KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) Nr. 2015/962

2014 m. gruodžio 18 d.

kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos ([1]), ypač į jos 7 straipsnį,

kadangi:

(1) Direktyvos 2010/40/ES 3 straipsnio b punkte nustatyta prioritetinė specifikacijų ir standartų rengimo sritis – tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas visoje ES;

(2) Direktyvos 2010/40/ES 6 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad Komisija priimtų specifikacijas, būtinas suderinamumui, sąveikai ir tęstinumui užtikrinti diegiant ir naudojant pažangiosios transporto sistemas tikralaikės eismo informacijos paslaugoms visoje Europoje teikti. Šiuo reglamentu siekiama sudaryti geresnes sąlygas prieiti prie kelio ir eismo duomenų, būtinų teikiant aukštos kokybės ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas visoje Sąjungoje, jais keistis, juos naudoti daug kartų ir atnaujinti;

(3) Direktyvos 2010/40/ES 5 straipsnyje numatyta, kad diegiamoms pažangiųjų transporto sistemų prietaikoms skirtos specifikacijos, priimtos pagal direktyvos 6 straipsnį, turėtų būti taikomos be įtakos kiekvienos valstybės narės teisei spręsti dėl tokių prietaikų ir paslaugų diegimo jos teritorijoje;

(4) visų tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimui šios specifikacijos turėtų būti taikomos be įtakos kitoms specifikacijoms, priimtoms kitais teisės aktais pagal Direktyvą 2010/40/ES, ypač Komisijos deleguotaisiais reglamentais (ES) Nr. 885/2013 ([2]) ir (ES) Nr. 886/2013 ([3]);

(5) Sąjungoje jau yra tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimo rinka, todėl tokių paslaugų naudotojai, klientai ir teikėjai yra suinteresuoti, kad būtų sukurtos tinkamos pagrindinės šios rinkos sąlygos, kad ji būtų išsaugota ir toliau novatoriškai plėtojama. Atsižvelgiant į tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimą, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/98/EB ([4]) nustatytos viešojo sektoriaus informacijos naudojimo daug kartų visoje Sąjungoje būtiniausios taisyklės. Dėl duomenų, kuriuos turi kelių direkcijos ir viešieji kelių valdytojai, naudojimo daug kartų pasakytina, kad šiuo reglamentu nustatytos taisyklės, visų pirma tos, kurios yra susijusios su duomenų atnaujinimu, yra taikomos be įtakos Direktyva 2003/98/EB nustatytoms taisyklėms;

(6) siekiant paremti Sąjungos aplinkos apsaugos politiką, taip pat politiką arba veiklą, kuri gali turėti įtakos aplinkai, pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/2/EB ([5]) sukurta Europos Sąjungos erdvinių duomenų

([1]) OL L 207, 2010 8 6, p. 1.
([2]) 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 885/2013, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos ITS direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informavimo apie saugias sunkvežimių ir komercinių transporto priemonių stovėjimo vietas paslaugų teikimo (OL L 247, 2013 9 18, p. 1).
([3]) 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų (OL L 247, 2013 9 18, p. 6).
([4]) 2003 m. lapkričio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/98/EB dėl viešojo sektoriaus informacijos pakartotinio naudojimo (OL L 345, 2003 12 31, p. 90).
([5]) 2007 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/2/EB, sukurianti Europos bendrijos erdvinės informacijos infrastruktūrą (INSPIRE) (OL L 108, 2007 4 25, p. 1).

infrastruktūra, kad erdvine informacija (įskaitant erdvinių duomenų temą „Transporto tinklai“) būtų galima dalytis ir kad ji būtų viešai prieinama visoje Sąjungoje. Šiame reglamente nustatytos specifikacijos turėtų derėti su Direktyva 2007/2/EB ir jos įgyvendinimo teisės aktais, ypač Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1089/2010 ([1]), nustatytomis specifikacijomis. Į šių specifikacijų taikymo sritį įtraukus visų tipų statinius duomenis, galėtų taip pat būti paskatintas tolesnis šios srities derinimas;

