

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2015/962**(2014. gada 18. decembris),****ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 7. pantu,

tā kā:

- (1) Direktīvas 2010/40/ES 3. panta b) punktā noteikta prioritārā darbība nodrošināt reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus visā ES specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai.
- (2) Direktīvas 2010/40/ES 6. panta 1. punktā paredzēts, ka Komisijai jāpieņem specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu intelektīvu transporta sistēmu (ITS) ieviešanas un izmantošanas savietojamību, sadarbību un nepārtrauktību attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES. Šī regula tiecas uzlabot tādu autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, kuri vajadzīgi īpaši kvalitatīvu un nepārtrauktu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai visā Savienībā.
- (3) Direktīvas 2010/40/ES 5. pantā noteikts, ka specifikācijas, kas pieņemtas saskaņā ar šīs direktīvas 6. pantu, būtu jāpiemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tie tiek ieviesti, neskarot katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā.
- (4) Šīs specifikācijas būtu jāpiemēro visu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai, neskarot konkrētas specifikācijas, kas pieņemtas citos tiesību aktos saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, it sevišķi Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 885/2013 ⁽²⁾ un Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 886/2013 ⁽³⁾.
- (5) Savienībā jau pastāv tirgus reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai, un gan lietotāju un patērētāju, gan šo pakalpojumu sniedzēju interesēs ir pareizu šā tirgus pamatnosacījumu izveide, lai to saglabātu un turpmāk attīstītu novatoriskos veidos. Attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/98/EK ⁽⁴⁾ ir izklāstīti obligātie noteikumi publiskā sektora informācijas atkārtotai izmantošanai visā Savienībā. Attiecībā uz to datu atkārtotu izmantošanu, kuri ir par autoceļiem atbildīgo iestāžu un autoceļu publisko apsaimniekotāju rīcībā, šajā regulā paredzētie noteikumi, it sevišķi noteikumi par datu atjaunināšanu, ir piemērojami, neskarot Direktīvā 2003/98/EK paredzētos noteikumus.
- (6) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/2/EK ⁽⁵⁾ izveido Eiropas Savienības telpisko datu infrastruktūru, lai visā Savienībā dotu iespēju koplietot telpisko informāciju un nodrošinātu publisku piekļuvi šādai informācijai

⁽¹⁾ OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2013. gada 15. maija Deleģētā regula (ES) Nr. 885/2013, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem (OV L 247, 18.9.2013., 1. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 15. maija Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 17. novembra Direktīva 2003/98/EK par valsts sektora informācijas atkalizmantošanu (OV L 345, 31.12.2003., 90. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 14. marta Direktīva 2007/2/EK, ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (INSPIRE) (OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.).

(tostarp arī telpisko datu tematam "Transporta tīkli") nolūkā sniegt atbalstu Savienības vides politikai un politikas virzieniem un darbībām, kas varētu ietekmēt vidi. Šajā regulā noteiktajām specifikācijām vajadzētu būt savietojamām ar specifikācijām, kuras izveidotas ar Direktīvu 2007/2/EK un tās īstenošanas aktiem, it sevišķi ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1089/2010⁽¹⁾). Minēto specifikāciju piemērošanas attiecināšana uz visu veidu statistiskajiem datiem par autoceļiem varētu arī veicināt turpmāku saskaņotību šajā jomā.

