

**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****(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. O presente regulamento visa melhorar a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização dos dados rodoviários e de tráfego necessários para a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real de qualidade elevada e sem descontinuidades em toda a União.
- (3) De acordo com o artigo 5.º da Diretiva 2010/40/UE, as especificações adotadas em conformidade com o artigo 6.º da mesma diretiva devem abranger as aplicações e serviços STI, aquando da sua implantação, sem prejuízo do direito que assiste a cada Estado-Membro de decidir da implantação dessas aplicações e serviços no seu território.
- (4) 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>(2)</sup> e (UE) n.º 886/2013 <sup>(3)</sup> da Comissão.
- (5) 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-quadro corretas, de modo a preservar e desenvolver mais este mercado de uma forma inovadora. No que diz respeito à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, a Diretiva 2003/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</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 2003/98/CE.
- (6) A Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</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

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

<sup>(2)</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>(3)</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>(4)</sup> Diretiva 2003/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de novembro de 2003, relativa à reutilização de informações do setor público (JO L 345 de 31.12.2003, p. 90).

<sup>(5)</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 (INSPIRE) (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

questão dos dados geográficos sobre «redes de transporte») em toda a União, a fim de 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>(1)</sup>. O alargamento da aplicação dessas especificações a todos os tipos de dados rodoviários estáticos poderá também contribuir para uma maior harmonização neste domínio.

- (7) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> define as infraestruturas de transportes rodoviários que fazem parte da rede transeuropeia de transportes principal e da rede transeuropeia de transportes global. O presente regulamento aplica-se à rede rodoviária transeuropeia global, tal como definida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, dado ser nesta que tem lugar a maioria das operações de transporte rodoviário internacional. Como a maior parte das autoestradas já está incluída nesta rede, as outras autoestradas devem igualmente ser abrangidas pelo presente regulamento por razões de coerência para os utilizadores das vias. 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. Por conseguinte, os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar essas especificações não só à rede rodoviária transeuropeia e à rede de autoestradas, mas também a vias selecionadas identificadas como zonas prioritárias. Dada a natureza dos padrões de tráfego, em constante mutação, os Estados-Membros devem ser autorizados a atualizar essas zonas prioritárias.
- (8) Os dados rodoviários estáticos, os dados dinâmicos sobre o estado das vias e os dados de tráfego têm características diferentes, pelo que devem cumprir requisitos adequados. 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 de dados pertinentes, independentemente da fonte dos dados e da tecnologia utilizada para os produzir ou atualizar.
- (9) Caso sejam tratados dados pessoais, estes devem, na medida do possível, ser objeto de anonimização irreversível. Além disso, devem ser tratados em conformidade com o direito da União, conforme previsto, nomeadamente, nas Diretivas 95/46/CE <sup>(3)</sup> e 2002/58/CE <sup>(4)</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho, e com as legislações nacionais respetivas. Devem também ser respeitados os princípios da limitação da finalidade e da minimização de dados.
- (10) Se o serviço de informação assentar na recolha de dados provenientes dos próprios utilizadores finais, incluindo dados de geolocalização, ou, de futuro, de sistemas cooperativos, os utilizadores finais deverão ser claramente informados dessa recolha, das modalidades da recolha e da eventual continuidade da localização, assim como do período de conservação dos dados. Os responsáveis pela recolha dos dados, nomeadamente os operadores de vias, os prestadores de serviços e as indústrias automóveis, quer públicos quer privados, devem tomar as medidas técnicas adequadas, de modo a garantir o anonimato dos dados que recebem dos utilizadores finais ou dos seus veículos.
- (11) 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.
- (12) Existem já na União vários métodos de referência geográfica dinâmica, que estão a ser aplicados nos Estados-Membros. A utilização de diferentes métodos de referência 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 referência geográfica, se necessário através dos organismos de normalização europeus.
- (13) A acessibilidade e a atualização regular dos dados rodoviários estáticos pelas autoridades e pelos operadores de vias são essenciais para permitir a produção de mapas digitais atualizados e precisos, que constituem um

<sup>(1)</sup> Regulamento (UE) n.º 1089/2010 da Comissão, de 23 de Novembro de 2010, que estabelece as disposições de execução da Directiva 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>(2)</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).

<sup>(3)</sup> Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (JO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(4)</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 setor das comunicações eletrónicas (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

elemento-chave para aplicações STI fiáveis. Os produtores de mapas digitais deverão ser incentivados a integrar as atualizações de dados rodoviários estáticos 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.