(7) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 ([2]) apibrėžiama kelių transporto infrastruktūra, kuri yra pagrindinio ir visuotinio transeuropinio transporto tinklo dalis. Šis reglamentas turėtų būti taikomas Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 apibrėžtam visuotiniam transeuropiniam kelių tinklui, nes kaip tik jame tarptautinio kelių transporto veiklos dalis yra didžiausia. Į šį tinklą jau įtraukta dauguma automagistralių, todėl siekiant kelių naudotojams užtikrinti nuoseklumą šis reglamentas turėtų būti taikomas ir kitoms automagistralėms. Dažnos išorinės eismo pasekmės ir kiti eismo valdymo sunkumai, pavyzdžiui, spūstys, oro tarša arba triukšmas, reiškiasi ne vien tik transeuropiniame kelių tinkle ar automagistralėse. Daug eismo spūsčių dažnai susidaro miestuose. Todėl valstybėms narėms turėtų būti leista šias specifikacijas taikyti pasirinktiems keliams, kurie nepriklauso transeuropiniam kelių tinklui ir automagistralių tinklui, jei tuos kelius jos nusistačiusios laikyti prioritetinėmis zonomis. Valstybėms narėms turėtų būti leista prioritetines zonas atnaujinti, nes eismo modeliai nuolat keičiasi;

(8) statinių kelio duomenų, dinaminių kelio būklės duomenų ir eismo duomenų charakteristikos skiriasi, o kiekvieno tipo duomenys turi atitikti deramus reikalavimus. Atsižvelgiant į duomenų šaltinių (nuo infrastruktūros jutiklių iki transporto priemonių, veikiančių kaip jutikliai) įvairovę, svarbu, kad specifikacijos būtų taikomos atitinkamų kategorijų duomenims, nesvarbu iš kokio šaltinio gauti duomenys ir kokia technologija duomenys sukurti arba atnaujinti;

(9) jei tektų apdoroti asmens duomenis, jie turėtų būti, jei įmanoma, negrįžtamai paverčiami anoniminiais. Be to, tokie duomenys turėtų būti apdorojami pagal Sąjungos teisės reikalavimus, nustatytus visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 95/46/EB ([3]) ir 2002/58/EB ([4]), ir pagal su jais susijusius nacionalinės teisės aktus. Duomenų apdorojimas turėtų atitikti tikslų apribojimo ir duomenų kiekio mažinimo principus;

(10) jei informacijos paslauga turi būti grindžiama duomenų, įskaitant buvimo vietos duomenis, rinkimu iš pačių galutinių naudotojų arba per būsimas bendradarbiavimo sistemas, galutiniai naudotojai turėtų būti aiškiai informuojami apie tokių duomenų rinkimą, duomenų rinkimo tvarką ir galimą važiavimo sekimą, taip pat apie tokių duomenų saugojimo laikotarpį. Viešieji ir privatieji duomenų rinkėjai, pavyzdžiui, kelių valdytojai, paslaugų teikėjai ir automobilių pramonė, turėtų įdiegti tinkamas technines priemones, kad užtikrintų iš galutinių naudotojų ar jų transporto priemonių gautų duomenų anonimiškumą;

(11) kad būtų organizuojamas vienodas ir nenutrūkstamas tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimas, valstybės narės turėtų remtis Europos ir tarptautinių standartizacijos organizacijų pateiktais esamais techniniais sprendimais ir standartais, pavyzdžiui standartais DATEX II (CEN/TS 16157 ir paskesnėmis atnaujintomis redakcijomis) ir ISO. Jei tam tikro tipo duomenų standartinio formato nėra, valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai turėtų būti skatinami bendradarbiauti, kad susitartų dėl duomenų apibrėžties, duomenų formato ir metaduomenų;

(12) Sąjungoje yra keli dinaminiai vietos nurodymo metodai, jie yra taikomi valstybėse narėse. Įvairius vietos nurodymo metodus turėtų būti leidžiama naudoti toliau. Vis dėlto valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai turėtų būti skatinami bendradarbiauti (prireikus pasitelkti Europos standartizacijos įstaigas), kad susitartų dėl leidžiamų vietos nurodymo metodų;

(13) kad būtų rengiami naujausi ir tikslūs skaitmeniniai žemėlapiai, o jie yra vienas iš esminių išteklių patikimoms pažangiųjų transporto sistemų prietaikoms, kelių direkcijos ir kelių valdytojai turi būtinai prieiti prie statinių kelio

([1]) 2010 m. lapkričio 23 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1089/2010, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/2/EB nuostatos dėl erdvinių duomenų rinkinių ir paslaugų sąveikumo (OL L 323, 2010 12 8, p. 11).

([2]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

([3]) 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB) dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 281, 1995 11 23, p. 31).

