

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2022/670 DA COMISSÃO

de 2 de fevereiro de 2022

que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2010/40/UE define como ação prioritária a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE, tendo em vista a elaboração e a utilização de especificações e normas.
- (2) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2010/40/UE, a Comissão deve adotar as especificações necessárias para garantir a compatibilidade, a interoperabilidade e a continuidade ao nível da implantação e da exploração de sistemas de transporte inteligentes (STI), tendo em vista a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE. A Comissão estabelece estas especificações no Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão <sup>(2)</sup>, com vista a melhorar a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização dos dados necessários para a prestação de serviços contínuos e de elevada qualidade de informação de tráfego em tempo real em toda a União.
- (3) Os dados continuam a constituir a base contextual para a geração de informações de tráfego em tempo real. À medida que a implantação dos STI acelera em toda a União, é necessário um apoio contínuo sob a forma de um acesso alargado e sem descontinuidades aos tipos de dados, existentes ou novos, relevantes para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, com uma cobertura geográfica mais elevada. Por conseguinte, é necessária uma atualização dos requisitos em matéria de fornecimento de dados para continuar a assegurar a reutilização efetiva dos serviços de informação aos utilizadores finais. Estes requisitos atualizados podem afetar toda a cadeia de dados, desde a obtenção, formatação e agregação de dados até à distribuição e inclusão nos serviços de informação de tráfego.
- (4) De acordo com o artigo 5.º da Diretiva 2010/40/UE, as especificações adotadas nos termos do artigo 6.º da mesma diretiva devem abranger as aplicações e serviços STI, aquando da sua implantação, sem prejudicar o direito de cada Estado-Membro de decidir da implantação dessas aplicações e serviços no seu território.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, de 18 de dezembro de 2014, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE (JO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

- (5) Estas especificações devem abranger o fornecimento de todos os serviços de informação de tráfego em tempo real, sem prejuízo das especificações próprias adotadas noutros atos ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE, nomeadamente os Regulamentos Delegados (UE) n.º 885/2013 <sup>(3)</sup> e (UE) n.º 886/2013 da Comissão <sup>(4)</sup>.
- (6) A União dispõe já de um mercado de serviços de informação de tráfego em tempo real, mas é do interesse dos utilizadores e clientes, assim como dos prestadores desses serviços, que sejam criadas condições corretas, de modo a que o mercado possa ser preservado e mais desenvolvido de uma forma inovadora. No que diz respeito à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup> fixa regras mínimas para a reutilização da informação do setor público em toda a União. Quanto à reutilização dos dados na posse das autoridades rodoviárias e dos operadores de vias públicas, são aplicáveis as regras estabelecidas no presente regulamento, em especial as relativas à atualização dos dados, sem prejuízo das regras estabelecidas pela Diretiva (UE) 2019/1024. No que diz respeito à reutilização de dados na posse de detentores de dados privados, as regras estabelecidas pelo presente regulamento não impõem a partilha gratuita de dados. Os dados na posse de detentores de dados privados podem estar sujeitos a acordos de licenciamento que regulam a sua reutilização.
- (7) A Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(6)</sup> cria uma infraestrutura de informação geográfica na União Europeia, a fim de permitir o intercâmbio e o acesso público a informação geográfica (incluindo a questão dos dados geográficos sobre «redes de transporte») em toda a União, com vista a apoiar as políticas ambientais da União, bem como as políticas ou atividades que possam ter um impacto no ambiente. As especificações estabelecidas no presente regulamento devem ser compatíveis com as especificações estabelecidas pela Diretiva 2007/2/CE e pelos seus atos de execução, em especial o Regulamento (UE) n.º 1089/2010 da Comissão <sup>(7)</sup>. O alargamento da aplicação dessas especificações a todos os tipos de dados sobre infraestruturas poderá também contribuir para uma maior harmonização neste domínio.
- (8) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(8)</sup> define as infraestruturas de transportes rodoviários que fazem parte da rede transeuropeia de transportes principal e da rede transeuropeia de transportes global. Os efeitos externos recorrentes do tráfego e outros problemas de gestão do tráfego, designadamente o congestionamento, a poluição atmosférica ou o ruído, não se limitam à rede rodoviária transeuropeia ou às autoestradas. Na realidade, boa parte do congestionamento de tráfego recorrente regista-se nas zonas urbanas. Além disso, os serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE devem permitir viagens de porta a porta e não devem limitar-se à rede global da rede rodoviária transeuropeia e a outras autoestradas. Por conseguinte, os Estados-Membros devem aplicar estas especificações a toda a rede rodoviária, com exceção das estradas que não sejam propriedade de uma autoridade pública rodoviária ou de transportes. As estradas pertencentes a uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, mas atribuídas a uma entidade privada sob a forma de uma concessão de gestão, não devem fazer parte desta exceção.
- (9) As autoridades rodoviárias ou os operadores de vias devem disponibilizar tipos de dados específicos considerados cruciais para o desenvolvimento de serviços fiáveis de informação de tráfego e para melhorar a segurança do tráfego, tais como a regulamentação da circulação, as restrições e o encerramento de estradas ou faixas de rodagem. Devido à sua importância, esses tipos de dados devem ser disponibilizados precocemente em comparação com outros tipos de dados.

