanie lub usunięcie elementu danych);
- d) opis aktualizacji;
- e) datę aktualizacji danych;
- f) datę i czas faktycznego lub planowanego wystąpienia zmiany w danej sytuacji na drodze;
- g) jakość aktualizacji danych.

Lokalizacja objętej aktualizacją sytuacji na drodze musi zostać ustalona za pomocą zharmonizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwi niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

2. Organy administracji drogowej i zarządcy dróg zapewniają bieżące aktualizowanie statycznych danych o drogach oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje użytkownikom z wyprzedzeniem.

3. W przypadku wykorzystywania przez producentów map cyfrowych i dostawców usług aktualizacji statycznych danych o drogach, zapewniają oni przetwarzanie tych aktualizacji na bieżąco, tak aby stosowne informacje były niezwłocznie udostępniane użytkownikom końcowym.

#### Artykuł 9

### Aktualizowanie dynamicznych danych o stanie dróg

1. Aktualizacja dynamicznych danych o stanie dróg obejmuje co najmniej następujące parametry:

- a) rodzaj dynamicznych danych o stanie dróg, zgodnie z pkt 2 załącznika, objęty aktualizacją oraz – w stosownych przypadkach – krótki opis aktualizacji;
- b) lokalizację zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją;
- c) okres występowania zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją;
- d) jakość aktualizacji danych.

Lokalizacja zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją musi zostać ustalona za pomocą zharmonizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

2. Organy administracji drogowej i zarządcy dróg zapewniają aktualizowanie na bieżąco dynamicznych danych o stanie dróg oraz – o ile dysponują stosowną wiedzą i są w stanie to zrobić – udostępniają te aktualizacje z wyprzedzeniem.
3. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym są odpowiednio modyfikowane lub wycofywane jak najszybciej po zmianie statusu określonych dynamicznych danych o stanie dróg.
4. W przypadku wykorzystywania przez dostawców usług aktualizacji dynamicznych danych o stanie dróg, zapewniają oni przetwarzanie tych aktualizacji na bieżąco, tak aby stosowne informacje były niezwłocznie udostępniane użytkownikom końcowym.

#### Artykuł 10

##### **Aktualizowanie danych o ruchu**

1. Aktualizacja danych o ruchu obejmuje co najmniej następujące parametry:
  - a) rodzaj danych o ruchu, zgodnie z pkt 3 załącznika, objęty aktualizacją oraz – w stosownych przypadkach – krótki opis aktualizacji;
  - b) lokalizację zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją;
  - c) jakość aktualizacji danych.

Lokalizacja zdarzenia lub sytuacji na drodze objętych aktualizacją musi zostać ustalona za pomocą zharmonizowanej lub innej powszechnie uznanej metody dynamicznego pozycjonowania, które umożliwia niedwuznaczne dekodowanie i interpretowanie tej lokalizacji.

2. Informacje o ruchu w czasie rzeczywistym są odpowiednio zmieniane lub wycofywane przez zarządców dróg i dostawców usług jak najszybciej po zmianie statusu określonych danych o ruchu.
3. W przypadku wykorzystywania przez dostawców usług aktualizacji danych o ruchu, zapewniają oni przetwarzanie tych aktualizacji na bieżąco, tak aby stosowne informacje były niezwłocznie udostępniane użytkownikom końcowym.

#### Artykuł 11

##### **Ocena zgodności**

1. Państwa członkowskie przeprowadzają – zgodnie z ust. 2 i 3 – oceny w celu ustalenia, czy wymogi określone w art. 3–10 spełniane są przez organy administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map cyfrowych i dostawców usług.
2. Aby przeprowadzić procedurę oceny, właściwe organy państw członkowskich mogą żądać od organów administracji drogowej, zarządców dróg, producentów map drogowych i dostawców usług następujących dokumentów:
  - a) opisu oferowanych przez nich danych o drogach i ruchu, 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) popartych dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–10.
3. Państwa członkowskie prowadzą wyrywkowe kontrole poprawności deklaracji, o których mowa w ust. 2 lit. b).