- (7) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013⁽²⁾ noteikts, ka autotransporta infrastruktūra ir daļa no Eiropas transporta pamattīkla un visaptverošā tīkla. Šī regula būtu jāpiemēro Eiropas autoceļu visaptverošajam tīklam, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, jo šajā tīklā notiek lielākā daļa starptautisko autopārvadājumu. Lielākā daļa automaģistrāļu jau ir iekļautas šajā tīklā, tāpēc šai regulai būtu jāattiecas arī uz citām automaģistrālēm, lai ceļu lietotājiem nodrošinātu konsekveni. Satiksmes ārējā ietekme, kas regulāri atkārtojas, un citi faktori, kas apgrūtina satiksmes vadību, piemēram, sastrēgumi, gaisa piesārņojums un troksnis, neskar tikai Eiropas autoceļu tīklu vai automaģistrāles. Nozīmīga daļa regulāru satiksmes sastrēgumu patiesībā ir vērojami pilsētu teritorijās. Tāpēc būtu jāatļauj dalībvalstīm piemērot šīs specifikācijas autoceļiem, kuri neietilpst Eiropas autoceļu tīklā vai automaģistrāļu tīklā un kurus tās izvēlējušās un norādījušās kā prioritārās zonas. Ņemot vērā satiksmes modeļu pastāvīgās izmaiņas, būtu jāatļauj dalībvalstīm mainīt šīs prioritārās zonas.
- (8) Statisko datu par autoceļiem, dinamisko datu par autoceļu stāvokli un satiksmes datu raksturīgās iezīmes ir atšķirīgas, un katram datu tipam būtu jāatbilst attiecīgām prasībām. Ņemot vērā datu avotu daudzveidību – no infrastruktūras sensoriem līdz transportlīdzekļiem, kas darbojas kā sensori, – ir svarīgi, lai specifikācijas būtu piemērojamas attiecīgajām datu kategorijām neatkarīgi no datu avota un datu izveidei vai atjaunināšanai izmantotās tehnoloģijas.
- (9) Ja būtu jāapstrādā personas dati, tos pēc iespējas vajadzētu neatgriezeniski anonimizēt. Turklāt personas dati būtu jāapstrādā saskaņā ar Savienības tiesībām, kā noteikts it sevišķi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/58/EK⁽⁴⁾, un saskaņā ar valsts tiesību aktiem attiecīgajā jomā. Turklāt vajadzētu panākt atbilstību mērķa ierobežošanas un datu minimizēšanas principiem.
- (10) Ja informācijas pakalpojumā izmantotie dati, tostarp ģeogrāfiskās atrašanās vietas dati, tiek vākti no pašiem tiešajiem lietotājiem vai nākotnē ar kooperatīvu sistēmu palīdzību, tad tiešie lietotāji būtu skaidri jāinformē par šādu datu vākšanu, datu vākšanas kārtību un iespējamu izsekošanu, un par to, cik ilgi šādi dati tiek glabāti. Publiskā un privātā sektora datu vācējiem, piemēram, autoceļu apsaimniekotājiem, pakalpojumu sniedzējiem un autobūves nozarē, būtu jāievieš atbilstoši tehniski pasākumi, lai nodrošinātu no tiešajiem lietotājiem vai viņu transportlīdzekļiem saņemto datu anonimitāti.
- (11) Lai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus nodrošinātu saskaņoti un netraucēti, dalībvalstīm būtu jāizmanto esošie tehniskie risinājumi un standarti, ko izstrādājušas Eiropas un starptautiskās standartizācijas organizācijas, piemēram, DATEX II (CEN/TS 16157 un turpmākās atjauninātās redakcijas) un ISO standarti. Attiecībā uz datu veidiem, kam nav pieejams standartizēts formāts, dalībvalstis un ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par datu definīciju, datu formātu un metadatiem.
- (12) Savienībā jau pastāv un dalībvalstīs tiek izmantotas vairākas dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodes. Arī turpmāk būtu jāatļauj izmantot dažādas atrašanās vietas norādīšanas metodes. Tomēr dalībvalstis un ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par atļautajām atrašanās vietas norādīšanas metodēm, ja nepieciešams, ar Eiropas standartizācijas struktūru starpniecību.
- (13) Tas, ka par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji dara pieejamus un regulāri atjaunina statistiskos datus par autoceļiem, ir ļoti svarīgi aktuālu un precīzu digitālo karšu izstrādāšanai, jo šīs kartes ir

⁽¹⁾ Komisijas 2010. gada 23. novembra Regula (ES) Nr. 1089/2010, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK attiecībā uz telpisko datu kopu un telpisko datu pakalpojumu savstarpējo izmantojamību (OV L 323, 8.12.2010., 11. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīva 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

uzticamu ITS lietotņu galvenais elements. Digitālo karšu izstrādātāji būtu jānodrošina savlaicīgi integrēt atjauninātus statistiskos datus par autoceļiem savās esošajās kartēs un karšu atjaunināšanas pakalpojumos. Lai panāktu atbilstību sabiedriskās politikas virzieniem, piemēram, ceļu satiksmes drošības interesēs, publiskajām iestādēm vajadzētu būt iespējai pieprasīt pakalpojumu sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem labot to datus konstatētās neprecizitātes.