<sup>(3)</sup> Regulamento Delegado (UE) n.º 885/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos STI no respeitante à prestação de serviços de informações sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e para veículos comerciais (JO L 247 de 18.9.2013, p. 1).

<sup>(4)</sup> Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores (JO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

<sup>(5)</sup> Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informações do setor público (JO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

<sup>(6)</sup> Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2007, que estabelece uma infraestrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

<sup>(7)</sup> Regulamento (UE) n.º 1089/2010 da Comissão, de 23 de novembro de 2010, que estabelece as disposições de execução da Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativamente à interoperabilidade dos conjuntos e serviços de dados geográficos (JO L 323 de 8.12.2010, p. 11).

<sup>(8)</sup> Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (10) A fim de permitir a evolução necessária no domínio da acessibilidade e normalização dos dados, deve ser ponderada uma implementação faseada. Este faseamento deverá permitir um aumento viável e gradual da cobertura geográfica e da acessibilidade aos dados. Para o efeito, os Estados-Membros deverão definir uma rede rodoviária principal no seu território. Para definir esta rede rodoviária principal, os Estados-Membros podem reutilizar a definição de rede exigida pelo artigo 1.º da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(9)</sup>.
- (11) Atendendo às diferentes fontes de dados, que vão desde os sensores instalados nas infraestruturas até aos veículos que atuam como sensores, é importante que as especificações se apliquem às categorias e aos tipos de dados pertinentes, abrangendo várias fontes possíveis de dados e tecnologia utilizada para produzir ou atualizar os dados.
- (12) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, este deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União sobre a proteção dos dados pessoais e da privacidade, em particular o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup> e, consoante for aplicável, a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(11)</sup>. Algumas partes da Diretiva 2002/58/CE são igualmente aplicáveis ao tratamento de dados não pessoais.
- (13) Para incrementar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, de forma harmonizada e sem descontinuidades, os Estados-Membros devem basear-se nas soluções e normas técnicas existentes, criadas pelas organizações de normalização europeias e internacionais, nomeadamente a DATEX II (CEN/TS 16157 e versões atualizadas subsequentes) e as normas ISO. No caso dos tipos de dados para os quais não existe um formato normalizado, os Estados-Membros e as partes interessadas devem ser incentivados a cooperar, a fim de alcançar um acordo sobre a definição dos dados, o formato dos dados e os metadados.
- (14) Existem já na União vários métodos de referenciação geográfica dinâmica, que estão a ser aplicados nos Estados-Membros. A utilização de diferentes métodos de referenciação geográfica deverá continuar a ser autorizada. Os Estados-Membros e as partes interessadas devem, contudo, ser incitados a cooperar, de modo a chegar a acordo sobre os métodos autorizados de referenciação geográfica, se necessário através dos organismos de normalização europeus.
- (15) A acessibilidade e a atualização regular dos dados pelas autoridades e pelos operadores de vias são essenciais para permitir a produção de mapas digitais atualizados e precisos, que constituem um elemento-chave para aplicações STI fiáveis. Os produtores de mapas digitais deverão ser incentivados a integrar as atualizações de dados relevantes nos seus mapas e serviços de atualização de mapas em tempo útil. Para respeitar as políticas públicas, nomeadamente em matéria de segurança rodoviária, as autoridades públicas deverão poder exigir que os prestadores de serviços e os produtores de mapas digitais corrijam as imprecisões constantes dos seus dados.
- (16) A possibilidade de acesso a dados exatos e atualizados é essencial para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real em toda a União. Os dados pertinentes são recolhidos e armazenados pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias, pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos, pelas partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, pelos operadores de portagens e pelos prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real. Para facilitar o intercâmbio e a reutilização destes dados quando da prestação desses serviços, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os detentores de dados gerados a bordo dos veículos, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens e os prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real devem permitir que outras autoridades rodoviárias, os operadores de vias, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens, os prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real e os produtores de mapas digitais encontrem facilmente e tenham acesso aos dados, aos metadados correspondentes e a informações sobre a qualidade dos mesmos, através de um ponto de acesso nacional ou comum. Este ponto de

<sup>(9)</sup> Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

<sup>(10)</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>(11)</sup> Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

acesso pode assumir a forma de um repositório, de um registo ou de um portal Web ou similar, dependendo do tipo de dados. Os pontos de acesso nacionais ou comuns podem também indicar outros locais onde seja possível aceder aos dados, sem os hospedarem diretamente. Os Estados-Membros devem reagrupar os pontos de acesso públicos e privados existentes num único ponto, que permita aceder a todos os tipos de dados pertinentes disponíveis abrangidos pelo âmbito de aplicação das especificações. Os Estados-Membros podem continuar a utilizar os pontos de acesso estabelecidos ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 e devem ser livres de decidir utilizar os pontos de acesso estabelecidos ao abrigo de outros atos delegados adotados ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE como pontos de acesso nacionais para os dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