- (14) A possibilidade de acesso a dados rodoviários estáticos exatos e atualizados, assim como a dados dinâmicos sobre o estado das vias e a dados de tráfego 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 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 e os prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real devem permitir que outras autoridades rodoviárias, operadores de vias, prestadores de serviços de informação de tráfego em tempo real e produtores de mapas digitais 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 acesso pode assumir a forma de um repositório, de um registo ou de um portal Web ou similar, dependendo do tipo de dados. 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 devem ser autorizados a cooperar entre si para estabelecer um ponto de acesso comum, que abranja os dados disponíveis dos Estados-Membros participantes. Os Estados-Membros deverão poder decidir utilizar os pontos de acesso estabelecidos ao abrigo de outros atos delegados adotados em conformidade com a Diretiva 2010/40/UE como pontos de acesso nacionais para efeitos dos dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (15) Para que as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, 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.
- (16) Estas especificações não devem obrigar as autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os prestadores de serviços a iniciar a recolha de quaisquer dados que não recolham já nem a digitalizar quaisquer dados ainda não disponíveis num formato legível por máquina. Os requisitos específicos para as atualizações dos dados rodoviários estáticos, dos dados dinâmicos sobre o estado das vias e dos dados de tráfego apenas deverão aplicar-se aos dados efetivamente recolhidos e disponibilizados num formato 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 rodoviários estáticos existentes.
- (17) 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.
- (18) Os Estados-Membros e as partes interessadas 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 referência 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.
- (19) Como é sabido, a utilização dos dados rodoviários e de tráfego, assim como dos serviços de informação de tráfego em tempo real oferecidos pelos prestadores de serviços privados pode representar uma forma eficaz e económica de as autoridades públicas melhorarem quer a gestão do tráfego, quer a gestão e a manutenção das infraestruturas. No entanto, o estabelecimento das condições e termos específicos de utilização ou de reutilização desses dados e dos serviços conexos deve ficar ao critério das partes em causa, sem prejuízo das disposições da Diretiva 2003/98/CE.
- (20) Os prestadores de serviços privados podem utilizar os dados rodoviários estáticos, os dados dinâmicos sobre o estado das vias e os dados de tráfego 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 2003/98/CE.

- (21) Para garantir que essas especificações são corretamente aplicadas, os Estados-Membros devem avaliar a conformidade dessa aplicação com os requisitos de acessibilidade, intercâmbio, reutilização e atualização dos dados rodoviários e do tráfego pelas autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais e prestadores de serviços. Para o efeito, as autoridades competentes deverão poder confiar nas declarações de conformidade baseadas em factos apresentadas pelas autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais e prestadores de serviços.
- (22) 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.
- (23) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e emitiu parecer em 17 de junho de 2015,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### *Artigo 1.º*

#### **Objeto e âmbito de aplicação**

O presente regulamento estabelece as especificações necessárias para garantir a acessibilidade, o intercâmbio, a reutilização e a atualização, pelas autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os fornecedores de serviços, dos dados rodoviários e de tráfego destinados à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE.

Aplica-se à rede rodoviária transeuropeia global, bem como às autoestradas não incluídas nessa rede e às zonas prioritárias identificadas pelas autoridades nacionais, caso estas o considerem útil.

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.

São igualmente aplicáveis as seguintes definições:

- (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;
- (3) «Autoestrada», uma estrada designada como tal pelo Estado-Membro em que está localizada;
- (4) «Zonas prioritárias», os troços rodoviários identificados pelas autoridades nacionais, caso estas o considerem útil, em particular nas zonas urbanas, que não fazem parte da rede rodoviária transeuropeia global nem são autoestradas, tendo em conta níveis recorrentes de congestionamento de tráfego ou outras considerações ligadas à gestão de tráfego;
- (5) «Acessibilidade dos dados», a possibilidade de requerer e de obter os dados em qualquer momento num formato legível por máquina;