([4]) 2002 m. liepos 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/58/EB dėl asmens duomenų tvarkymo ir privatumo apsaugos elektroninių ryšių sektoriuje (OL L 201, 2002 7 31, p. 37).

duomenų ir reguliariai juos atnaujinti. Skaitmeninių žemėlapių rengėjai turėtų būti skatinami į savo esamus žemėlapius ir žemėlapių atnaujinimo paslaugas laiku integruoti statinius kelio duomenis. Kad būtų laikomasi viešosios politikos, pavyzdžiui, kelių eismo saugos, krypčių, valdžios institucijos turėtų turėti galimybę paslaugų teikėjų ir skaitmeninių žemėlapių rengėjų prašyti šalinti netikslumus iš jų duomenų;

(14) tikralaikės eismo informacijos paslaugoms visoje Sąjungoje teikti yra būtinas tikslių ir naujausių statinių kelio duomenų, dinaminių kelio būklės duomenų ir eismo duomenų prieinamumas. Atitinkamus duomenis renka ir laiko kelių direkcijos, kelių valdytojai ir tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikėjai. Kad būtų lengviau keistis tokioms paslaugoms teikti naudojamais duomenimis ir juos naudoti daug kartų, kelių direkcijos, kelių valdytojai ir tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikėjai turėtų duomenis, susijusius metaduomenis, ir informaciją apie duomenų kokybę padaryti prieinamus per nacionalinius arba bendruosius prieigos punktus kitoms kelių direkcijoms, kelių valdytojams, tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikėjams ir skaitmeninių žemėlapių rengėjams. Priklausomai nuo duomenų tipo, prieigos punktas gali būti duomenų saugykla, registras, interneto portalas ar pan. Valstybės narės turėtų sutelkti esamus viešuosius ir privačiuosius prieigos punktus į vieną punktą, kad sudarytų galimybę prieiti prie visų tipų turimų aktualių duomenų, kurie patenka į šių specifikacijų taikymo sritį. Valstybėms narėms turėtų būti leidžiama bendradarbiauti tarpusavyje, kad jos sukurtų bendrą prieigos punktą, aprėpiantį dalyvaujančių valstybių narių turimus duomenis. Valstybės narės turėtų turėti teisę spręsti, ar į šio reglamento taikymo sritį patenkantiems duomenims naudoti prieigos punktus, kurie sukurti vykdant kitus pagal Direktyvą 2010/40/ES priimtus teisės aktus;

(15) kad kelių direkcijos, kelių valdytojai ir skaitmeninių žemėlapių rengėjai reikiamus duomenis surastų ir naudotų veiksmingai ir rentabiliai, būtina atitinkamais metaduomenimis tinkamai aprašyti šių duomenų turinį ir struktūrą;

(16) kelių direkcijos arba kelių valdytojai ir paslaugų teikėjai neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigoti pradėti rinkti kokius nors duomenis, kurių jie anksčiau nerinko, ar skaitmeninti duomenis, kurių kompiuterio skaitomu formatu iki šiol nebuvo. Konkretūs reikalavimai, susiję su statinių kelio duomenų, dinaminių kelio būklės duomenų ir eismo duomenų atnaujinimu, turėtų būti taikomi tik tiems duomenims, kurie yra faktiškai renkami ir yra kompiuterio skaitomo formato. Kartu valstybės narės turėtų būti skatinamos ieškoti jų poreikius atitinkančių rentabilių būdų, kaip skaitmeninti statinius kelio duomenis;

(17) kelių direkcijos arba kelių valdytojai neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigojami parengti arba įgyvendinti eismo srautų planus ir laikinas eismo valdymo priemones. Paslaugų teikėjai neturėtų būti šiomis specifikacijomis įpareigojami savo duomenimis dalytis su kitais paslaugų teikėjais. Paslaugų teikėjai turėtų turėti teisę vieni su kitais sudaryti komercines atitinkamų duomenų naudojimo daug kartų sutartis;

(18) valstybės narės ir pažangiosiomis transporto sistemomis suinteresuotieji subjektai turėtų būti skatinami drauge susitarti dėl bendrų duomenų kokybės apibrėžčių, kad bendri duomenų kokybės rodikliai (pavyzdžiui, duomenų išsamumas, tikslumas ir naujumas, gavimo metodas ir vietos nustatymo metodas) būtų naudojami visoje eismo duomenų vertės grandinėje. Valstybės narės ir pažangiosiomis transporto sistemomis suinteresuotieji subjektai taip pat turėtų būti skatinami dirbti toliau ir parengti susijusius įvairių tipų duomenų kokybės matavimo ir stebėjimo metodus. Valstybės narės turėtų būti skatinamos tarpusavyje dalytis savo šios srities žiniomis, patirtimi ir efektyvaus darbo būdais;