- (14) Precīzu un aktuālu statisko datu par autoceļiem, dinamisko datu par autoceļu stāvokli un satiksmes datu pieejamība ir ļoti svarīga reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanai visā Savienībā. Attiecīgos datus vāc un uzglabā par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzēji. Lai vienkāršotu šo datu apmaiņu un atkārtotu izmantošanu šādu pakalpojumu sniegšanas vajadzībām, par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzējiem šie dati, attiecīgie metadati un informācija par datu kvalitāti būtu jānodrošina citām par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, citiem autoceļu apsaimniekotājiem un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu. Piekļuves punkts var būt datu krātuve, reģistrs, tīmekļa portāls vai līdzīga lietotne atkarībā no datu veida. Dalībvalstīm esošie publiskie un privātie piekļuves punkti būtu jāagrūpē vienotā punktā, kas ļauj piekļūt visu veidu attiecīgajiem pieejamajiem datiem, kuri ietilpst šo specifikāciju darbības jomā. Dalībvalstīm būtu jāatļauj savstarpēji sadarboties, lai izveidotu kopīgu piekļuves punktu, kas aptver pieejamos datus no iesaistītajām dalībvalstīm. Dalībvalstīm būtu jāatļauj brīvi izlemt, ka tās izmanto piekļuves punktus, kuri izveidoti atbilstīgi citiem deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, kā valsts piekļuves punktu attiecībā uz datiem, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā.
- (15) Lai par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem, pakalpojumu sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem dotu iespēju sekmīgi un rentabli atrast un izmantot attiecīgos datus, pienācīgi jāapraksta šo datu saturs un struktūra, izmantojot atbilstīgus metadatus.
- (16) Ar šīm specifikācijām par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem un pakalpojumu sniedzējiem nevajadzētu uzlikt pienākumu uzsākt vākt jebkādus datus, kurus tie jau nevāc, vai digitalizēt jebkādus datus, kuri nav jau pieejami mašīnlasāmā formātā. Īpašās prasības par statisko datu par autoceļiem, dinamisko datu par autoceļu stāvokli un satiksmes datu atjaunināšanu būtu jāpiemēro tikai datiem, kuri faktiski jau tiek vākti un ir pieejami mašīnlasāmā formātā. Vienlaikus dalībvalstis būtu jārosina meklēt savām vajadzībām atbilstošus rentablus veidus, kā digitalizēt esošos statistiskos datus par autoceļiem.
- (17) Ar šīm specifikācijām par autoceļiem atbildīgajām iestādēm un autoceļu apsaimniekotājiem nevajadzētu uzlikt pienākumu noteikt vai īstenot satiksmes kustības plānus un satiksmes vadības pagaidu pasākumus. Ar tām pakalpojumu sniedzējiem nevajadzētu uzlikt pienākumu jebkādus savus datus koplietot ar citiem pakalpojumu sniedzējiem. Būtu jāatļauj pakalpojumu sniedzējiem brīvi noslēgt savstarpējus komerciālus par attiecīgo datu atkārtotu izmantošanu.
- (18) Dalībvalstis un ITS ieinteresētās personas būtu jārosina sadarboties, lai vienotos par kopīgām datu kvalitātes definīcijām nolūkā visā satiksmes datu vērtības ķēdē izmantot kopīgus datu kvalitātes rādītājus, tādus kā datu pilnīgums, precizitāte un aktualitāte, izmantotā iegūšanas metode un atrašanās vietas norādīšanas metode, kā arī veiktās kvalitātes pārbaudes. Tās būtu arī jānodrošina turpināt darbu, lai izstrādātu saistītās dažādu datu veidu kvalitātes vērtēšanas un uzraudzības metodes. Dalībvalstis būtu jārosina savstarpēji apmainīties ar zināšanām, pieredzi un labāko praksi šajā jomā.
- (19) Ir atzīts, ka privāto pakalpojumu sniedzēju piedāvāto autoceļu un satiksmes datu un reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu izmantošana var būt rentabls veids, kā publiskajām iestādēm uzlabot satiksmes vadību, kā arī infrastruktūras pārvaldību un uzturēšanu. Tomēr īpašie noteikumi un nosacījumi, kas piemērojami šādu datu un ar tiem saistīto pakalpojumu izmantošanai vai atkārtotai izmantošanai, būtu atstājami iesaistīto personu ziņā, neskarot Direktīvas 2003/98/EK noteikumus.
- (20) Privātie pakalpojumu sniedzēji statistiskos datus par autoceļiem, dinamiskos datus par autoceļu stāvokli un satiksmes datus, ko savākušas par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, var izmantot kā ievaddatus savu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu vajadzībām. Īpašie noteikumi un nosacījumi, kas piemērojami šādu datu atkārtotai izmantošanai, būtu atstājami iesaistīto personu ziņā, neskarot Direktīvas 2003/98/EK noteikumus.

