

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2022/670 DE LA COMMISSION

du 2 février 2022

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 7,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point b), de la directive 2010/40/UE cite comme action prioritaire la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne.
- (2) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 2010/40/UE dispose que la Commission adopte les spécifications nécessaires pour garantir la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des systèmes de transport intelligents (STI) pour la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne. La Commission établit ces spécifications dans le règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission <sup>(2)</sup>, en vue d'améliorer l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données nécessaires à la fourniture de services d'informations en temps réel de haute qualité et en continu sur la circulation dans l'Union européenne.
- (3) Les données continuent de fournir la base contextuelle pour la production d'informations en temps réel sur la circulation. Le déploiement des STI s'accélère dans l'ensemble de l'Union, nécessitant un soutien continu sous la forme d'un accès accru et continu aux types de données existants et nouveaux pertinents pour la fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation, avec une plus grande couverture géographique. Par conséquent, une mise à jour des exigences relatives à la fourniture de données est nécessaire pour continuer à garantir une réutilisation efficace des services d'information aux utilisateurs finaux. Ces exigences mises à jour peuvent avoir une incidence sur l'ensemble de la chaîne de données, depuis l'obtention, le formatage et l'agrégation des données jusqu'à leur diffusion et leur inclusion dans les services d'information sur la circulation.
- (4) L'article 5 de la directive 2010/40/UE dispose que les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de ladite directive s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire.

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

- (5) Ces spécifications devraient s'appliquer à la fourniture de tous les services d'informations en temps réel sur la circulation, sans préjudice de spécifications particulières adoptées dans d'autres actes en vertu de la directive 2010/40/UE, notamment le règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission <sup>(3)</sup> et le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission <sup>(4)</sup>.
- (6) Il existe déjà un marché qui fournit des solutions en matière d'informations en temps réel sur la circulation dans l'Union. Les utilisateurs, les consommateurs ainsi que les prestataires de ces services ont intérêt à ce que des conditions appropriées soient créées pour ce marché, afin qu'il puisse être préservé et qu'il continue à se développer de manière innovante. En matière de fourniture de services d'informations en temps réel sur la circulation, la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union. Pour ce qui est de la réutilisation des données détenues par les autorités routières et les gestionnaires d'infrastructures routières publiques, les règles établies par le présent règlement, notamment en matière de mises à jour des données, devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive (UE) 2019/1024. En ce qui concerne la réutilisation des données détenues par les détenteurs de données privés, les règles établies par le présent règlement n'imposent pas le partage de données à titre gratuit. Les données des détenteurs de données privés peuvent faire l'objet d'accords de licence pour réglementer leur réutilisation.
- (7) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> établit une infrastructure d'information géographique dans l'Union européenne aux fins du partage des informations géographiques (y compris le thème de données géographique «Réseaux de transport») et de leur accessibilité au public sur tout son territoire, en soutien à ses politiques environnementales et politiques ou activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il importe que les spécifications définies dans le présent règlement soient compatibles avec celles établies par la directive 2007/2/CE et par ses actes d'exécution, notamment le règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission <sup>(7)</sup>. L'extension de l'application de ces spécifications à tous les types de données sur les infrastructures pourrait en outre favoriser la poursuite de l'harmonisation dans ce domaine.
- (8) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup> définit les infrastructures routières qui font partie du réseau transeuropéen de transport central et global. Les externalités récurrentes et autres difficultés de gestion de la circulation, telles que les engorgements, la pollution de l'air ou le bruit, ne concernent pas uniquement le réseau routier transeuropéen et les autoroutes. En réalité, une partie importante des engorgements récurrents concerne les zones urbaines. En outre, les services d'informations en temps réel sur la circulation à l'échelle de l'UE devraient permettre des déplacements de porte à porte et ne devraient pas se limiter au réseau routier et aux autres autoroutes du réseau transeuropéen global. Les États membres devraient donc appliquer ces spécifications à l'ensemble du réseau routier, à l'exception des routes qui ne sont pas la propriété d'une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport. Les routes appartenant à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport mais mise à la disposition d'une entité privée sous la forme d'une concession de gestion ne devraient pas relever de cette exception.
- (9) Les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières devraient mettre à disposition des types de données spécifiques jugés essentiels pour la poursuite du développement de services fiables d'information routière et pour améliorer la sécurité routière, tels que les réglementations et les restrictions en matière de circulation et les fermetures de routes ou de voies. En raison de leur importance, ces types de données doivent être rendus accessibles de manière précoce par rapport à d'autres types de données.

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) n° 885/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil (directive «STI») en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (JO L 247 du 18.9.2013, p. 1).