- (17) Para que as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, os operadores de portagens, os prestadores de serviços e os produtores de mapas digitais possam pesquisar e utilizar os dados pertinentes com êxito e eficiência económica, é necessário descrever corretamente o conteúdo e a estrutura destes dados utilizando metadados adequados.
- (18) Os serviços de informação de tráfego em tempo real devem ser exatos, a fim de fornecer as melhores informações possíveis aos utilizadores finais em termos de fiabilidade e atualidade. A fim de melhorar os benefícios para os utentes da estrada em termos de aumento da segurança rodoviária e de redução do congestionamento do tráfego, estes serviços devem também refletir as prioridades das autoridades rodoviárias, expressas, por exemplo, através de planos de circulação do tráfego acessíveis por via digital.
- (19) Estas especificações não devem obrigar as partes a iniciar a recolha de quaisquer dados que não recolham já nem a digitalizar quaisquer dados ainda não disponíveis num formato digital legível por máquina. Os requisitos específicos para as atualizações dos dados apenas deverão aplicar-se aos dados efetivamente recolhidos e disponibilizados num formato digital legível por máquina. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros devem ser encorajados a procurar formas rentáveis e adequadas às suas necessidades para digitalizar os dados sobre infraestruturas e os dados sobre regulamentação e restrições existentes.
- (20) Estas especificações não devem obrigar as autoridades rodoviárias nem os operadores de vias a definir ou aplicar planos de circulação nem medidas temporárias de gestão de tráfego. Não devem obrigar os prestadores dos serviços a partilhar os seus dados com outros prestadores de serviços. Os prestadores de serviços deverão poder celebrar acordos comerciais entre si para a reutilização dos dados relevantes.
- (21) Os Estados-Membros e as partes envolvidas nos STI devem ser incentivados a cooperar de modo a chegar a acordo sobre definições comuns no que respeita à qualidade dos dados, tendo em vista a utilização de indicadores comuns de qualidade dos dados ao longo de toda a cadeia de valor dos dados de tráfego, designadamente a integralidade, a exatidão e a atualidade dos dados, os métodos de aquisição e de referenciação geográfica utilizados e os controlos de qualidade realizados. Devem ainda ser encorajados a trabalhar para que sejam estabelecidos métodos conexos de medição e controlo da qualidade dos vários tipos de dados. Os Estados-Membros devem ser incentivados a partilhar conhecimentos, experiências e as melhores práticas neste domínio no quadro de projetos de coordenação em curso e futuros.
- (22) Como é sabido, a utilização de serviços de informação de tráfego em tempo real, oferecidos pelos prestadores de serviços privados e pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos pode representar uma forma eficaz e económica de as autoridades rodoviárias e os operadores de vias melhorarem a gestão do tráfego, a segurança rodoviária e a gestão e a manutenção das infraestruturas. As autoridades públicas devem utilizar condições FRAND comuns ao receberem esses dados ou serviços para as tarefas supramencionadas, a fim de reduzir os entraves ao acesso e criar transparência nas condições de reutilização. Os Estados-Membros e as partes interessadas são incentivados a definir as condições FRAND comuns aplicáveis à reutilização dos tipos de dados relevantes para a execução destas tarefas públicas.
- (23) Os prestadores de serviços privados podem utilizar os dados recolhidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias como dados de entrada para os seus próprios serviços de informação de tráfego em tempo real. As condições e termos específicos da reutilização desses dados devem ficar ao critério das partes em causa, sem prejuízo das disposições da Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(12)</sup>. Certos tipos de dados fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias, como os planos de circulação do tráfego, as regras de trânsito e as restrições e as medidas temporárias de gestão do tráfego, devem ser reutilizados pelos prestadores de serviços privados, a fim de garantir a acessibilidade dos utentes da estrada às informações pertinentes através de serviços de informação de tráfego em tempo real.

<sup>(12)</sup> Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informações do setor público (JO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

- (24) A fim de garantir a correta aplicação destas especificações, os Estados-Membros devem avaliar a conformidade com os requisitos em matéria de acessibilidade, intercâmbio, reutilização e atualização dos dados por autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais, operadores de portagens, partes interessadas no carregamento e abastecimento, detentores de dados gerados a bordo dos veículos e prestadores de serviços. Para o efeito, as autoridades competentes deverão poder confiar nas declarações de conformidade baseadas em factos apresentadas pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias, pelos produtores de mapas digitais, pelos operadores de portagens, pelas partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento, pelos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e pelos prestadores de serviços. Os Estados-Membros devem operar em conjunto para harmonizar a sua abordagem em matéria de avaliação da conformidade nos projetos de coordenação em curso e futuros, que contribuem para a aplicação das especificações do presente regulamento.
- (25) Estas especificações não limitam a liberdade de expressão das empresas de radiodifusão, na medida em que estas não são obrigadas a tomar qualquer posição específica no que diz respeito às informações a difundir e oferecem uma margem de manobra suficiente aos Estados-Membros para terem em conta as tradições constitucionais nacionais no que respeita à liberdade de expressão das empresas de radiodifusão.
- (26) Tendo em conta a extensão das alterações necessárias, o Regulamento Delegado (UE) 2015/962 deve ser revogado,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