- (21) Lai nodrošinātu šo specifikāciju pareizu īstenošanu, dalībvalstīm būtu jānovērtē atbilstība prasībām par autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, ko veic par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji un pakalpojumu sniedzēji. Šādā nolūkā būtu jānodrošina kompetentajām iestādēm iespēja brīvi paļauties uz paziņojumiem, kas balstīti uz pierādījumiem un ko iesniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji un pakalpojumu sniedzēji.
- (22) Šīs specifikācijas neierobežo radio raidorganizāciju vārda brīvību tādējādi, ka tās nenosaka pienākumu šīm raidorganizācijām ieņemt jebkādu konkrētu nostāju attiecībā uz izplatāmo informāciju, un atstāj dalībvalstīm pietiekamu rīcības brīvību ņemt vērā savas nacionālās konstitucionālās tradīcijas attiecībā uz radio raidorganizāciju vārda brīvību.
- (23) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001 ⁽¹⁾ 28. panta 2. punktu notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kurš 2015. gada 17. jūnijā sniedza atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šajā regulā noteiktas specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu autoceļu un satiksmes datu pieejamību, apmaiņu, atkārtotu izmantošanu un atjaunināšanu, ko par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji veic, lai visā ES nodrošinātu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumus.

Tā attiecas uz Eiropas autoceļu visaptverošo tīklu, kā arī uz šajā tīklā neiekļautajām automaģistrālēm un valstu iestāžu noteiktajām prioritārajām zonām, ja valstu iestādes to uzskata par vajadzīgu.

To piemēro saskaņā ar Direktīvas 2010/40/ES 5. pantu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2010/40/ES 4. pantā minētās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) "Eiropas autoceļu pamattīkls" ir autotransporta infrastruktūra, kas ir daļa no Regulā (ES) Nr. 1315/2013 definētā pamattīkla;
- 2) "Eiropas autoceļu visaptverošais tīkls" ir autotransporta infrastruktūra, kas ir daļa no Regulā (ES) Nr. 1315/2013 definētā visaptverošā tīkla;
- 3) "automaģistrāle" ir autoceļš, kas par tādu noteikts dalībvalstī, kurā tas atrodas;
- 4) "prioritārās zonas" ir autoceļa posmi, kurus norādījušas valstu iestādes, kur tās to uzskata par vajadzīgu, pamatojoties uz regulāru satiksmes sastrēgumu līmeni vai citiem satiksmes vadības apsvērumiem, it sevišķi pilsētu teritorijās, un kuri nav daļa no Eiropas autoceļu visaptverošā tīkla un nav automaģistrāles;
- 5) "datu pieejamība" ir iespēja pieprasīt un saņemt datus jebkurā laikā mašīnlasāmā formātā;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un strukturās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