<sup>(4)</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>(5)</sup> Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

<sup>(6)</sup> Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

<sup>(7)</sup> Règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission du 23 novembre 2010 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'interopérabilité des séries et des services de données géographiques (JO L 323 du 8.12.2010, p. 11).

<sup>(8)</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- (10) Afin de permettre les évolutions nécessaires dans le domaine de l'accessibilité et de la normalisation des données, il convient d'envisager une mise en œuvre progressive. Cette mise en œuvre progressive devrait permettre une augmentation réaliste et graduelle de la couverture géographique et de l'accessibilité des données. À cette fin, les États membres devraient définir un réseau routier primaire sur leur territoire. Pour définir ce réseau routier primaire, les États membres peuvent réutiliser la définition du réseau requise à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(9)</sup>.
- (11) Étant donné la diversité des sources de données, qui vont de celles fournies par les capteurs présents sur les infrastructures à celles fournies par les véhicules faisant office de capteurs, il importe que les spécifications soient cohérentes avec les catégories et types de données pertinents couvrant de multiples sources possibles de données et la technologie utilisée pour les créer ou les mettre à jour.
- (12) Lorsque les mesures prévues par le présent règlement entraînent le traitement de données à caractère personnel, il convient qu'elles soient mises en application conformément au droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel et de la vie privée, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil <sup>(10)</sup> et, le cas échéant, la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(11)</sup>. Certaines parties de la directive 2002/58/CE s'appliquent également au traitement des données à caractère personnel.
- (13) Aux fins d'un développement harmonisé et continu de la fourniture des services d'informations en temps réel sur la circulation, les États membres devraient s'appuyer sur des solutions techniques et des normes existantes fournies par les organisations de normalisation européennes et internationales, telles que DATEX II (CEN/TS 16157 et mises à jour) et les normes ISO. Pour les types de données pour lesquels il n'existe pas de format standard, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer afin de trouver un accord sur la définition des données, le format des données et les métadonnées.
- (14) Plusieurs méthodes de géoréférencement dynamique existent déjà dans l'Union et sont appliquées dans les États membres. L'utilisation de différentes méthodes de géoréférencement devrait continuer à être autorisée. Cependant, les États membres et les parties prenantes devraient être encouragés à coopérer en vue de trouver, si nécessaire par l'intermédiaire des organisations de normalisation européennes, un accord concernant les méthodes de géoréférencement autorisées.
- (15) L'accessibilité et la mise à jour régulière des données par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières sont essentielles pour permettre la production de cartes numériques exactes et actualisées, lesquelles sont un élément indispensable si l'on veut disposer d'applications STI fiables. Les fabricants de cartes numériques devraient être encouragés à intégrer en temps utile les mises à jour des données pertinentes dans leurs services existants de cartes et d'actualisation de cartes. Aux fins de la conformité avec les politiques publiques, par exemple en matière de sécurité routière, les prestataires de services et les fabricants de cartes numériques devraient collaborer avec les autorités publiques pour corriger les inexactitudes dans leurs données.
- (16) L'accessibilité à des données exactes et actualisées est primordiale pour la fourniture de services d'information en temps réel sur la circulation dans toute l'Union européenne. Les données pertinentes sont collectées et stockées par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les détenteurs de données embarquées, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les exploitants de systèmes de péage et les prestataires de services d'information en temps réel sur la circulation. Afin de faciliter les échanges et la réutilisation de ces données en vue de la fourniture desdits services, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les détenteurs de données embarquées, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les exploitants de systèmes de péage et les prestataires de services d'informations en temps réel sur la circulation devraient rendre consultables et mettre à la disposition des autres autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, exploitants de systèmes de péage, prestataires de services d'informations en temps réel et fabricants de cartes numériques, les données, les métadonnées correspondantes et

<sup>(9)</sup> Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

<sup>(10)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

<sup>(11)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques) (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

les informations sur la qualité des données, par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou commun. Selon le type de données, ce point d'accès peut prendre la forme d'un référentiel de données, d'un registre, d'un portail web ou une forme similaire. Les points d'accès nationaux ou communs peuvent également indiquer d'autres endroits où les données peuvent être consultées, sans héberger les données proprement dites. Les États membres devraient regrouper les points d'accès existants publics et privés en un point unique permettant l'accès à tous les types de données pertinents disponibles couverts par ces spécifications. Les États membres peuvent continuer d'utiliser les points d'accès établis en application du règlement délégué (UE) 2015/962 et devraient être libres de décider d'utiliser les points d'accès mis en place en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE comme points d'accès nationaux pour les données relevant du champ d'application du présent règlement.