##### **Objeto e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento estabelece as especificações necessárias para garantir a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização de dados pelos detentores de dados e pelos utilizadores de dados para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE, bem como para garantir que esses serviços são exatos e estão disponíveis além-fronteiras para os utilizadores finais.
2. O presente regulamento é aplicável a toda a rede rodoviária publicamente acessível ao tráfego motorizado. A título excecional, não se aplica às estradas privadas, a menos que façam parte da rede RTE-T global ou sejam designadas como autoestradas ou estradas principais.
3. O presente regulamento é aplicável nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/40/UE.

#### Artigo 2.º

##### **Definições**

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 4.º da Diretiva 2010/40/UE.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis, entendendo-se por:

- 1) «Rede rodoviária transeuropeia principal», a infraestrutura de transporte rodoviário que faz parte da rede principal, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- 2) «Rede rodoviária transeuropeia global», a infraestrutura de transporte rodoviário que faz parte da rede global, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- 3) «Autoestrada», uma estrada designada como tal pelo Estado-Membro em que está localizada;
- 4) «Acessibilidade dos dados», a possibilidade de requerer e de obter os dados em qualquer momento num formato digital legível por máquina;
- 5) «Dados estáticos», dados que não sofrem alterações frequentes ou regulares;
- 6) «Dados dinâmicos», dados que sofrem alterações frequentes ou regulares;
- 7) «Atualização de dados», qualquer modificação de dados existentes, incluindo a sua eliminação ou a introdução de elementos novos ou suplementares;

- 8) «Informação de tráfego em tempo real», a informação derivada de dados sobre infraestruturas, de dados sobre regulamentação e restrições, de dados sobre o estado da rede e de dados sobre a utilização da rede em tempo real, ou resultante da combinação dos mesmos;
- 9) «Serviço de informação de tráfego em tempo real», um serviço STI que presta imediatamente informações de tráfego em tempo real aos utilizadores finais;
- 10) «Autoridade rodoviária», qualquer autoridade pública responsável pelo planeamento, pelo controlo ou pela gestão das vias abrangidas pelo âmbito da sua competência territorial;
- 11) «Operador de vias», qualquer entidade pública ou privada responsável pela manutenção e pela gestão de vias e pela gestão dos fluxos de tráfego;
- 12) «Prestador de serviços», qualquer entidade pública ou privada que preste serviços de informação de tráfego em tempo real, e que não seja um simples retransmissor de dados aos utilizadores finais;
- 13) «Operador de portagens», qualquer entidade pública ou privada que assuma a função de prestador de serviços de portagem ou portageira, na aceção da Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(13)</sup>;
- 14) «Detentor de dados», qualquer pessoa coletiva, titular de dados ou entidade pública ou privada que tenha o direito de conceder ou partilhar os tipos de dados enumerados no anexo sob o seu controlo, em conformidade com o direito da União ou nacional aplicável;
- 15) «Utilizador de dados», qualquer autoridade rodoviária, operador de vias, operador do sistema de portagens, prestador de serviços e produtor de mapas digitais ou qualquer outra entidade que utilize dados para criar informações de tráfego em tempo real ou, se tal for permitido em conformidade com os termos e as condições determinados pelo detentor dos dados, utilize os dados para outros fins relacionados com a mobilidade;
- 16) «Utilizador final», qualquer utilizador das vias, seja uma pessoa singular ou coletiva, que tenha acesso a serviços de informação de tráfego em tempo real;
- 17) «Ponto de acesso», uma interface digital em que, pelo menos, os dados enumerados no anexo, juntamente com os metadados correspondentes, são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização ou em que as fontes e os metadados desses dados são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização;
- 18) «Metadados», uma descrição estruturada do conteúdo dos dados, que facilita a pesquisa e a utilização desses dados;
- 19) «Serviços de pesquisa», serviços que permitem procurar os dados requeridos utilizando o conteúdo dos metadados correspondentes e mostrando esse conteúdo;
- 20) «Medidas temporárias de gestão de tráfego», medidas temporárias destinadas a solucionar uma dada perturbação do tráfego e concebidas, por exemplo, para controlar e orientar os fluxos de tráfego;
- 21) «Planos de circulação», medidas permanentes de gestão do tráfego, concebidas pelos gestores de tráfego para controlar e orientar os fluxos de tráfego, a fim de dar resposta a perturbações permanentes ou recorrentes no tráfego;
- 22) «Sinalização de trânsito», qualquer sinal, sinalização, dispositivo, aviso ou marcação rodoviária que identifique um perigo, aconselhe as pessoas sobre as precauções a tomar contra esse perigo, indique a existência de uma regulamentação rodoviária ou aplique esse regulamento, em conformidade com a Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária;
- 23) «Estrada principal», qualquer estrada fora das zonas urbanas que liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, não classificada como parte da rede rodoviária transeuropeia global ou como autoestrada;
- 24) «Estrada privada», uma estrada que não é propriedade de uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, excluindo estradas pertencentes a uma autoridade pública rodoviária ou de transportes, mas atribuída a uma entidade privada sob a forma de uma concessão de gestão;