(19) pripažįstama, kad naudodamosi privačiųjų paslaugų teikėjų parengtais kelio ir eismo duomenimis, taip pat tikralaikės eismo informacijos paslaugomis valdžios institucijos gali rentabiliai pagerinti eismo valdymą, infrastruktūros valdymą ir techninę jos priežiūrą. Tačiau teisė priimti sprendimus dėl tokių duomenų ir susijusių paslaugų naudojimo arba naudojimo daug kartų konkrečių sąlygų turėtų būti palikta atitinkamoms šalims, nedarant įtakos Direktyvos 2003/98/EB nuostatų taikymui;

(20) kelių direkcijų ir kelių valdytojų surinktus statinius kelio duomenis, dinaminius kelio būklės duomenis ir eismo duomenis privatieji paslaugų teikėjai gali naudoti kaip savo tikralaikės eismo informacijos paslaugų pradinius duomenis. Tačiau teisė priimti sprendimus dėl tokių duomenų naudojimo daug kartų konkrečių sąlygų turėtų būti palikta atitinkamoms šalims, nedarant įtakos Direktyvos 2003/98/EB nuostatų taikymui;

(21) siekdamos užtikrinti teisingą šių specifikacijų įgyvendinimą valstybės narės turėtų vertinti, kaip kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai laikosi kelio ir eismo duomenų prieigos, keitimosi jais, jų naudojimo daug kartų ir atnaujinimo reikalavimų. Todėl kompetentingos institucijos turėtų turėti teisę remtis įrodymais grindžiamomis atitikties deklaracijomis, kurias teiktų kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai;

(22) šiomis specifikacijomis neribojama radijo transliuotojų žodžio laisvė, nes jomis jie neįpareigojami priimti jokios konkrečios pozicijos dėl informacijos, kurią ketinama skleisti, o valstybėms narėms paliekama pakankamai galimybių atsižvelgti į savo nacionalines konstitucines tradicijas, susijusias su radijo transliuotojų žodžio laisve;

(23) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 ([1]) 28 straipsnio 2 dalį pasikonsultuota su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu; jis pateikė nuomonę 2015 m. birželio 17 d.,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos specifikacijos, būtinos užtikrinti galimybes kelių direkcijoms, kelių valdytojams ir paslaugų teikėjams prieiti prie tikralaikės eismo informacijos paslaugų teikimui visoje Europos Sąjungoje reikalingų kelio ir eismo duomenų, jais keistis, naudoti juos daug kartų ir atnaujinti.

Jis taikomas visuotiniam transeuropiniam kelių tinklui ir į jį neįtrauktoms automagistralėms, taip pat nacionalinių institucijų nustatytoms prioritetinėms zonoms, jeigu, tų institucijų nuomone, jas dera nustatyti.

Jis taikomas pagal Direktyvos 2010/40/ES 5 straipsnį.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Direktyvos 2010/40/EB 4 straipsnyje.

Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

(1) pagrindinis transeuropinis kelių tinklas – kelių transporto infrastruktūra, kuri yra Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 apibrėžto pagrindinio tinklo dalis;

(2) visuotinis transeuropinis kelių tinklas – kelių transporto infrastruktūra, kuri yra Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 apibrėžto visuotinio tinklo dalis;

(3) Automagistralė – kelias, kuris valstybės narės, kurioje jis yra, pripažintas automagistrale;

(4) prioritetinės zonos – prie visuotinio transeuropinio kelių tinklo dalių ir prie automagistralių nepriskiriami, visų pirma miestuose esantys, kelio ruožai, kuriuos nustato nacionalinės institucijos, jeigu, įvertinusios dažnų eismo spūsčių lygį arba kitus eismo valdymo aspektus, nusprendžia, kad tai reikalinga;

(5) duomenų prieinamumas – galimybė bet kada prašyti ir gauti kompiuterio skaitomo formato duomenų;

([1]) 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

(6) stãtiniai kelio duomenys – priedo 1 punkte išvardyti dažnai arba reguliariai nekeičiami duomenys;

(7) dinaminiai kelio būklės duomenys – priedo 2 punkte išvardyti dažnai arba reguliariai keičiami duomenys apie kelio būklę;

(8) eismo duomenys – priedo 3 punkte išvardyti eismo charakteristikų duomenys;