- (17) Afin de permettre aux autorités routières, exploitants d'infrastructures routières, parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, exploitants de systèmes de péage, prestataires de services et fabricants de cartes numériques de trouver et d'utiliser les données pertinentes et de le faire d'une manière qui soit économiquement efficace, il convient de décrire adéquatement le contenu et la structure de ces données à l'aide de métadonnées appropriées.
- (18) Les services d'informations en temps réel sur la circulation doivent être précis afin de fournir aux utilisateurs finaux les meilleures informations possibles en termes de fiabilité et d'actualité. Afin d'améliorer les avantages pour les usagers de la route en termes d'amélioration de la sécurité routière et de réduction de la congestion, ces services devraient également refléter les priorités des autorités routières, telles qu'exprimées, par exemple, au moyen de plans de circulation routière accessibles sous forme numérique.
- (19) Ces spécifications ne devraient contraindre aucune partie prenante à collecter des données qu'elle ne collecte pas déjà ou à numériser des données qui ne sont pas déjà disponibles dans un format numérique lisible par une machine. Les exigences spécifiques relatives aux mises à jour des données ne devraient s'appliquer qu'aux données actuellement collectées et disponibles dans un format lisible par une machine. Dans le même temps, les États membres devraient être encouragés à rechercher des moyens adaptés à leurs besoins pour numériser avec un bon rapport coût-efficacité les données existantes sur les infrastructures, les réglementations et les restrictions.
- (20) Ces spécifications ne devraient pas contraindre les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières à définir ou à mettre en œuvre des plans de circulation routière et des mesures temporaires de gestion de la circulation. Elles ne devraient pas non plus obliger les prestataires de services à communiquer leurs données à d'autres prestataires de services. Les prestataires de services devraient être libres de conclure des accords commerciaux entre eux pour la réutilisation des données pertinentes.
- (21) Les États membres et les parties prenantes du secteur des STI devraient être encouragés à coopérer afin de convenir de définitions communes relatives à la qualité des données, qui permettraient d'utiliser des indicateurs communs de la qualité des données sur toute la chaîne de valeur des données relatives à la circulation, tels que l'exhaustivité, l'exactitude et l'actualité des données, la méthode d'acquisition et celle de géoréférencement utilisées, ainsi que les contrôles de la qualité appliqués. Ils devraient également être encouragés à poursuivre leurs travaux afin d'établir des méthodes de mesure et de suivi de la qualité des différents types de données. Les États membres devraient être encouragés à partager entre eux leurs connaissances, leur expérience et les meilleures pratiques dans ce domaine dans le cadre de projets de coordination en cours et à venir.
- (22) Il est avéré que l'utilisation des données et des services d'informations en temps réel sur la circulation proposés par des prestataires privés et des détenteurs de données embarquées peut être une façon économiquement efficace, pour les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, d'améliorer la gestion de la circulation, la sécurité routière, ainsi que la gestion et l'entretien des infrastructures. Les autorités publiques devraient appliquer les conditions communes FRAND lorsqu'elles reçoivent ces données ou services aux fins des missions susmentionnées, afin de réduire les obstacles à l'accès et d'instaurer la transparence en ce qui concerne les conditions de réutilisation. Les États membres et les parties prenantes concernées sont encouragés à définir les conditions communes FRAND applicables à la réutilisation des types de données utiles à l'exécution de ces missions publiques.
- (23) Les prestataires de services privés peuvent utiliser les données collectées par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières comme données d'entrée pour leurs propres services d'informations en temps réel sur la circulation. Les modalités et conditions spécifiques applicables à cette réutilisation des données devraient être décidées par les parties prenantes sans préjudice des dispositions de la directive (UE) 2019/1024 <sup>(12)</sup>. Certains types de données fournis par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières, tels que les plans de circulation routière, les réglementations et restrictions de circulation et les mesures temporaires de gestion de la circulation, devraient être réutilisés par les prestataires de services privés afin de garantir l'accès des usagers de la route aux informations pertinentes par l'intermédiaire de services d'informations en temps réel sur la circulation.