- 6) "statiskie dati par autoceļiem" ir informācija par autoceļiem, kas nemainās bieži vai regulāri – tā ir norādīta pielikuma 1. punktā;
- 7) "dinamiskie dati par autoceļu stāvokli" ir informācija par autoceļiem, kas mainās bieži vai regulāri un raksturo ceļu stāvokli – tā ir norādīta pielikuma 2. punktā;
- 8) "satiksmes dati" ir ceļu satiksmi raksturojoši dati, kas norādīti pielikuma 3. punktā;
- 9) "datu atjaunināšana" ir visi esošo datu grozījumi, arī to dzēšana vai jaunu vai papildu elementu ievietošana;
- 10) "reāllaika satiksmes informācija" ir informācija, kas izriet no jebkādiem statistiskajiem datiem par autoceļiem, dinamiskajiem datiem par autoceļu stāvokli, satiksmes datiem vai šo datu kombinācijas un ko par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji vai pakalpojumu sniedzēji nodrošina lietotājiem un tiešajiem lietotājiem, izmantojot jebkādas saziņas līdzekļus;
- 11) "reāllaika satiksmes informācijas pakalpojums" ir ITS pakalpojums, kas lietotājiem un tiešajiem lietotājiem nekavējoties nodrošina reāllaika satiksmes informāciju;
- 12) "par autoceļiem atbildīgā iestāde" ir jebkura publiska iestāde, kas atbild par tās teritoriālajā kompetencē esošo autoceļu plānošanu, kontroli vai pārvaldību;
- 13) "autoceļu apsaimniekotājs" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas atbild par autoceļu uzturēšanu un pārvaldību;
- 14) "pakalpojumu sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts reāllaika satiksmes informācijas pakalpojuma sniedzējs lietotājiem un tiešajiem lietotājiem, izņemot struktūras, kuras tikai nodod informāciju;
- 15) "lietotājs" ir jebkura par autoceļiem atbildīgā iestāde, autoceļu apsaimniekotājs, pakalpojumu sniedzējs vai digitālo karšu izstrādātājs;
- 16) "tiešais lietotājs" ir jebkurš autoceļa izmantotājs – fiziska vai juridiska persona –, kam ir pieejami reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumi;
- 17) "piekļuves punkts" ir digitāla saskarne, kurā statiskie dati par autoceļiem, dinamiskie dati par autoceļu stāvokli un satiksmes dati līdz ar attiecīgajiem metadatiem ir pieejami lietotājiem atkārtotai izmantošanai vai kurā šo datu avoti un metadati ir pieejami lietotājiem atkārtotai izmantošanai;
- 18) "metadati" ir strukturēts datu saturs apraksts, kas vienkāršo šo datu atrašanu un izmantošanu;
- 19) "atrašanas pakalpojumi" ir pakalpojumi, kas ļauj meklēt pieprasītos datus, izmantojot attiecīgo metadatu saturu un attēlojot šo saturu;
- 20) "satiksmes vadības pagaidu pasākumi" ir pagaidu pasākumi, kas paredzēti, lai novērstu konkrētus satiksmes traucējumus, un izstrādāti, piemēram, satiksmes plūsmu kontrolei un vadībai;
- 21) "satiksmes kustības plāni" ir pastāvīgi satiksmes vadības pasākumi, ko satiksmes pārvaldītāji izstrādā satiksmes plūsmu kontrolei un vadībai, lai reaģētu uz pastāvīgiem vai atkārtotiem satiksmes traucējumiem.

3. pants

Valstu piekļuves punkti

1. Katra dalībvalsts izveido valsts piekļuves punktu. Valsts piekļuves punkts ir vienots punkts, kas lietotājiem ļauj piekļūt autoceļu un satiksmes datiem, tostarp atjauninātajiem datiem, kurus nodrošina par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji un kuri attiecas uz konkrētās dalībvalsts teritoriju.
2. Esošos valstu piekļuves punktus, kas izveidoti, lai panāktu atbilstību prasībām, kuras izriet no citiem deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, var izmantot kā valsts piekļuves punktu, ja dalībvalsts to uzskata par piemērotu.
3. Valstu piekļuves punkti nodrošina lietotājiem attiecīgus atrašanas pakalpojumus.
4. Par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, sadarbojoties ar digitālo karšu izstrādātājiem un pakalpojumu sniedzējiem, nodrošina, ka tie sniedz atbilstīgus metadatus, lai lietotājiem ļautu atrast un izmantot datu kopas, kuras pieejamas ar valstu piekļuves punktu starpniecību.
5. Divas vai vairākas dalībvalstis var izveidot kopīgu piekļuves punktu.

4. pants

Statisko datu par autoceļiem pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai veicinātu savietojamu, sadarbspējīgu un nepārtrauktu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji statistiskos datus par autoceļiem, kurus tie savāc un atjaunina saskaņā ar 8. pantu, sniedz standartizētā formātā, ja tāds ir pieejams, vai jebkādā citā mašīnlasāmā formātā.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, tostarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem digitālo karšu izstrādātājiem un pakalpojumu sniedzējiem Savienībā:
 - a) nediskriminējoši;
 - b) termiņā, kas nodrošina reāllaika satiksmes informācijas pakalpojuma savlaicīgu sniegšanu;
 - c) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu;
 - d) par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji un pakalpojumu sniedzēji, kuri izmanto 1. punktā minētos statistiskos datus par autoceļiem, sadarbojas, lai nodrošinātu, ka par visām neprecizitātēm saistībā ar statistiskajiem datiem par autoceļiem nekavējoties tiek informētas par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, kas sniedz šos datus.
3. Ja pakalpojumu sniedzēji izmanto 1. punktā minētos statistiskos datus par autoceļiem, kurus sniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, tie pēc iespējas ņem vērā visus kompetento iestāžu izstrādātos satiksmes kustības plānus.