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

- (6) «Dados rodoviários estáticos», dados rodoviários que não sofrem alterações frequentes nem regulares, conforme enumerados no ponto 1 do anexo;
- (7) «Dados dinâmicos sobre o estado das vias», dados rodoviários que sofrem alterações frequentes ou regulares e que descrevem o estado das vias, conforme enumerados no ponto 2 do anexo;
- (8) «Dados de tráfego», dados relativos às características do tráfego rodoviário, conforme enumerados no ponto 3 do anexo;
- (9) «Atualização de dados», qualquer modificação de dados existentes, incluindo a sua eliminação ou a introdução de elementos novos ou suplementares;
- (10) «Informação de tráfego em tempo real», informação derivada de quaisquer dados rodoviários estáticos, de dados dinâmicos sobre o estado das vias, de dados de tráfego ou da combinação destes, fornecida pelas autoridades rodoviárias, pelos operadores de vias ou pelos prestadores de serviços aos utilizadores e aos utilizadores finais, através de quaisquer meios de comunicação;
- (11) «Serviço de informação de tráfego em tempo real», um serviço STI que presta imediatamente informações de tráfego em tempo real aos utilizadores e utilizadores finais;
- (12) «Autoridade rodoviária», qualquer autoridade pública responsável pelo planeamento, pelo controlo ou pela gestão das vias abrangidas pelo âmbito da sua competência territorial;
- (13) «Operador de vias», qualquer entidade pública ou privada responsável pela manutenção e pela gestão de vias;
- (14) «Prestador de serviços», qualquer entidade pública ou privada que presta serviços de informação de tráfego em tempo real, e que não seja um simples retransmissor de informações, a utilizadores e a utilizadores finais;
- (15) «Utilizador», as autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os prestadores de serviços e os produtores de mapas digitais;
- (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 os dados rodoviários estáticos, os dados dinâmicos sobre o estado das vias e os dados de tráfego, juntamente com os metadados correspondentes, são disponibilizados aos utilizadores para reutilização ou em que as fontes e os metadados desses dados são disponibilizados aos utilizadores 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.

### 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 de dados rodoviários e de tráfego, incluindo as atualizações de dados, fornecidos pelas autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os prestadores de serviços, relativos ao território de determinado Estado-Membro.
2. Os pontos de acesso nacionais já existentes, criados para dar cumprimento às exigências decorrentes de outros atos delegados adotados ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE, podem, quando considerado adequado pelos Estados-Membros, ser utilizados como pontos de acesso nacionais.
3. Os pontos de acesso nacionais devem fornecer aos utilizadores serviços de pesquisa adequados.
4. As autoridades rodoviárias e os operadores de vias, em cooperação com os produtores de mapas digitais e os prestadores de serviços, devem assegurar que fornecem os metadados adequados, para que os utilizadores possam pesquisar e utilizar os conjuntos de dados aos quais lhes é facultado acesso através dos pontos de acesso nacionais.
5. Dois ou mais Estados-Membros podem criar um ponto de acesso comum.

*Artigo 4.º***Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados rodoviários estáticos**

1. Para facilitar a prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e sem descontinuidades em toda a União, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias devem fornecer os dados rodoviários estáticos, que recolhem e atualizam nos termos do artigo 8.º, num formato normalizado, se disponível, ou em qualquer outro formato legível por máquina.
2. Os dados a que se refere o n.º 1 e os metadados correspondentes, incluindo a informações sobre a qualidade dos mesmos, devem ser acessíveis, de modo a permitir o seu intercâmbio e reutilização por qualquer produtor de mapas digitais ou prestador de serviços a nível da União:
  - a) de forma não discriminatória;
  - b) de acordo com um calendário que garanta a disponibilização atempada do serviço de informação de tráfego em tempo real;
  - c) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º;
  - d) As autoridades rodoviárias, os operadores de vias, os produtores de mapas digitais e os prestadores de serviços que utilizam os dados rodoviários estáticos a que se refere o n.º 1 devem colaborar de modo a garantir que as eventuais imprecisões relacionadas com os dados rodoviários estáticos sejam sinalizadas sem demora às autoridades rodoviárias e aos operadores de vias que originaram esses dados.
3. Quando utilizam os dados rodoviários estáticos a que se refere o n.º 1, facultados pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias, os prestadores de serviços devem, na medida do possível, ter em conta os eventuais planos de circulação elaborados pelas autoridades competentes.

*Artigo 5.º***Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados dinâmicos sobre o estado das vias**

1. Para facilitar a prestação serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e sem descontinuidades à escala da União, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias devem fornecer os dados dinâmicos sobre o estado das vias que recolhem e atualizam nos termos do artigo 9.º no formato DATEX II (CEN/TS 16157 e versões atualizadas subsequentes) ou em qualquer formato legível por máquina totalmente compatível e interoperável com o DATEX II.
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 intercâmbio e a reutilização por qualquer prestador de serviços a nível da União:
  - a) de forma não discriminatória;
  - b) de acordo com um calendário que garanta a disponibilização atempada do serviço de informação de tráfego em tempo real;
  - c) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.
3. Quando utilizam os dados dinâmicos sobre o estado das vias a que se refere o n.º 1, facultados pelas autoridades rodoviárias e pelos operadores de vias, os prestadores de serviços devem ter em conta, na medida do possível, eventuais medidas temporárias de gestão do tráfego tomadas pelas autoridades competentes.