<sup>(12)</sup> Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

- (24) Aux fins de la bonne mise en œuvre de ces spécifications, les États membres devraient évaluer la conformité avec les exigences en matière d'accessibilité, d'échange, de réutilisation et de mise à jour des données par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques, les exploitants de systèmes de péage, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les détenteurs de données embarquées et les prestataires de services. Dans ce but, les autorités compétentes devraient avoir la latitude de se fier aux déclarations de conformité, fondées sur des données concrètes, soumises par les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les fabricants de cartes numériques, les exploitants de systèmes de péage, les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement, les détenteurs de données embarquées et les prestataires de services. Les États membres devraient collaborer pour harmoniser leur approche en matière d'évaluation de la conformité dans les projets de coordination en cours et à venir, qui contribuent à la mise en œuvre des spécifications du présent règlement.
- (25) Ces spécifications ne limitent pas la liberté d'expression des radiodiffuseurs dans la mesure où elles ne les obligent à prendre aucune mesure spécifique en ce qui concerne les informations à diffuser, et laisse suffisamment de marge de manœuvre aux États membres pour prendre en compte leurs traditions constitutionnelles nationales en ce qui concerne la liberté d'expression des radiodiffuseurs.
- (26) Compte tenu de l'ampleur des modifications requises, il convient d'abroger le règlement délégué (UE) 2015/962.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires pour garantir l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données par les détenteurs de données et les utilisateurs de données aux fins de la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation, et pour faire en sorte que ces services soient précis et disponibles par-delà les frontières pour les utilisateurs finaux.
2. Le présent règlement s'applique à l'ensemble du réseau routier accessible au public pour le trafic motorisé. À titre exceptionnel, il ne s'applique pas aux voies privées, sauf si elles font partie du réseau RTE-T global ou sont désignées comme autoroutes ou comme routes principales.
3. Le présent règlement s'applique conformément à l'article 5 de la directive 2010/40/UE.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions établies à l'article 4 de la directive 2010/40/UE s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) «réseau routier transeuropéen central», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau central tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 2) «réseau routier transeuropéen global», l'infrastructure de transport routier qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 3) «autoroute», une route désignée en tant que telle par l'État membre dans lequel elle se trouve;
- 4) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format numérique lisible par une machine;
- 5) «données statiques», des données qui ne changent pas souvent ou régulièrement;
- 6) «données dynamiques», des données qui changent souvent ou régulièrement;
- 7) «mise à jour des données», toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l'insertion d'éléments nouveaux ou additionnels;

- 8) «informations en temps réel sur la circulation», les informations tirées des données concernant l'infrastructure, des données concernant les réglementations et les restrictions, des données relatives à l'état du réseau et des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau, ou d'une combinaison de celles-ci;
- 9) «service d'informations en temps réel sur la circulation», un service STI qui fournit aux utilisateurs finaux des informations immédiates sur la circulation en temps réel;
- 10) «autorité routière», une autorité publique responsable de la planification, du contrôle et de la gestion des routes relevant de sa compétence territoriale;
- 11) «exploitant d'infrastructure routière», une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion de routes et de la gestion des flux de circulation;
- 12) «prestataire de services», un prestataire public ou privé qui fournit un service d'informations en temps réel sur la circulation, à l'exclusion d'un simple intermédiaire retransmettant des données aux utilisateurs de données;
- 13) «exploitant de système de péage», toute entité publique ou privée assumant le rôle de prestataire de service de péage ou de percepteur de péages au sens de la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil <sup>(13)</sup>;
- 14) «détenteur de données», toute personne morale, personne concernée ou entité publique ou privée qui a le droit de donner accès aux types de données énumérés dans l'annexe ou de les partager sous son contrôle, conformément au droit de l'Union ou au droit national applicable;
- 15) «utilisateur de données», toute autorité routière, tout exploitant d'infrastructure routière, exploitant de système de péage, prestataire de services et fabricant de cartes numériques ou toute autre entité utilisant des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation ou, lorsque les modalités et conditions déterminées par le détenteur de données le permettent, utiliser les données à d'autres fins liées à la mobilité;
- 16) «utilisateur final», un usager de la route, personne physique ou morale, qui a accès à des services d'informations en temps réel sur la circulation;
- 17) «point d'accès», une interface numérique qui donne accès aux données énumérées à l'annexe, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs de données;
- 18) «métadonnées», une description structurée du contenu des données qui aide à les retrouver et à les utiliser;
- 19) «services de recherche», les services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu;
- 20) «mesures temporaires de gestion de la circulation», des mesures temporaires destinées à résoudre une perturbation donnée de la circulation et permettant, par exemple, de contrôler et d'orienter les flux de circulation;
- 21) «plans de circulation routière», les mesures permanentes de gestion de la circulation conçues par les gestionnaires de la circulation pour contrôler et orienter les flux de circulation pour faire face à des perturbations permanentes ou récurrentes de la circulation;
- 22) «panneau de signalisation routière», tout panneau routier, signal, dispositif, avis ou marquage routier qui avertit d'un danger, informe les personnes des précautions à prendre contre ce danger, indique l'existence d'une réglementation routière ou met en œuvre une telle réglementation, conformément à la convention de Vienne sur la signalisation routière;
- 23) «route principale», une route située en dehors des zones urbaines, qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui n'est pas considérée comme faisant partie du réseau routier transeuropéen global ou comme une autoroute;
- 24) «voie privée», une route qui n'appartient pas à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport, à l'exclusion des routes appartenant à une autorité publique compétente en matière d'infrastructure routière ou de transport mais mise à la disposition d'une entité privée sous la forme d'une concession de gestion;