(9) duomenų atnaujinimas – bet koks esamų duomenų keitimas, įskaitant jų pašalinimą arba naujų ar papildomų elementų įrašymą;

(10) tikralaikė eismo informacija – bet kurių statinių kelio duomenų, dinaminių kelio būklės duomenų, eismo duomenų arba jų derinio išvestinė informacija, kurią naudotojams ir galutiniams naudotojams bet kokia ryšio priemone pateikia kelių direkcijos, kelių valdytojai arba paslaugų teikėjai;

(11) tikralaikės eismo informacijos paslauga – pažangiosios transporto sistemos paslauga, kuria naudotojams ir galutiniams naudotojams nedelsiant pateikiama tikralaikė eismo informacija;

(12) kelių direkcija – bet kuri viešojo sektoriaus institucija, atsakinga už jos teritorinėje žinioje esančių kelių planavimą, kontrolę arba administravimą;

(13) kelio valdytojas – bet kuris viešasis arba privatusis subjektas, atsakingas už kelio techninę priežiūrą ir administravimą;

(14) paslaugų teikėjas – bet kuris viešasis arba privatusis tikralaikės eismo informacijos paslaugų, išskyrus paprasčiausią informacijos perteikimą, teikėjas naudotojams ir galutiniams naudotojams;

(15) Naudotojas – bet kuri kelių direkcija, kelio valdytojas, paslaugos teikėjas arba skaitmeninių žemėlapių rengėjas;

(16) galutinis naudotojas – bet kuris kelio naudotojas (fizinis arba juridinis asmuo), turintis prieigą prie tikralaikės eismo informacijos paslaugų;

(17) prieigos punktas – skaitmeninė sąsaja, kuria statiniai kelio duomenys, dinaminiai kelio būklės duomenys ir eismo duomenys kartu su atitinkamais metaduomenimis pateikiami naudotojams naudoti daug kartų arba kuria šių duomenų šaltiniai ir metaduomenys pateikiami naudotojams naudoti daug kartų;

(18) Metaduomenys – struktūrinis duomenų turinio aprašymas, padedantis surasti duomenis ir jais naudotis;

(19) paieškos paslaugos – paslaugos, kurias teikiant atitinkamas metaduomenų turinys naudojamas ir rodomas prašomų duomenų paieškai;

(20) laikinosios eismo valdymo priemonės – laikinosios priemonės, kuriomis norima pašalinti tam tikrą eismo trukdį ir kurios parengtos, pavyzdžiui, eismo srautams kontroliuoti ir kreipti;

(21) eismo srautų planai – nuolatinės eismo valdymo priemonės, kurias eismo valdytojai parengia eismo srautams valdyti ir kreipti reaguojant į nuolatinius arba dažnus eismo trukdžius.

3 straipsnis

Nacionalinis prieigos punktas

1. Kiekviena valstybė narė sukuria nacionalinį prieigos punktą. Nacionalinis prieigos punktas yra vienas bendras punktas, per kurį naudotojams prieinami kelių direkcijų, kelių valdytojų ir paslaugų teikėjų kelio ir eismo duomenys, įskaitant duomenų atnaujinimus, susiję su tam tikros valstybės narės teritorija.

2. Jei, valstybių narių nuomone, dera, nacionaliniais prieigos punktais gali būti esami nacionaliniai prieigos punktai, sukurti laikantis kitais pagal Direktyvą 2010/40/ES priimtais teisės aktais nustatytų reikalavimų.

3. Nacionaliniai prieigos punktai naudotojams teikia reikiamas paieškos paslaugas.

4. Kelių direkcijos ir kelių valdytojai, bendradarbiaudami su skaitmeninių žemėlapių rengėjais ir paslaugų teikėjais, užtikrina reikiamų metaduomenų teikimą, kad naudotojai galėtų surasti duomenų rinkinius, prieiga prie kurių teikiama per nacionalinius prieigos punktus, ir jais naudotis.

5. Dvi arba daugiau valstybių narių gali sukurti bendrą prieigos punktą.

4 straipsnis

Statinių kelio duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir jų naudojimas daug kartų

1. Kad suderinamas, sąveikias ir ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas būtų lengviau teikti visoje Sąjungoje, kelių direkcijos ir kelių valdytojai surinktus standartinio formato statinius kelio duomenis pagal 8 straipsnį teikia ir atnaujina standartiniu formatu, jei yra, arba bet kuriuo kitu kompiuterio skaitomu formatu.