<sup>(13)</sup> Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

- 25) «Dados sobre a infraestrutura», os dados que descrevem a rede rodoviária ou os recursos existentes na rede rodoviária ou ao longo desta;
- 26) «Dados sobre regulamentação e restrições», os dados relativos a um regulamento de trânsito ou a uma restrição aplicável a veículos da rede rodoviária;
- 27) «Dados sobre o estado da rede», dados que descrevem situações temporárias que podem impedir ou atrasar a viagem ou informar o utilizador final em situações perigosas;
- 28) «Dados sobre a utilização em tempo real da rede», dados que descrevem a utilização atual da rede rodoviária e as opções de utilização na rede rodoviária;
- 29) «Tipos de dados cruciais», tipos de dados considerados cruciais para uma maior fiabilidade dos serviços de informação de tráfego em tempo real, apoiando viagens seguras e eficientes de porta a porta e futuros serviços de mobilidade;
- 30) «Dados gerados a bordo do veículo», quaisquer dados criados pelo veículo ou por um dispositivo de bordo incorporado no veículo ou por dispositivos pessoais que ofereçam aplicações STI enquanto o veículo estiver em circulação;
- 31) «Detentor de dados gerados a bordo do veículo», qualquer entidade envolvida na recolha, agregação ou outros tipos de tratamento de dados gerados a bordo do veículo para cumprir os requisitos de privacidade;
- 32) «Condições FRAND (condições justas, razoáveis e não discriminatórias)», as condições da licença negociadas de boa-fé, que permitem o acesso a serviços ou dados em troca de uma remuneração justa, em termos idênticos ou semelhantes determinados com outros utilizadores.

#### Artigo 3.º

##### **Pontos de acesso nacionais**

1. Cada Estado-Membro deve criar um ponto de acesso nacional. O ponto de acesso nacional constitui um ponto de acesso único para os utilizadores dos dados enumerados no anexo, incluindo as atualizações de dados, fornecidos pelos detentores de dados tal como referido nos artigos 4.º a 11.º, relativos ao território de determinado Estado-Membro.
2. Os pontos de acesso nacionais ou comuns existentes criados para dar cumprimento ao artigo 3.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 ou aos requisitos decorrentes de outros atos delegados adotados ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE podem ser utilizados como pontos de acesso nacionais para efeitos do presente regulamento, se os Estados-Membros o considerarem adequado.
3. Os pontos de acesso nacionais devem facultar serviços de pesquisa aos utilizadores de dados, por exemplo, serviços que permitem procurar os dados requeridos utilizando o conteúdo dos metadados correspondentes e mostrando esse conteúdo;
4. Os detentores de dados públicos e privados devem assegurar que fornecem os metadados para que os utilizadores de dados possam descobrir e utilizar conjuntos de dados através dos pontos de acesso nacionais.
5. Dois ou mais Estados-Membros podem criar um ponto de acesso comum.
6. Qualquer entidade que forneça dados através do ponto de acesso nacional pode fazê-lo por procuração, em conformidade com os acordos aplicáveis, por exemplo, através de uma base de dados de terceiros ou de um agregador terceiro. Tal não exonera o detentor dos dados original das responsabilidades no que respeita à qualidade dos dados originais fornecidos.

#### Artigo 4.º

##### **Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre infraestruturas**

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os operadores de portagens e as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento devem fornecer os dados sobre as infraestruturas enumeradas no anexo, coligidos num formato normalizado, como a especificação de dados INSPIRE sobre redes de transporte, TN-ITS (CEN/TS17268 e versões posteriormente atualizadas) ou DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 8.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
- os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.

2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:

- a) de forma não discriminatória;
- b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
- c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
- d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.

3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexactidões relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.

#### Artigo 5.º

#### **Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre regulamentação e restrições**

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os operadores de portagens devem fornecer os dados sobre os regulamentos e restrições enumerados no anexo, coligidos no formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou TN-ITS (CEN/TS 17268 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 9.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
- os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.

2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:

- a) de forma não discriminatória;
- b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
- c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
- d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.

3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexactidões relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.

4. Os prestadores de serviços devem tratar e incluir, nos serviços relevantes que prestam, sem custos adicionais para o utilizador final, dados sobre quaisquer planos de circulação de tráfego e regulamentação de tráfego e restrições desenvolvidos pelas autoridades competentes e disponibilizados através do ponto de acesso nacional ou comum num formato digital legível por máquina.



## Artigo 6.º

**Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre o estado da rede**

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores rodoviários, os titulares de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços devem fornecer os dados sobre o estado da rede enumerados no anexo, coligidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 10.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
- os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.