<sup>(13)</sup> Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

- 25) «données relatives à l'infrastructure», les données qui décrivent le réseau routier ou les installations routières sur ou le long du réseau routier;
- 26) «données relatives aux réglementations et restrictions», les données relatives aux règles ou aux restrictions de circulation applicables aux véhicules sur le réseau routier;
- 27) «données relatives à l'état du réseau», des données qui décrivent des situations temporaires susceptibles d'empêcher ou de ralentir le déplacement ou à même d'informer l'utilisateur final dans des situations dangereuses;
- 28) «données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau», les données qui décrivent l'utilisation actuelle du réseau routier et les options d'utilisation du réseau routier;
- 29) «types de données essentiels», des types de données considérés comme essentiels pour accroître la fiabilité des services d'informations en temps réel sur la circulation, à l'appui des voyages de porte à porte sûrs et efficaces et des futurs services de mobilité;
- 30) «données embarquées», toute donnée créée par le véhicule ou par un dispositif embarqué intégré dans le véhicule ou des dispositifs personnels offrant des applications informatiques pendant l'utilisation du véhicule;
- 31) «détenteur de données embarquées», toute entité participant à la collecte, à l'agrégation ou à d'autres types de traitement de données embarquées en vue de satisfaire aux exigences en matière de respect de la vie privée;
- 32) «Conditions FRAND (*Fair, Reasonable and Non-Discriminatory - équitables, raisonnables et non discriminatoires*)», des conditions de licence négociées de bonne foi, permettant l'accès à des services ou à des données en échange d'une rémunération équitable, dans des conditions identiques ou similaires à celles fixées avec d'autres utilisateurs.

### Article 3

#### Points d'accès nationaux

1. Chaque État membre crée un point d'accès national. Le point d'accès national constitue un point d'accès unique, pour les utilisateurs de données, aux données énumérées à l'annexe, y compris leurs mises à jour, qui sont fournies par les détenteurs de données visés aux articles 4 à 11 et portent sur le territoire d'un État membre donné.
2. Les points d'accès nationaux ou communs existants qui ont été mis en place pour se conformer à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2015/962 ou aux exigences découlant d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE peuvent être utilisés comme points d'accès nationaux aux fins du présent règlement si les États membres le jugent approprié.
3. Les points d'accès nationaux fournissent aux utilisateurs de données des services de recherche, par exemple des services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu.
4. Les détenteurs de données publics et privés font en sorte de fournir les métadonnées qui permettent aux utilisateurs de données de retrouver et d'utiliser des séries de données par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.
5. Deux États membres ou plus peuvent créer un point d'accès commun.
6. Toute entité fournissant des données par l'intermédiaire du point d'accès national peut le faire par procuration conformément aux accords applicables, par exemple au moyen d'une base de données ou d'un agrégateur tiers. Cela n'exonère pas le détenteur des données originales de ses responsabilités en ce qui concerne la qualité des données originales fournies.

### Article 4

#### Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'infrastructure

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les exploitants de systèmes de péage et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'infrastructure énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans un format normalisé tel que INSPIRE (spécification de données sur les réseaux de transport), TN-ITS (CEN/TS 17268 et versions mises à jour par la suite) ou DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 8.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
- les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.

2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout utilisateur de données au sein de l'Union:

- a) sur une base non discriminatoire;
- b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
- c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
- d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.

#### Article 5

#### **Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives aux réglementations et restrictions**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les exploitants de systèmes de péage et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'infrastructure énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou TN-ITS (CEN/TS 17268 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 9.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
- les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.

2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout utilisateur de données au sein de l'Union:

- a) sur une base non discriminatoire;
- b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
- c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
- d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.

4. Les fournisseurs de services traitent et incluent, dans les services pertinents qu'ils fournissent, sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur final, les données sur les plans de circulation routière et les réglementations et restrictions de circulation élaborées par les autorités compétentes et accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun dans un format numérique lisible par une machine.

## Article 6

**Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'état du réseau**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructure routière, les détenteurs de données embarquées et les prestataires de services fournissent les données sur l'état du réseau énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 10.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
- les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.

2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout utilisateur de données au sein de l'Union:

- a) sur une base non discriminatoire lorsqu'elles sont fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières;
- b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
- c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
- d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3;
- e) sans aucune obligation pour les détenteurs de données embarquées et pour les prestataires de services privés d'accorder l'accès à leurs données ou de les partager avec des utilisateurs de données privés. L'échange et la réutilisation des données des détenteurs de données privés peuvent être soumis aux conditions fixées par eux.