5. pants

Dinamisko datu par autoceļu stāvokli pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai veicinātu savietojamu, sadarbspējīgu un nepārtrauktu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji dinamiskos datus par autoceļu stāvokli, kurus tie savāc un atjaunina saskaņā ar 9. pantu, sniedz DATEX II (CEN/TS 16157 un turpmākās atjauninātās redakcijas) formātā vai jebkādā citā mašīnlasāmā formātā, kas ir pilnībā savietojams un sadarbspējīgs ar DATEX II.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, tostarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem pakalpojumu sniedzējiem Savienībā:
 - a) nediskriminējoši;
 - b) termiņā, kas nodrošina reāllaika satiksmes informācijas pakalpojuma savlaicīgu sniegšanu;
 - c) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.
3. Ja pakalpojumu sniedzēji izmanto 1. punktā minētos dinamiskos datus par autoceļu stāvokli, kurus sniedz par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji, tie pēc iespējas ņem vērā visus kompetento iestāžu veiktos satiksmes vadības pagaidu pasākumus.

6. pants

Satiksmes datu pieejamība, apmaiņa un atkārtota izmantošana

1. Lai veicinātu savietojamu, sadarbspējīgu un nepārtrauktu reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji satiksmes datus, kurus tie savāc un atjaunina saskaņā ar 10. pantu, sniedz DATEX II (CEN/TS 16157 un turpmākās atjauninātās redakcijas) formātā vai jebkādā citā mašīnlasāmā formātā, kas ir pilnībā savietojams un sadarbspējīgs ar DATEX II.
2. Šā panta 1. punktā minētie dati un attiecīgie metadati, tostarp informācija par datu kvalitāti, ir pieejami apmaiņai un atkārtotai izmantošanai visiem pakalpojumu sniedzējiem Savienībā:
 - a) nediskriminējoši;
 - b) termiņā, kas nodrošina reāllaika satiksmes informācijas pakalpojuma savlaicīgu sniegšanu;
 - c) izmantojot 3. pantā minēto valsts vai kopīgo piekļuves punktu.

3. Satiksmes vadības optimizācijas nolūkā par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji var pieprasīt no pakalpojumu sniedzējiem satiksmes datus, kurus tie savāc un atjaunina saskaņā ar 10. pantu. Šādus datus sniedz DATEX II (CEN/TS 16157 un turpmākās atjauninātās redakcijas) formātā vai jebkādā citā mašīnlasāmā formātā, kas ir pilnībā savietojams un sadarbspējīgs ar DATEX II, izmantojot 3. pantā minēto piekļuves punktu, un tiem pievieno attiecīgos metadatus, tostarp informāciju par datu kvalitāti.

7. pants

Datu atjaunināšana

Reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu pamatā ir atjaunināti statistiskie dati par autoceļiem, dinamiskie dati par autoceļu stāvokli un satiksmes dati vai jebkāda šo datu kombinācija. Par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji regulāri atjaunina visus datus saskaņā ar 8.–10. pantā noteiktajām prasībām. Par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji savlaicīgi izlabo visas neprecizitātes, kuras tie konstatējuši savos datos vai par kurām tos informējis jebkurš lietotājs vai tiešais lietotājs.

8. pants

Statisko datu par autoceļiem atjaunināšana

1. Statisko datu par autoceļiem atjaunināšana attiecas vismaz uz šādiem parametriem:
 - a) to statisko datu par autoceļiem veids, kā noteikts pielikuma 1. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - b) to apstākļu vieta, uz kuriem attiecas atjauninājums;
 - c) atjauninājuma veids (grozījums, ievietošana vai dzēšana);
 - d) atjauninājuma apraksts;
 - e) datu atjaunināšanas datums;
 - f) datums un laiks, kad notikušas vai plānotas konkrēto apstākļu izmaiņas;
 - g) datu atjauninājuma kvalitāte.

To apstākļu vietu, uz kuriem attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.

2. Par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji nodrošina to, ka statistiskie dati par autoceļiem tiek savlaicīgi atjaunināti, un, ja zināms un iespējams, jau iepriekš sniedz šos atjauninājumus lietotājiem.
3. Ja digitālo karšu izstrādātāji un pakalpojumu sniedzēji izmanto statisko datu par autoceļiem atjauninājumus, tie nodrošina šo atjauninājumu savlaicīgu apstrādi, lai informācija tiešajiem lietotājiem būtu pieejama bez kavēšanās.