2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer utilizador de dados a nível da União:

- a) numa base não discriminatória, quando fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias;
- b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
- c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
- d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.
- e) sem qualquer obrigação de os detentores de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços privados concederem acesso ou partilharem quaisquer dos seus dados com utilizadores privados de dados. O intercâmbio e a reutilização dos seus dados podem estar sujeitos a termos e condições determinados pelo titular privado dos dados.

3. Os utilizadores de dados que utilizam os dados referidos no n.º 1 e os detentores de dados devem colaborar a fim de assegurar que quaisquer inexistências relacionadas com os dados sejam assinaladas sem demora ao detentor de dados de onde provêm os dados.

4. Os prestadores de serviços devem tratar e incluir, nos serviços relevantes que prestam, sem custos adicionais para o utilizador final, quaisquer medidas temporárias de gestão do tráfego desenvolvidas pelas autoridades competentes e disponibilizadas através do ponto de acesso nacional ou comum num formato digital legível por máquina.

5. A fim de fornecer informações adequadas diretamente aos utilizadores finais e otimizar a manutenção rodoviária e a segurança rodoviária, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias podem solicitar aos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e aos prestadores de serviços que forneçam os tipos de dados sobre o estado da rede, que recolhem e atualizam nos termos do artigo 10.º. Se, em resposta a um pedido de uma autoridade rodoviária ou de um operador de via, o detentor dos dados tornar os dados acessíveis, aplicam-se condições FRAND (justas, razoáveis e não discriminatórias). Os dados devem ser fornecidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou em qualquer formato digital legível por máquina acordado pelos Estados-Membros, acompanhado dos metadados correspondentes, incluindo informações sobre a qualidade dos mesmos.

6. Os dados sobre o estado da rede arquivados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários podem ser utilizados para efeitos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e de avaliações globais da segurança da rede rodoviária. Salvo se proibido por acordos de licença, estes dados devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.

7. Dentro dos limites dos acordos de licenciamento aplicáveis, os dados preditivos sobre o estado da rede que tenham sido calculados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.

8. Os Estados-Membros colaborarão na definição de normas comuns para o intercâmbio e a reutilização dos dados referidos nos n.ºs 6 e 7.

*Artigo 7.º***Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados sobre a utilização da rede em tempo real**

1. A fim de facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e contínuos em toda a União, as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os detentores de dados gerados a bordo dos veículos, os prestadores de serviços e as partes interessadas relacionadas com o carregamento e o abastecimento devem fornecer os dados sobre a utilização da rede em tempo real enumerados no anexo, coligidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas). Qualquer atualização destes dados deve ser efetuada nos termos do artigo 11.º.

Caso devam ser definidas normas adicionais ou alternativas, aplicam-se as seguintes condições:

- os Estados-Membros devem cooperar a fim de definir essas normas adicionais ou alternativas;
- os formatos digitais legíveis por máquina devem ser compatíveis com as normas existentes referidas na primeira frase do presente número.

2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo as informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por quaisquer utilizadores de dados a nível da União:

- a) numa base não discriminatória, quando fornecidos pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias;
- b) de acordo com requisitos mínimos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes;
- c) num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados para criar informações de tráfego em tempo real;
- d) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º;
- e) sem qualquer obrigação de os detentores de dados gerados a bordo dos veículos e os prestadores de serviços privados concederem acesso ou partilharem quaisquer dos seus dados com utilizadores privados de dados. O intercâmbio e a reutilização dos seus dados podem estar sujeitos a termos e condições determinados pelo titular privado dos dados.

3. A fim de fornecer informações adequadas diretamente aos utilizadores finais e otimizar a gestão do tráfego e a segurança rodoviária, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias podem solicitar aos detentores de dados gerados a bordo dos veículos e aos prestadores de serviços que forneçam os tipos de dados sobre a utilização da rede em tempo real, coligidos e atualizados nos termos do artigo 11.º. Se, em resposta a um pedido de uma autoridade rodoviária ou de um operador de via, o detentor dos dados tornar os dados acessíveis, aplicam-se condições FRAND (justas, razoáveis e não discriminatórias). Os dados devem ser fornecidos em formato DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 e versões posteriormente atualizadas) ou em qualquer formato digital legível por máquina acordado pelos Estados-Membros, acompanhado dos metadados correspondentes, incluindo informações sobre a qualidade dos mesmos.

4. Os dados sobre a utilização da rede em tempo real arquivados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores de vias podem ser utilizados para efeitos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e de avaliações globais da segurança da rede rodoviária. Salvo se proibido por acordos de licença, estes dados devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.

5. Dentro dos limites dos acordos de licenciamento aplicáveis, os dados preditivos sobre a utilização da rede em tempo real que tenham sido calculados pelas autoridades rodoviárias ou pelos operadores rodoviários devem ser disponibilizados para intercâmbio e reutilização, numa base não discriminatória, através do ponto de acesso nacional ou comum referido no artigo 3.º.

6. Os Estados-Membros colaborarão na definição de normas comuns para o intercâmbio e a reutilização dos dados referidos nos n.ºs 4 e 5.