3. Les utilisateurs de données utilisant les données visées au paragraphe 1 et les détenteurs de données collaborent afin de veiller à ce que toute inexactitude concernant ces données soit signalée sans délai au détenteur de données ayant généré ces données.

4. Les fournisseurs de services traitent et incluent, dans les services pertinents qu'ils fournissent, sans coûts supplémentaires pour l'utilisateur final, les données sur les plans de circulation routière et les réglementations et restrictions de circulation élaborées par les autorités compétentes et accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun dans un format numérique lisible par une machine.

5. Afin de fournir des informations appropriées directement aux utilisateurs finaux et d'optimiser l'entretien des routes et la sécurité routière, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières peuvent demander aux détenteurs de données embarquées et aux prestataires de services de fournir les types de données sur l'état du réseau qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 10. Lorsque, à la demande d'une autorité routière ou d'un exploitant d'infrastructure routière, le détenteur des données rend les données accessibles, les conditions FRAND (équitable, raisonnable et non-discriminatoire) s'appliquent. Les données sont fournies en format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou tout format numérique lisible par une machine approuvé par les États membres, accompagné des métadonnées correspondantes, y compris des informations sur leur qualité.

6. Les données relatives à l'état du réseau archivées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières peuvent être utilisées aux fins de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier. Sauf interdiction par des accords de licence, ces données sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

7. Dans les limites des accords de licence applicables, les données prévisionnelles relatives à l'état du réseau qui ont été calculées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

8. Les États membres collaborent à la définition de normes communes pour l'échange et la réutilisation des données visées aux paragraphes 6 et 7.

*Article 7***Accessibilité, échange et réutilisation des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau**

1. Afin de faciliter la fourniture de services compatibles, interopérables et continus d'informations en temps réel sur la circulation dans l'ensemble de l'Union, les autorités routières, les exploitants d'infrastructures routières, les prestataires de services, les détenteurs de données embarquées et les parties prenantes en matière de recharge et de ravitaillement fournissent les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau énumérées à l'annexe qu'ils collectent dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite). Toute mise à jour de ces données est effectuée conformément à l'article 11.

Si des normes complémentaires ou de remplacement doivent être définies, les conditions suivantes s'appliquent:

- Les États membres coopèrent en vue de définir ces normes complémentaires ou de remplacement;
  - les formats numériques lisibles par une machine sont compatibles avec les normes existantes visées à la première phrase du présent paragraphe.
2. Les données visées au paragraphe 1 et les métadonnées correspondantes comportant des informations sur leur qualité sont accessibles pour l'échange et la réutilisation par tout utilisateur de données au sein de l'Union:
- a) sur une base non discriminatoire lorsqu'elles sont fournies par les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières;
  - b) conformément aux exigences minimales de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées;
  - c) dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données pour élaborer des informations en temps réel sur la circulation;
  - d) par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3;
  - e) sans aucune obligation pour les détenteurs de données embarquées et pour les prestataires de services privés de donner accès à leurs données ou de les partager avec des utilisateurs de données privés. L'échange et la réutilisation de leurs données peuvent être soumis aux conditions fixées par le détenteur de données privé.

3. Afin de fournir des informations appropriées directement aux utilisateurs finaux et d'optimiser la gestion de la circulation et la sécurité routière, les autorités routières et les exploitants d'infrastructures routières peuvent demander aux détenteurs de données embarquées et aux prestataires de services de fournir les types de données sur l'utilisation en temps réel du réseau qu'ils collectent et mettent à jour conformément à l'article 11. Lorsque, à la demande d'une autorité routière ou d'un exploitant d'infrastructure routière, le détenteur des données rend les données accessibles, les conditions FRAND (équitable, raisonnable et non-discriminatoire) s'appliquent. Les données sont fournies dans le format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 et versions mises à jour par la suite) ou tout format numérique lisible par une machine approuvé par les États membres, accompagné des métadonnées correspondantes, y compris des informations sur leur qualité.

4. Les données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau qui ont été archivées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières peuvent être utilisées aux fins de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier. Sauf interdiction par des accords de licence, ces données sont accessibles à des fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

5. Dans les limites des accords de licence applicables, les données prévisionnelles relatives à l'utilisation en temps réel du réseau qui ont été calculées par les autorités routières ou les exploitants d'infrastructures routières sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou commun visé à l'article 3.

6. Les États membres collaborent à la définition de normes communes pour l'échange et la réutilisation des données visées aux paragraphes 4 et 5.