9. pants

Dinamisko datu par autoceļu stāvokli atjaunināšana

1. Dinamisko datu par autoceļu stāvokli atjaunināšana attiecas vismaz uz šādiem parametriem:
 - a) to dinamisko datu par autoceļu stāvokli veids, kā noteikts pielikuma 2. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums, un vajadzības gadījumā tā īss apraksts;
 - b) tā notikuma vai to apstākļu vieta, uz ko attiecas atjauninājums;
 - c) tā notikuma vai to apstākļu laiks, uz ko attiecas atjauninājums;
 - d) datu atjauninājuma kvalitāte.

Tā notikuma vai to apstākļu vietu, uz ko attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.

2. Par autoceļiem atbildīgās iestādes un autoceļu apsaimniekotāji nodrošina to, ka dinamiskie dati par autoceļu stāvokli tiek savlaicīgi atjaunināti, un, ja zināms un iespējams, jau iepriekš sniedz šos atjauninājumus lietotājiem.
3. Reāllaika satiksmes informāciju attiecīgi groza vai atsauc iespējami drīz pēc tam, kad ir mainījies attiecīgo dinamisko datu par autoceļu stāvokli statuss.
4. Ja pakalpojumu sniedzēji izmanto dinamisko datu par autoceļu stāvokli atjauninājumus, tie nodrošina šo atjauninājumu savlaicīgu apstrādi, lai informācija tiešajiem lietotājiem būtu pieejama bez kavēšanās.

10. pants

Satiksmes datu atjaunināšana

1. Satiksmes datu atjaunināšana ietver vismaz šādus parametrus:
 - a) to satiksmes datu veids, kā noteikts pielikuma 3. punktā, uz kuriem attiecas atjauninājums, un vajadzības gadījumā tā īss apraksts;
 - b) tā notikuma vai to apstākļu vieta, uz ko attiecas atjauninājums;
 - c) datu atjauninājuma kvalitāte.

Tā notikuma vai to apstākļu vietu, uz ko attiecas atjauninājums, nosaka, izmantojot standartizētu vai jebkādu citu vispāratzītu dinamiskas atrašanās vietas norādīšanas metodi, kas ļauj viennozīmīgi atšifrēt un interpretēt šo atrašanās vietu.

2. Autoceļu apsaimniekotāji un pakalpojumu sniedzēji reāllaika satiksmes informāciju attiecīgi groza vai atsauc iespējami drīz pēc tam, kad ir mainījies attiecīgo satiksmes datu statuss.
3. Ja pakalpojumu sniedzēji izmanto satiksmes datu atjauninājumus, tie nodrošina šo atjauninājumu savlaicīgu apstrādi, lai informācija tiešajiem lietotājiem būtu pieejama bez kavēšanās.

11. pants

Atbilstības novērtējums

1. Dalībvalstis saskaņā ar 2.–3. punktu novērtē, vai par autoceļiem atbildīgās iestādes, autoceļu apsaimniekotāji, digitālo karšu izstrādātāji un pakalpojumu sniedzēji izpilda 3.–10. pantā noteiktās prasības.
2. Lai veiktu šādu novērtējumu, dalībvalstu kompetentās iestādes var pieprasīt no par autoceļiem atbildīgajām iestādēm, autoceļu apsaimniekotājiem, digitālo karšu izstrādātājiem un pakalpojumu sniedzējiem šādus dokumentus:
 - a) aprakstu par to nodrošinātajiem autoceļu un satiksmes datiem, digitālajām kartēm vai reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumiem, kā arī informāciju par to kvalitāti un attiecīgo datu atkārtotas izmantošanas nosacījumiem;
 - b) uz pierādījumiem balstītu paziņojumu par 3.–10. pantā noteikto prasību izpildi.
3. Dalībvalstis izlases veidā pārbauda 2. punkta b) apakšpunktā minēto paziņojumu pareizību.

12. pants

Ziņošana

1. Vēlākais līdz 2017. gada 13. jūlijam dalībvalstis sniedz Komisijai ziņojumu par veiktajiem pasākumiem, ja tādi ir, valsts piekļuves punkta izveidei un par tā darbības nosacījumiem, un attiecīgā gadījumā Eiropas autoceļu visaptverošajā tīklā neiekļauto automaģistrāļu un norādīto prioritāro zonu sarakstu.