*Artigo 8.º***Atualização dos dados relativos às infraestruturas**

1. As atualizações dos dados relativos às infraestruturas abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:

- a) tipo de dados, conforme estabelecido no ponto 1 do anexo, abrangido pela atualização;

- b) localização da condição a que se refere a atualização;
- c) tipo de atualização (alteração, aditamento ou supressão);
- d) a descrição da atualização, que contém os valores atualizados e os campos e as informações atualizadas e, se for caso disso, os motivos da substituição dos valores e dos campos desatualizados;
- e) data em que os dados foram atualizados;
- f) data e hora em que ocorreu ou se prevê que ocorra uma mudança de determinada condição;
- g) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizado e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados sobre a infraestrutura num prazo adequado para uma utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações aos utilizadores dos dados com antecedência.

3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.

4. Quando os produtores e prestadores de serviços de mapas digitais apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados pertinentes sobre a infraestrutura são processadas num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

#### Artigo 9.º

##### **Dados sobre regulamentação e restrições:**

1. As atualizações dos dados sobre regulamentação e restrições abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:
  - a) o tipo de dados definidos nos pontos 2 e 3 do anexo a que a atualização diz respeito;
  - b) localização da condição a que se refere a atualização;
  - c) tipo de atualização (alteração, aditamento ou supressão);
  - d) a descrição da atualização, incluindo o período de ocorrência do evento e das condições impostas, por exemplo, a certos tipos de veículos abrangidos pela atualização;
  - e) data em que os dados foram atualizados;
  - f) data e hora em que ocorreu ou se prevê que ocorra uma mudança de determinada condição;
  - g) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizado e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados relativos à regulamentação e às restrições num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações aos utilizadores dos dados antecipadamente.

3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.

4. Quando os produtores e prestadores de serviços de mapas digitais apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados pertinentes sobre a regulamentação e as restrições são tratadas num prazo adequado à utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

5. As informações de tráfego em tempo real devem ser modificadas em consequência ou retiradas o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.

#### Artigo 10.º

##### **Atualização dos dados sobre o estado da rede**

1. As atualizações dos dados sobre o estado da rede devem incidir, no mínimo, nos seguintes parâmetros:
  - a) tipo de dados abrangidos pela atualização, conforme estabelecido nos pontos 4 e 5 do anexo e, se adequado, uma breve descrição do mesmo;
  - b) localização do evento ou condição a que se refere a atualização;
  - c) período de ocorrência do evento ou condição a que se refere a atualização;
  - d) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização do evento ou da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizada e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. Os detentores de dados pertinentes devem assegurar a atualização dos dados sobre o estado da rede num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real e, sempre que conhecido e possível, fornecer essas atualizações antecipadamente.
3. Os detentores de dados pertinentes devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador de dados ou utilizador final.
4. As informações de tráfego em tempo real devem ser modificadas em consequência ou retiradas o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.
5. Quando os prestadores de serviços apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações de dados relevantes sobre o estado da rede são processadas num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

#### Artigo 11.º

##### **Dados sobre a utilização em tempo real da rede**

1. As atualizações dos dados sobre a utilização em tempo real da rede devem incluir, no mínimo, os seguintes parâmetros:
  - a) tipo de dados abrangidos pela atualização, conforme estabelecido no ponto 6 do anexo e, se adequado, uma breve descrição do mesmo;
  - b) localização do evento ou condição a que se refere a atualização;
  - c) a qualidade da atualização dos dados, tal como definida nos requisitos de qualidade que os Estados-Membros devem acordar em cooperação com as partes interessadas pertinentes.

A localização do evento ou da condição a que se refere a atualização é determinada recorrendo a um método normalizado, ou outro método de referência geográfica dinâmica geralmente utilizada e aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. As informações de tráfego em tempo real ou os dados conexos devem ser modificados em consequência ou retirados o mais rapidamente possível, assim que o estado dos dados em causa sofra alterações.
3. Quando os prestadores de serviços apresentam informações aos utilizadores finais, devem assegurar que as atualizações dos dados sobre a utilização em tempo real da rede são tratadas num prazo compatível com a utilização fiável e eficaz dos dados em serviços de informação de tráfego em tempo real.

*Artigo 12.º***Avaliação do cumprimento**

1. Os Estados-Membros devem proceder a uma avaliação para determinar se os requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º são cumpridos pelos detentores e utilizadores de dados a que se aplicam estes artigos, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 e 3.
2. Para realizar essa avaliação, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem solicitar aos detentores e aos utilizadores de dados que apresentem os seguintes documentos:
  - a) Uma descrição dos dados, do mapa digital ou dos serviços de informação de tráfego em tempo real que prestam, bem como informações sobre a qualidade dos mesmos e sobre as condições de reutilização desses dados;
  - b) Uma declaração com base em documentos comprovativos sobre o cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º.
3. Os Estados-Membros devem realizar controlos aleatórios da veracidade das declarações a que se refere o n.º 2, alínea b).