*Article 8***Mise à jour des données relatives à l'infrastructure**

1. Les mises à jour des données relatives à l'infrastructure portent au minimum sur les paramètres suivants:
- a) le type de données visées au point 1 de l'annexe et concernées par la mise à jour;

- b) la localisation de la circonstance concernée par la mise à jour;
- c) le type de mise à jour (modification, insertion ou suppression);
- d) la description de la mise à jour, contenant la ou les valeurs et le ou les champs actualisés et les informations mises à jour et, le cas échéant, les raisons du remplacement de la ou des valeurs et du ou des champs obsolètes;
- e) la date de la mise à jour;
- f) la date et l'heure auxquelles la modification d'une circonstance donnée a eu lieu ou doit avoir lieu;
- g) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de la circonstance concernée par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives à l'infrastructure soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour aux utilisateurs de données.

3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou qui leur a été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.

4. Lorsque les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives à l'infrastructure soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

#### Article 9

##### **Mise à jour des données relatives aux réglementations et aux restrictions**

1. Les mises à jour des données relatives aux réglementations et aux restrictions portent au minimum sur les paramètres suivants:

- a) le type de données visées aux points 2 et 3 de l'annexe et concernées par la mise à jour;
- b) la localisation de la circonstance concernée par la mise à jour;
- c) le type de mise à jour (modification, insertion ou suppression);
- d) la description de la mise à jour, y compris la période à laquelle survient l'événement ou la ou les circonstances imposées, par exemple sur certains types de véhicules concernés par la mise à jour;
- e) la date de la mise à jour;
- f) la date et l'heure auxquelles la modification d'une circonstance donnée a eu lieu ou doit avoir lieu;
- g) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de la circonstance concernée par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives aux réglementations et aux restrictions soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour aux utilisateurs de données.

3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.

4. Lorsque les fabricants de cartes numériques et les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives aux réglementations et aux restrictions soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

5. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.

#### Article 10

##### **Mise à jour des données relatives à l'état du réseau**

1. Les mises à jour des données relatives à l'état du réseau portent au minimum sur les paramètres suivants:
  - a) le type de données visées aux points 4 et 5 de l'annexe et concernées par la mise à jour et, le cas échéant, une brève description de celles-ci;
  - b) la localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) par la mise à jour;
  - c) la période à laquelle survient l'événement ou la circonstance concerné(e) par la mise à jour;
  - d) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les détenteurs de données concernés veillent à ce que les données relatives à l'état du réseau soient mises à jour dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'informations en temps réel sur la circulation et, si elles sont connues et possibles, fournissent à l'avance ces mises à jour.
3. Les détenteurs de données concernés corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs de données ou les utilisateurs finaux.
4. Les informations en temps réel sur la circulation sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.
5. Lorsque les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour pertinentes des données relatives à l'état du réseau soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

#### Article 11

##### **Mise à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau**

1. Les mises à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau comprennent au minimum les paramètres suivants:
  - a) le type de données visées au point 6 de l'annexe et concernées par la mise à jour et, le cas échéant, une brève description de celles-ci;
  - b) la localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) par la mise à jour;
  - c) la qualité de la mise à jour telle que définie dans les exigences de qualité que les États membres approuvent en coopération avec les parties prenantes concernées.

La localisation de l'événement ou de la circonstance concerné(e) par la mise à jour est déterminée à l'aide d'une méthode de géoréférencement dynamique normalisée ou de toute autre méthode de géoréférencement dynamique couramment utilisée et communément acceptée permettant de décoder et d'interpréter de façon certaine la localisation.

2. Les informations en temps réel sur la circulation ou les données connexes sont modifiées en conséquence ou retirées dès que possible après le changement de statut des données concernées.
3. Lorsque les fournisseurs de services présentent des informations aux utilisateurs finaux, ils veillent à ce que les mises à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau soient traitées dans un délai adapté à l'utilisation fiable et efficace des données dans les services d'information en temps réel sur la circulation.

*Article 12***Évaluation de la conformité**

1. Les États membres évaluent, conformément aux paragraphes 2 et 3, si les détenteurs de données et les utilisateurs de données auxquels les articles 3 à 11 s'appliquent respectent les exigences fixées auxdits articles.
2. Afin de procéder à l'évaluation, les autorités compétentes des États membres peuvent demander à tous les détenteurs de données et utilisateurs de données les documents suivants:
  - a) une description des données, des cartes numériques ou des services d'informations en temps réel sur la circulation qu'ils fournissent, ainsi que des informations sur la qualité des données et les conditions de réutilisation de ces données;
  - b) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 11 fondée sur des données concrètes.
3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point b).