#### Artykuł 12

##### **Sprawozdawczość**

1. Najpóźniej w terminie do dnia 13 lipca 2017 r. państwa członkowskie muszą przedstawić Komisji sprawozdanie na temat (ewentualnych) środków podjętych w celu stworzenia krajowego punktu dostępu i na temat jego cech funkcjonalnych oraz – w stosownych przypadkach – wykaz autostrad nieobjętych kompleksową transeuropejską siecią drogową i wskazywanych stref priorytetowych.



2. Najpóźniej w terminie do dnia 13 lipca 2018 r., a następnie co dwa lata kalendarzowe, państwa członkowskie muszą przedstawić Komisji sprawozdanie zawierające następujące informacje:
- postępy poczynione w zakresie dostępności, wymiany i ponownego wykorzystywania rodzajów danych o drogach i ruchu określonych w załączniku;
  - zakres geograficzny i treść danych o drogach i ruchu w ramach usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu i ich jakość, w tym kryteria stosowane w celu określenia tej jakości i środki stosowane w celu jej monitorowania;
  - wyniki oceny zgodności z wymogami określonymi w art. 3–10, o której mowa w art. 11;
  - w stosownych przypadkach – opis zmian w krajowym lub wspólnym punkcie dostępu;
  - w stosownych przypadkach – opis zmian w strefach priorytetowych.

### Artykuł 13

#### **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 13 lipca 2017 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 18 grudnia 2014 r.

W imieniu Komisji  
Jean-Claude JUNCKER  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

**KATEGORIE DANYCH**

(o których mowa w art. 2, 8, 9, 10 i 12)

## 1. Rodzaje statycznych danych o drogach obejmują w szczególności:

- a) połączenia w ramach sieci drogowej i ich cechy fizyczne, np.:
  - (i) geometrię;
  - (ii) szerokość drogi;
  - (iii) liczbę pasów ruchu;
  - (iv) nachylenia;
  - (v) skrzyżowania;
- b) klasyfikację drogi;
- c) znaki drogowe odpowiadające przepisom ruchu drogowego i ostrzegające przez zagrożeniami, np.:
  - (i) warunki dostępu do tuneli;
  - (ii) warunki dostępu do mostów;
  - (iii) stałe ograniczenia dostępu;
  - (iv) inne przepisy ruchu drogowego;
- d) ograniczenia prędkości;
- e) projekty organizacji ruchu;
- f) przepisy dotyczące dostaw towarów;
- g) lokalizację punktów poboru opłat;
- h) wskazanie dróg płatnych, obowiązujące stałe opłaty dla użytkowników dróg i dostępne metody płatności;
- i) lokalizację miejsc parkingowych i miejsc obsługi podróżnych;
- j) lokalizacje punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych i warunki korzystania z nich;
- k) lokalizacja stacji paliw oferujących: sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), gaz płynny (LPG);
- l) lokalizacja przystanków transportu publicznego i punktów przesiadkowych;
- m) lokalizacja stref dostaw.

## 2. Rodzaje dynamicznych danych o stanie dróg obejmują w szczególności:

- a) zamknięcie drogi;
- b) zamknięcie pasa ruchu;
- c) zamknięcie mostu;
- d) zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych;
- e) roboty drogowe;
- f) wypadki i incydenty;
- g) dynamiczne ograniczenia prędkości;

- h) kierunek jazdy na pasach ruchu o zmiennym kierunku;
- i) złe warunki na drodze;
- j) czasowe środki zarządzania ruchem;
- k) zmienne opłaty dla użytkowników dróg i dostępne metody płatności;
- l) dostępność miejsc parkingowych;
- m) dostępność stref dostaw;
- n) koszt miejsc parkingowych;
- o) dostępność punktów ładowania pojazdów elektrycznych;
- p) warunki pogodowe mające wpływ na nawierzchnię i widoczność.

Te dane o charakterze krótkoterminowym nie muszą być uwzględniane w aktualizacjach map cyfrowych, ponieważ nie są one uznawane za zmiany o charakterze stałym.

3. Rodzaje danych o ruchu obejmują w szczególności:

- a) wielkość ruchu;
  - b) prędkość;
  - c) lokalizacja i długość zatoru drogowego;
  - d) czasy przejazdu;
  - e) czas oczekiwania na przejściach granicznych do państw niebędących członkami UE.
-