*Artigo 13.º***Comunicação de informações**

1. Até 1 de janeiro de 2023, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão a lista e a visualização cartográfica das estradas incluídas na rede rodoviária principal.
2. Os Estados-Membros devem fornecer à Comissão, no âmbito dos relatórios de progresso previstos no artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2010/40/UE, as seguintes informações:
  - a) Os progressos realizados em termos de acessibilidade, de intercâmbio e de reutilização dos tipos de dados estabelecidos no anexo;
  - b) O âmbito geográfico e o conteúdo dos dados acessíveis através do ponto de acesso nacional, as alterações da rede rodoviária primária e do conteúdo dos serviços de informação de tráfego em tempo real e a sua qualidade, incluindo os critérios utilizados para definir a qualidade e os meios usados para a monitorizar;
  - c) Os resultados da avaliação, prevista no artigo 12.º, do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 11.º;
  - d) Se pertinente, uma descrição das alterações registadas a nível do ponto de acesso nacional ou comum.

*Artigo 14.º***Disposições transitórias**

Durante um período transitório que termina em 31 de dezembro de 2027, as obrigações relativas aos tipos de dados previstas nos pontos 1, 3, 5 e 6 do anexo não se aplicam às estradas que não sejam as seguintes:

- a) rede rodoviária transeuropeia global;
- b) outras autoestradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia global;
- c) estradas principais.

*Artigo 15.º***Revogação**

O Regulamento Delegado (UE) 2015/962 é revogado com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2025.

*Artigo 16.º***Entrada em vigor e aplicação**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

No entanto, o artigo 13.º é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2023.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 2 de fevereiro de 2022.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO

(a que se referem os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 13.º e 14.º)

1. Tipos de dados sobre infraestruturas:

- a) ligações da rede rodoviária e suas características físicas:
  - i) geometria;
  - ii) largura da via,
  - iii) número de faixas;
  - iv) inclinação;
  - v) entroncamentos;
- b) classificação das vias;
- c) localização de portagens;
- d) localização das áreas de serviço e das áreas de descanso;
- e) localização de postos de carregamento das baterias de veículos elétricos e respetivas condições de utilização;
- f) localização de estações de abastecimento de gás natural comprimido, gás natural liquefeito e gás de petróleo liquefeito;
- g) localização dos pontos e estações de reabastecimento para todos os outros tipos de combustível;
- h) localização de zonas de entregas.

2. Os tipos cruciais de dados sobre regulamentação e restrições:

- a) regras de trânsito estáticas e dinâmicas, se aplicável:
  - i) condições de acesso a túneis,
  - ii) condições de acesso a pontes;
  - iii) restrições de acesso permanentes;
  - iv) limites de velocidade;
  - v) regras relativas a entregas de mercadorias;
  - vi) proibição de ultrapassagem para veículos pesados de mercadorias;
  - vii) restrições de peso/comprimento/largura/altura;
  - viii) vias de sentido único;
  - ix) limites das restrições, proibições ou obrigações com validade zonal, estado atual de acesso e condições de circulação em zonas de tráfego regulamentadas;
  - x) sentido da marcha nas faixas reversíveis;
- b) planos de circulação;

3. Outros tipos cruciais de dados sobre regulamentação e restrições:

- a) localização e identificação dos sinais de trânsito que refletem as regras de trânsito e identificam os perigos:
  - i) condições de acesso a túneis,
  - ii) condições de acesso a pontes;
  - iii) restrições de acesso permanentes;
  - iv) outros sinais de trânsito que reflitam as regras de trânsito;

- b) regras de trânsito estáticas e dinâmicas, se for caso disso, com exceção das regras de trânsito referidas no ponto 2);
  - c) identificação das estradas sujeitas a portagem, direitos de utilização fixos aplicáveis e métodos de pagamento disponíveis (incluindo canais de retalho e métodos de execução);
  - d) taxas variáveis de utilização da infraestrutura rodoviária e métodos de pagamento disponíveis, incluindo canais de retalho e métodos de execução.
4. Tipos cruciais de dados sobre o estado da rede:
- a) vias fechadas ao trânsito;
  - b) faixas fechadas ao trânsito;
  - c) obras na via;
  - d) medidas temporárias de gestão do tráfego.
5. Outros tipos de dados sobre o estado da rede:
- a) pontes fechadas ao trânsito;
  - b) acidentes e incidentes;
  - c) más condições da via;
  - d) condições meteorológicas que afetam o pavimento da via e a visibilidade.
6. Outros tipos de dados sobre a utilização em tempo real da rede:
- a) volume de tráfego;
  - b) velocidade do tráfego;
  - c) localização e comprimento das filas de trânsito;
  - d) tempos de viagem;
  - e) tempo de espera na passagem das fronteiras;
  - f) zonas de entregas disponíveis;
  - g) postos disponíveis para recarregamento de baterias de veículos elétricos;
  - h) pontos e estações de reabastecimento disponíveis para os tipos de combustíveis alternativos;
  - i) preço do carregamento/reabastecimento *ad hoc*.
-