*Artigo 6.º***Acessibilidade, intercâmbio e reutilização de dados de tráfego**

1. Para facilitar a prestação serviços de informação de tráfego em tempo real compatíveis, interoperáveis e sem descontinuidades à escala da União, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias devem fornecer os dados de tráfego que recolhem e atualizam nos termos do artigo 10.º no formato DATEX II (CEN/TS 16157 e versões atualizadas subsequentes) ou em qualquer formato legível por máquina totalmente compatível e interoperável com o DATEX II.
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 prestador de serviços a nível da União:
  - a) de forma não discriminatória;
  - b) de acordo com um calendário que garanta a disponibilização atempada do serviço de informação de tráfego em tempo real;
  - c) através do ponto de acesso nacional ou comum a que se refere o artigo 3.º.

3. Para otimizar a gestão do tráfego, as autoridades rodoviárias e os operadores de vias podem exigir que os dados de tráfego recolhidos e atualizados pelos prestadores de serviços cumpram o disposto no artigo 10.º. Esses dados devem ser fornecidos no formato DATEX II (CEN/TS 16157 e versões atualizadas subsequentes) ou em qualquer formato legível por máquina totalmente compatível e interoperável com o formato DATEX II, através do ponto de acesso a que se refere o artigo 3.º e acompanhado dos metadados correspondentes, incluindo informações sobre a qualidade dos mesmos.

#### *Artigo 7.º*

### **Atualizações de dados**

Os serviços de informação de tráfego em tempo real devem basear-se nas atualizações dos dados rodoviários estáticos, dos dados dinâmicos sobre o estado das vias e dos dados de tráfego ou em qualquer combinação destes. Todos os dados devem ser regularmente atualizados pelas autoridades rodoviárias, operadores de vias e prestadores de serviços, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º a 10.º. As autoridades rodoviárias, os operadores de vias e os prestadores de serviços devem, em tempo útil, corrigir as imprecisões que detetem nos seus dados ou que lhes sejam sinalizadas por qualquer utilizador ou utilizador final.

#### *Artigo 8.º*

### **Atualização dos dados rodoviários estáticos**

1. As atualizações dos dados rodoviários estáticos abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:
  - a) tipo de dados rodoviários estáticos, 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) descrição da 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) qualidade da atualização de dados.

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 aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. As autoridades rodoviárias e os operadores de vias devem assegurar a atualização em tempo útil dos dados rodoviários estáticos e, se disso tiverem conhecimento e tal for possível, disponibilizar essas atualizações aos utilizadores com antecedência.
3. Quando utilizam atualizações de dados rodoviários estáticos, os produtores de mapas digitais e os prestadores de serviços devem assegurar que essas atualizações são processadas em tempo útil, de modo a tornar as informações acessíveis aos utilizadores finais, sem demora.

#### *Artigo 9.º*

### **Atualização dos dados dinâmicos sobre o estado das vias**

1. As atualizações dos dados dinâmicos sobre o estado das vias abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:
  - a) tipo de dados dinâmicos sobre o estado das vias, conforme estabelecido no ponto 2 do anexo, abrangido pela atualização 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) qualidade da atualização de dados.

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 aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. As autoridades rodoviárias e os operadores de vias devem assegurar a atualização em tempo útil dos dados dinâmicos sobre o estado das vias e, se disso tiverem conhecimento e tal for possível, disponibilizar essas atualizações com antecedência.

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

4. Quando utilizam atualizações de dados rodoviários dinâmicos, os prestadores de serviços devem assegurar que essas atualizações são processadas em tempo útil, de modo a tornar as informações acessíveis aos utilizadores finais, sem demora.

#### Artigo 10.º

##### **Atualização de dados de tráfego**

1. As atualizações dos dados de tráfego abrangem, no mínimo, os seguintes parâmetros:

- a) tipo de dados de tráfego abrangidos pela atualização, conforme estabelecido no ponto 3 do anexo e, se adequado, uma breve descrição do mesmo;
- b) localização do evento ou condição a que se refere a atualização;
- c) qualidade da atualização dos dados.

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 aceite, que permita a descodificação e a interpretação inequívocas dessa localização.

2. As informações de tráfego em tempo real devem ser alteradas em consequência ou retiradas pelos operadores de vias e prestadores de serviços, logo que possível, assim que o estado dos dados de tráfego em causa sofra alterações.

3. Quando utilizam atualizações de dados de tráfego, os prestadores de serviços devem assegurar que essas atualizações são processadas em tempo útil, de modo a tornar as informações acessíveis aos utilizadores finais, sem demora.