2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, kuriuose yra informacija apie jų kokybę, visiems skaitmeninių žemėlapių rengėjams arba paslaugų teikėjams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir naudoti juos daug kartų, yra prieinami:

a) be diskriminacijos;

b) per tiek laiko, kad būtų galima laiku suteikti tikralaikės eismo informacijos paslaugą;

c) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą;

d) kai 1 dalyje nurodytus statinius kelio duomenis naudojančios kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai bendradarbiaudami užtikrina, kad visi statinių kelio duomenų netikslumai, apie kuriuos pranešama tuos duomenis pateikusioms kelių direkcijoms ir kelių valdytojams, būtų nedelsiant šalinami.

3. Naudodamiesi 1 dalyje nurodytais kelių direkcijų ir kelių valdytojų pateiktais statiniais kelio duomenimis, paslaugų teikėjai kuo labiau atsižvelgia į visus kompetentingų institucijų parengtus eismo srautų planus.

5 straipsnis

Dinaminių kelio būklės duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir jų naudojimas daug kartų

1. Kad suderinamas, sąveikias ir ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas būtų lengviau teikti visoje Sąjungoje, kelių direkcijos ir kelių valdytojai surinktus standartinio formato dinaminius kelio būklės duomenis pagal 9 straipsnį teikia ir atnaujina formatu DATEX II (CEN/TS 16157 ir paskesnių atnaujintų redakcijų) arba bet kuriuo kitu visiškai su formatu DATEX II suderinamu ir sąveikiu kompiuterio skaitomu formatu.

2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, kuriuose yra informacija apie jų kokybę, visiems paslaugų teikėjams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:

a) be diskriminacijos;

b) per tiek laiko, kad būtų galima laiku suteikti tikralaikės eismo informacijos paslaugą;

c) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.

3. Naudodamiesi 1 dalyje nurodytais kelių direkcijų ir kelių valdytojų pateiktais dinaminiais kelio būklės duomenimis, paslaugų teikėjai kuo labiau atsižvelgia į visas kompetentingų institucijų parengtas laikinąsias eismo valdymo priemones.

6 straipsnis

Eismo duomenų prieinamumas, keitimasis jais ir jų naudojimas daug kartų

1. Kad suderinamas, sąveikias ir ištisines tikralaikės eismo informacijos paslaugas būtų lengviau teikti visoje Sąjungoje, kelių direkcijos ir kelių valdytojai surinktus standartinio formato eismo duomenis pagal 10 straipsnį teikia ir atnaujina formatu DATEX II (CEN/TS 16157 ir paskesnių atnaujintų redakcijų) arba bet kuriuo kitu visiškai su formatu DATEX II suderinamu ir sąveikiu kompiuterio skaitomu formatu.

2. 1 dalyje nurodyti duomenys ir atitinkami metaduomenys, kuriuose yra informacija apie jų kokybę, visiems paslaugų teikėjams Sąjungoje, norintiems keistis duomenimis ir juos naudoti daug kartų, yra prieinami:

a) be diskriminacijos;

b) per tiek laiko, kad būtų galima laiku suteikti tikralaikės eismo informacijos paslaugą;

c) per 3 straipsnyje nurodytą nacionalinį arba bendrą prieigos punktą.

3. Kad optimizuotų eismo valdymą, kelių direkcijos kelių valdytojai gali paslaugų teikėjų prašyti pateikti eismo duomenis, kuriuos jie renka ir atnaujina pagal 10 straipsnį. Formatu DATEX II (CEN/TS 16157 ir paskesnių atnaujintų redakcijų) arba bet kuriuo kitu visiškai su formatu DATEX II suderinamu ir sąveikiu kompiuterio skaitomu formatu šie duomenys su atitinkamais metaduomenimis, kuriuose yra informacija apie jų kokybę, pateikiami per 3 straipsnyje nurodytą prieigos punktą.

7 straipsnis

Duomenų atnaujinimas

Tikralaikės eismo informacijos paslaugos yra grindžiamos statinių kelio duomenų, dinaminių kelio būklės duomenų ir eismo duomenų arba tokių duomenų derinio atnaujinimu. Kelių direkcijos, kelių valdytojai, paslaugų teikėjai visus duomenis reguliariai atnaujina pagal 8 ir 10 straipsniuose nustatytus reikalavimus. Kelių direkcijos, kelių valdytojai, paslaugų teikėjai laiku šalina netikslumus, kuriuos savo duomenyse pastebi patys arba apie kuriuos jiems praneša naudotojai ir galutiniai naudotojai.