*Article 13***Rapport**

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les États membres fournissent à la Commission la liste et la visualisation sur carte des routes incluses dans le réseau des routes principales.
2. Les États membres fournissent à la Commission, dans le cadre des rapports d'avancement prévus à l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2010/40/UE, les informations suivantes:
  - a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité, d'échange et de réutilisation des types de données énumérés dans l'annexe;
  - b) la portée géographique des données accessibles par l'intermédiaire du point d'accès national, les changements apportés au réseau des routes principales et le contenu des données fournies par les services d'informations en temps réel sur la circulation, ainsi que leur qualité, y compris les critères utilisés pour définir cette qualité et les moyens utilisés pour la contrôler;
  - c) les résultats de l'évaluation de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 11, visée à l'article 12;
  - d) le cas échéant, une description des modifications apportées au point d'accès national ou commun.

*Article 14***Dispositions transitoires**

Pendant une période transitoire se terminant le 31 décembre 2027, les obligations relatives aux types de données visés aux points 1, 3, 5 et 6 de l'annexe ne s'appliquent pas aux routes autres que les routes suivantes:

- a) réseau routier transeuropéen global;
- b) autres autoroutes non incluses dans le réseau transeuropéen de transport routier global;
- c) routes principales.

*Article 15***Abrogation**

Le règlement délégué (UE) 2015/962 est abrogé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

*Article 16***Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Toutefois, l'article 13 est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 2 février 2022.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANNEXE

(telle que visée aux articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 et 14)

1) Les types de données relatives aux infrastructures:

- a) liaisons du réseau routier, avec leurs caractéristiques physiques:
  - i) géométrie;
  - ii) largeur de la route;
  - iii) nombre de voies;
  - iv) pentes;
  - v) jonctions;
- b) classification de la route;
- c) localisation des postes de péage;
- d) localisation des aires de service et des aires de repos;
- e) localisation des points de recharge pour véhicules électriques et conditions de leur utilisation;
- f) localisation des stations de gaz naturel, de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié;
- g) emplacement des points et des stations de ravitaillement pour tous les autres types de carburant;
- h) localisation des zones de livraison.

2) Les principaux types de données relatives aux réglementations et aux restrictions:

- a) règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant:
  - i) conditions d'accès aux tunnels;
  - ii) conditions d'accès aux ponts;
  - iii) restrictions d'accès permanentes;
  - iv) limitations de vitesse;
  - v) réglementations sur la livraison de fret;
  - vi) interdictions de dépassement pour les poids lourds;
  - vii) restrictions de poids/longueur/largeur/hauteur;
  - viii) rues à sens unique;
  - ix) limites des restrictions, interdictions ou obligations avec validité zonale, statut actuel d'accès et conditions de circulation dans les zones de trafic réglementé;
  - x) sens de la circulation sur les voies réversibles;
- b) plans de circulation routière.

3) Autres types de données relatives aux réglementations et aux restrictions:

- a) emplacement et identification des panneaux de signalisation reflétant la réglementation routière et indiquant les dangers:
  - i) conditions d'accès aux tunnels;
  - ii) conditions d'accès aux ponts;
  - iii) restrictions d'accès permanentes;
  - iv) autres panneaux de signalisation reflétant la réglementation routière;

- b) règles de circulation statiques et dynamiques, le cas échéant, autres que celles visées au point 2);
  - c) identification des routes à péage, des redevances fixes applicables aux usagers de la route et des modes de paiement disponibles (y compris les canaux de vente au détail et les méthodes d'exécution);
  - d) redevances variables applicables aux usagers de la route et modes de paiement disponibles, y compris les canaux de vente au détail et les méthodes d'exécution.
- 4) Les principaux types de données relatives à l'état du réseau:
- a) fermetures de routes;
  - b) fermetures de voies;
  - c) travaux routiers;
  - d) mesures temporaires de gestion de la circulation.
- 5) Autres types de données relatives à l'état du réseau:
- a) fermetures de ponts;
  - b) accidents et incidents;
  - c) état dégradé de la chaussée;
  - d) conditions météorologiques affectant la surface de la chaussée et la visibilité.
- 6) Mise à jour des données relatives à l'utilisation en temps réel du réseau:
- a) volume du trafic;
  - b) vitesse du trafic;
  - c) localisation et longueur des embouteillages;
  - d) temps de parcours;
  - e) temps d'attente aux points de passage frontaliers;
  - f) disponibilité des zones de livraison;
  - g) disponibilité des points et des stations de recharge pour véhicules électriques;
  - h) disponibilité des points et des stations de ravitaillement pour les carburants alternatifs;
  - i) prix de recharge/ravitaillement ad hoc.
-