#### Artigo 11.º

##### **Avaliação do cumprimento**

1. Os Estados-Membros devem proceder a uma avaliação para determinar se os requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 10.º foram cumpridos pelas autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais e prestadores de serviços, em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 e 3.

2. Para realizar essa avaliação, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem solicitar às autoridades rodoviárias, operadores de vias, produtores de mapas digitais e prestadores de serviços que apresentem os seguintes documentos:

- a) Uma descrição dos dados rodoviários e de tráfego, 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 10.º.

3. Os Estados-Membros devem realizar controlos aleatórios da veracidade das declarações a que se refere o n.º 2, alínea b).

#### Artigo 12.º

##### **Apresentação de relatórios**

1. Até 13 de julho de 2017, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório sobre as medidas adotadas, se for o caso, para criação de um ponto de acesso nacional e as modalidades do seu funcionamento e, quando aplicável, a lista das autoestradas não incluídas na rede rodoviária transeuropeia global e das zonas identificadas como prioritárias.



2. Até 13 de julho de 2018 e, posteriormente, de dois em dois anos, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório com as seguintes informações:

- a) Os progressos realizados em termos de acessibilidade, de intercâmbio e de reutilização dos tipos de dados rodoviários e de tráfego estabelecidos no anexo;
- b) O âmbito geográfico e o conteúdo dos dados rodoviários e de tráfego disponibilizados pelos 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 11.º, do cumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 3.º a 10.º;
- d) Se pertinente, uma descrição das alterações registadas a nível do ponto de acesso nacional ou comum;
- e) Se pertinente, uma descrição das alterações registadas a nível das zonas prioritárias.

#### Artigo 13.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*.

É aplicável a partir de 13 de julho de 2017.

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

Feito em Bruxelas, em 18 de dezembro de 2014.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANEXO

**CATEGORIAS DE DADOS**

(a que se referem os artigos 2.º, 8.º, 9.º, 10.º e 12.º)

1. Os tipos de dados rodoviários estáticos são, nomeadamente, os seguintes:
  - a) Ligações da rede rodoviária e suas características físicas, nomeadamente:
    - (i) Geometria,
    - (ii) Largura da via,
    - (iii) Número de faixas,
    - (iv) Inclinação,
    - (v) Entroncamentos;
  - b) Classificação das vias;
  - c) Sinais de trânsito que refletem as regras de trânsito e identificam perigos, nomeadamente:
    - (i) Condições de acesso a túneis,
    - (ii) Condições de acesso a pontes,
    - (iii) Restrições de acesso permanentes,
    - (iv) Outras regras de trânsito;
  - d) Limites de velocidade;
  - e) Planos de circulação;
  - f) Regras relativas a entregas de mercadorias;
  - g) Localização de portagens;
  - h) Identificação de vias com portagem, taxas fixas aplicáveis à utilização das vias e métodos de pagamento disponíveis;
  - i) Localização de lugares de estacionamento e de áreas de serviço;
  - j) Localização de postos de carregamento das baterias de veículos elétricos e respetivas condições de utilização;
  - k) Localização de estações de abastecimento de gás natural comprimido, gás natural liquefeito e gás de petróleo liquefeito;
  - l) Localização de paragens de transportes públicos e de pontos de correspondência;
  - m) Localização de zonas de entregas.
2. Os tipos de dados dinâmicos sobre o estado das vias são, nomeadamente, os seguintes:
  - a) Vias fechadas ao trânsito;
  - b) Faixas fechadas ao trânsito;
  - c) Pontes fechadas ao trânsito;
  - d) Proibição de ultrapassagem para veículos pesados de mercadorias;
  - e) Obras na estrada;
  - f) Acidentes e incidentes;
  - g) Limites de velocidade dinâmicos;

- h) Sentido da marcha nas faixas reversíveis;
- i) Más condições da via;
- j) Medidas temporárias de gestão do tráfego;
- k) Taxas variáveis de utilização da via e métodos de pagamento disponíveis;
- l) Lugares de estacionamento disponíveis;
- m) Zonas de entregas disponíveis;
- n) Custo do estacionamento;
- o) Postos disponíveis para carregamento de baterias de veículos elétricos;
- p) Condições meteorológicas que afetam o pavimento da via e a visibilidade.

Estes dados de curto prazo não precisam de ser incluídos nas atualizações dos mapas digitais, atendendo a que não devem ser considerados alterações de natureza permanente.

3. Os tipos de dados de tráfego são, nomeadamente, os seguintes:

- a) Volume de tráfego;
  - b) Velocidade;
  - c) Localização e comprimento das filas de trânsito;
  - d) Tempos de viagem;
  - e) Tempo de espera nos postos de fronteira com Estados não membros da UE.
-