8 straipsnis

Statinių kelio duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie statinių kelio duomenų parametrai:

a) priedo 1 punkte nurodytas statinių kelio duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas;

b) sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta;

c) atnaujinimo tipas (pakeitimas, įrašymas arba pašalinimas);

d) atnaujinimo aprašymas;

e) duomenų atnaujinimo data;

f) data ir laikas, kada įvyko arba, kaip planuojama, įvyks tam tikros sąlygos pokytis;

g) duomenų atnaujinimo kokybė.

Sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais visuotinai priimtais dinaminiais vietos nustatymo metodais, kuriais galima aiškiai vietovę dekoduoti ir interpretuoti.

2. Kelių direkcijos ir kelių valdytojai užtikrina, kad statiniai kelio duomenys būtų laiku atnaujinami ir kad šie atnaujinimai, jei jie yra žinomi ir jei įmanoma, būtų iš anksto pateikiami naudotojams.

3. Naudodamiesi statinių kelio duomenų atnaujinimais, skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai užtikrina, kad atnaujinimai būtų laiku apdorojami siekiant informaciją nedelsiant pateikti galutiniams naudotojams.

9 straipsnis

Dinaminių kelio būklės duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie dinaminių kelio būklės duomenų parametrai:

a) priedo 2 punkte nurodytas dinaminių kelio būklės duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas ir, jei dera, trumpas jo aprašymas;

b) įvykio arba sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta;

c) įvykio arba sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, egzistavimo trukmė;

d) duomenų atnaujinimo kokybė.

Įvykio arba sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais visuotinai priimtais dinaminiais vietos nustatymo metodais, kuriais galima aiškiai vietovę dekoduoti ir interpretuoti.

2. Kelių direkcijos ir kelių valdytojai užtikrina, kad dinaminiai kelio būklės duomenys būtų laiku atnaujinami ir kad šie atnaujinimai, jei jie yra žinomi ir jei įmanoma, būtų iš anksto pateikiami.

3. Pakeitus susijusių dinaminių kelio būklės duomenų statusą, kuo skubiau atitinkamai keičiama arba anuliuojama tikralaikė eismo informacija.

4. Naudodamiesi dinaminių kelio būklės duomenų atnaujinimais paslaugų teikėjai užtikrina, kad atnaujinimai būtų laiku apdorojami siekiant informaciją nedelsiant pateikti galutiniams naudotojams.

10 straipsnis

Eismo duomenų atnaujinimas

1. Atnaujinami bent šie eismo duomenų parametrai:

a) priedo 3 punkte nurodytas eismo duomenų, su kuriais susijęs atnaujinimas, tipas ir, jei dera, trumpas jo aprašymas;

b) įvykio arba sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta;

c) duomenų atnaujinimo kokybė.

Įvykio arba sąlygos, su kuria susijęs atnaujinimas, vieta nustatoma standartizuotais arba kitais visuotinai priimtais dinaminiais vietos nustatymo metodais, kuriais galima aiškiai vietovę dekoduoti ir interpretuoti.

2. Pasikeitus susijusių eismo duomenų statusui, kelių valdytojai ir paslaugų teikėjai kuo skubiau atitinkamai keičia arba anuliuoja tikralaikę eismo informaciją.

3. Naudodamiesi eismo duomenų atnaujinimais, paslaugų teikėjai užtikrina, kad atnaujinimai būtų laiku apdorojami siekiant informaciją nedelsiant pateikti galutiniams naudotojams.

11 straipsnis

Atitikties vertinimas

1. Valstybės narės pagal 2–3 dalis vertina, ar kelių direkcijos, kelių valdytojai, skaitmeninių žemėlapių rengėjai ir paslaugų teikėjai laikosi 3–10 straipsniuose nustatytų reikalavimų.

2. Kad atliktų vertinimą, valstybės narės kompetentingos institucijos gali kelių direkcijų, kelių valdytojų, skaitmeninių žemėlapių rengėjų ir paslaugų teikėjų prašyti pateikti šiuos dokumentus:

a) jų teikiamų kelio ir eismo duomenų, skaitmeninių žemėlapių arba tikralaikės eismo informacijos paslaugų aprašymą, taip pat informaciją apie išvardytų dalykų kokybę ir tų duomenų naudojimo daug kartų sąlygas;

b) įrodymais grindžiamą 3–10 straipsniuose nustatytų reikalavimų atitikties deklaraciją.