2. Vēlākais līdz 2018. gada 13. jūlijam un turpmāk ik pēc diviem kalendārajiem gadiem dalībvalstis sniedz Komisijai ziņojumu, kurā ietverta šāda informācija:
- a) pielikumā noteikto autoceļu un satiksmes datu veidu pieejamības, apmaiņas un atkārtotas izmantošanas ziņā panāktais progress;
 - b) reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu ģeogrāfiskais tvērums un autoceļu un satiksmes datu saturs un šo pakalpojumu kvalitāte, tostarp šīs kvalitātes noteikšanai izmantotie kritēriji un tās uzraudzībai lietotie līdzekļi;
 - c) 11. pantā minētā atbilstības novērtējuma rezultāti par 3.–10. pantā noteikto prasību izpildi;
 - d) attiecīgā gadījumā apraksts par izmaiņām saistībā ar valsts vai kopīgo piekļuves punktu;
 - e) attiecīgā gadījumā apraksts par prioritāro zonu izmaiņām.

13. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2017. gada 13. jūlija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2014. gada 18. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

DATU KATEGORIJAS

(kā minēts 2., 8., 9., 10. un 12. pantā)

1. Statisko datu par autoceļiem veidi it īpaši ietver šādus:

- a) autoceļu tīkla posmi un to fiziskie raksturlielumi, tostarp:
 - i) ģeometrija;
 - ii) autoceļa platums;
 - iii) braukšanas joslu skaits;
 - iv) kāpumi un kritumi;
 - v) krustojumi;
- b) autoceļa klasifikācija;
- c) ceļa zīmes, kas atspoguļo ceļu satiksmes noteikumus un norāda uz briesmām, tostarp:
 - i) nosacījumi braukšanai pa tuneļiem;
 - ii) nosacījumi braukšanai pa tiltiem;
 - iii) pastāvīgi iebraukšanas ierobežojumi;
 - iv) citi ceļu satiksmes noteikumi;
- d) ātruma ierobežojumi;
- e) satiksmes kustības plāni;
- f) kravu piegādes noteikumi;
- g) autoceļa nodevas iekasēšanas staciju atrašanās vietas;
- h) maksas autoceļu identifikācija, piemērojamās fiksētās autoceļa lietošanas maksas un pieejamās maksājumu metodes;
 - i) stāvlaukumu un degvielas uzpildes un tehniskās apkopes staciju atrašanās vietas;
 - ii) elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu atrašanās vietas un to izmantošanas nosacījumi;
- k) saspīstās dabasgāzes, sašķidrinātās dabasgāzes, sašķidrinātās naftas gāzes uzpildes staciju atrašanās vietas;
- l) sabiedriskā transporta pieturvietu un pārsēšanās punktu atrašanās vietas;
- m) piegādes zonu atrašanās vietas.

2. Dinamisko datu par autoceļu stāvokli veidi it īpaši ietver šādus:

- a) autoceļa slēgšana;
- b) braukšanas joslas slēgšana;
- c) tilta slēgšana;
- d) apdzīšanas aizliegums smagkravas transportlīdzekļiem;
- e) ceļa darbi;
- f) negadījumi un starpgadījumi;
- g) dinamiskie braukšanas ātruma ierobežojumi;

- h) kustības virziens maiņvirziena satiksmes joslās;
- i) slikts autoceļa stāvoklis;
- j) satiksmes vadības pagaidu pasākumi;
- k) mainīgās autoceļa lietošanas maksas un pieejamās maksājumu metodes;
- l) stāvvietu pieejamība;
- m) piegādes zonu pieejamība;
- n) maksa par stāvēšanu;
- o) elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu pieejamība;
- p) laika apstākļi, kas ietekmē autoceļa segumu un redzamību;

Šie īstermiņa dati nav jāiekļauj digitālo karšu atjauninājumos, jo tos neuzskata par pastāvīgām izmaiņām.

3. Satiksmes datu veidi it īpaši ietver šādus:

- a) satiksmes intensitāte;
 - b) ātrums;
 - c) satiksmes sastrēgumu atrašanās vietas un garums;
 - d) braukšanas laiks;
 - e) gaidīšanas laiks robežšķērsošanas vietās ar dalībvalstīm, kas nav ES dalībvalstis.
-