3. Valstybės narės atsitiktine tvarka tikrina 2 dalies b punkte nurodytų deklaracijų teisingumą.

12 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Iki 2017 m. liepos 13 d. valstybės narės Komisijai pateikia ataskaitas, ar ir kokių priemonių imtasi, kad būtų sukurtas nacionalinis prieigos punktas, ir kaip jis veikia, taip pat, jei dera, į visuotinį transeuropinį kelių tinklą neįtrauktųjų automagistralių ir nustatytų prioritetinių zonų sąrašą.

2. Iki 2018 m. liepos 13 d. ir vėliau kas dvejus kalendorinius metus valstybės narės Komisijai pateikia ataskaitas su šia informacija:

a) padaryta priede išvardytų tipų kelio ir eismo duomenų prieinamumo, keitimosi jais ir jų naudojimo daug kartų pažanga;

b) tikralaikės eismo informacijos paslaugų geografinė aprėptis, kelio ir eismo duomenų turinys, taip pat tų paslaugų kokybė, įskaitant jos nustatymo kriterijus ir stebėjimo priemones;

c) atitikties 3–10 straipsniuose nustatytiems reikalavimams vertinimo, nurodyto 11 straipsnyje, rezultatai;

d) jei dera, nacionalinio arba bendro prieigos punkto pakeitimų aprašymas;

e) jei dera, prioritetinių zonų pakeitimų aprašymas.

13 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2017 m. liepos 13 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2014 m. gruodžio 18 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

DUOMENŲ KATEGORIJOS

(nurodytos 2, 8, 9, 10 ir 12 straipsniuose)

1. Statinių kelio duomenų tipai visų pirma yra:
   a) kelių tinklo jungtys ir jų fiziniai požymiai, tokie kaip:
      i) geometriniai parametrai;
      ii) kelio plotis;
      iii) kelio juostų skaičius;
      iv) nuolydžiai;
      v) sankryžos;
   b) kelio klasifikacija;
   c) eismo taisykles nustatantys ir pavojų žymintys kelio ženklai, tokie kaip:
      i) prieigos prie tunelių sąlygos;
      ii) prieigos prie tiltų sąlygos;
      iii) nuolatinis prieigos apribojimas;
      iv) kitos eismo taisyklės;
   d) greičio apribojimas;
   e) eismo srautų planai;
   f) krovinių pristatymo taisyklės;
   g) kelių mokesčio rinkimo punktų buvimo vietos;
   h) apmokestintų kelių identifikavimas, taikomi nustatyti kelio naudotojo mokesčiai ir galimi mokėjimo būdai;
   i) automobilių statymo ir aptarnavimo aikštelių buvimo vietos;
   j) elektromobilių baterijų įkrovimo punktų buvimo vietos ir jų naudojimo sąlygos;
   k) suslėgtųjų gamtinių dujų, suskystintųjų gamtinių dujų, suskystintųjų naftos dujų degalinių buvimo vietos;
   l) viešojo transporto stotelių ir persėdimo punktų buvimo vietos;
   m) pristatymo aikštelių buvimo vietos.
2. Dinaminių kelio būklės duomenų tipai visų pirma yra:
   a) kelio uždarymas;
   b) kelio juostos uždarymas;
   c) tilto uždarymas;
   d) draudimas sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms lenkti;
   e) kelio darbai;
   f) avarijos ir incidentai;
   g) dinaminis greičio ribojimas;

h) važiavimo kryptis apgręžiamojoje kelio juostoje;

i) blogos kelio sąlygos;

j) laikinosios eismo valdymo priemonės;

k) kintamieji kelio naudotojo mokesčiai ir galimi mokėjimo būdai;

l) laisvų vietų buvimas automobilių statymo aikštelėse;

m) laisvų vietų buvimas pristatymo aikštelėse;

n) automobilio statymo kaina;

o) laisvų vietų buvimas elektromobilių baterijų įkrovimo punktuose;

p) kelio paviršių ir matomumą veikiančios oro sąlygos.

Šie trumpalaikiai duomenys į skaitmeninių žemėlapių atnaujinimą neįtraukiami, nes jie nelaikomi nuolatiniais pakeitimais.

3. Eismo duomenų tipai visų pirma yra:

a) eismo intensyvumas;

b) greitis;

c) transporto priemonių eilių susidarymo vietos ir ilgiai;

d) kelionės laikas;

e) laukimo laikas prie sienos su ne ES valstybe nare kirtimo punkto.