

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) NR. 886/2013 AL COMISIEI

din 15 mai 2013

de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport⁽¹⁾, în special articolul 3 litera (c) și articolul 6 alineatul (1),

după consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor,

întrucât:

- (1) Articolul 3 litera (c) din Directiva 2010/40/UE identifică, drept acțiune prioritară, datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră.
- (2) Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2010/40/UE prevede obligația Comisiei de a adopta specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a sistemelor de transport inteligente (STI) pentru acțiunile prioritare.
- (3) Comunicarea „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”⁽²⁾ recunoaște că „STI pot juca un rol deloc neglijabil în ameliorarea siguranței în trafic, de exemplu prin implementarea sistemelor de detectare a accidentelor, capabile să furnizeze participanților la trafic informații în timp real”.
- (4) În ceea ce privește furnizarea de servicii de informații, Directiva 2003/98/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind reutilizarea informațiilor din sectorul public⁽³⁾ stabilește norme minime pentru reutilizarea informațiilor din sectorul public în întreaga Uniune și încurajează statele membre să depășească aceste norme minime și să adopte politici care să permită utilizarea largă a informațiilor sau a datelor deținute de organismele din sectorul public.
- (5) Implementarea și utilizarea aplicațiilor și serviciilor STI atrag după sine prelucrarea datelor cu caracter personal, care ar trebui efectuată în conformitate cu normele Uniunii, astfel cum sunt prevăzute, în special, în Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor

cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁽⁴⁾ și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice)⁽⁵⁾. Prin urmare, principiul limitării scopului și cel al minimalizării datelor ar trebui să fie aplicate în cazul aplicațiilor și serviciilor STI.

- (6) Pentru realizarea compatibilității, interoperabilității și continuității, este necesar să se definească cerințe minime pentru serviciile de informații universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră. Aceste cerințe ar trebui să se refere la identificarea și utilizarea unei liste standardizate de evenimente sau condiții de trafic legate de siguranță care urmează să fie comunicare utilizatorilor finali, precum și la conținutul informațiilor care urmează să fie furnizate utilizatorilor finali. Dacă utilizatorii finali primesc informații prin intermediul unor canale de transmisie variate, aflate sub controlul unor operatori rutieri, furnizori de servicii și societăți de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și/sau privat, informațiile respective nu ar trebui să fie contradictorii, prin urmare, ele ar trebui să conștientizeze aceleași elemente și să se bazeze pe aceeași descriere a evenimentului sau condiției în cauză.
- (7) Datele în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră sunt esențiale pentru furnizarea informațiilor minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră. Acestea sunt colectate și stocate de operatori și furnizori de servicii publice și/sau privați. Pentru a facilita punerea la dispoziție a acestor date pentru schimb și reutilizare în vederea furnizării unor servicii de informații, operatorii rutieri și furnizorii de servicii publice și/sau privați ar trebui să le facă accesibile prin intermediul unor puncte de acces individuale sau să se asigure că sunt accesibile prin intermediul unor puncte de acces naționale instituite și gestionate de statele membre. Aceste puncte de acces naționale pot lua forma unui depozit, a unui registru, a unui portal web sau alte forme similare.
- (8) Datele respective în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră ar trebui făcute accesibile în conformitate cu cerințele în materie de protecție a datelor (de exemplu, anonimizarea datelor cu caracter personal). Dacă, în viitor, serviciul de informații se va baza pe colectarea de date, inclusiv în materie de geolocalizare, furnizate de utilizatorii finali înșiși sau prin sisteme cooperative, utilizatorii finali ar trebui să fie informați în mod clar cu privire la colectarea unor astfel de date, la măsurile privind colectarea datelor și monitorizarea potențială, precum și la perioadele pentru care sunt

⁽¹⁾ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

⁽²⁾ COM(2010) 389 final.

⁽³⁾ JO L 345, 31.12.2003, p. 90.

⁽⁴⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

⁽⁵⁾ JO L 201, 31.7.2002, p. 37.

- păstrate aceste date. Operatorii rutieri, furnizorii de servicii și industriile de automobile din sectorul public și/sau privat ar trebui să aplice măsuri tehnice adecvate pentru a asigura anonimatul datelor primite de la utilizatorii finali sau de la vehiculele acestora.
- (9) Statele membre care furnizează deja pe teritoriul lor, sub o formă sau alta, informații în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră ar trebui să fie în măsură să își utilizeze în continuare metodele existente, în măsura în care acestea sunt compatibile cu cerințele prezentului regulament. Pentru a maximiza impactul pozitiv al furnizării de servicii de informații asupra siguranței rutiere și asupra condițiilor de trafic în termeni de reducere a numărului de accidente rutiere, inclusiv mortale, din Uniune, furnizarea informațiilor minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră ar trebui să fie compatibilă, interoperabilă și continuă de la un stat membru la altul, să fie menținută la un nivel minim de calitate și, acolo unde este posibil, gratuită pentru toți utilizatorii finali.
- (10) Pentru ca toate statele membre să elaboreze o abordare armonizată și continuă cu privire la furnizarea de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră în întreaga Uniune, este important să se definească cerințe aplicabile în întreaga Uniune furnizării oricărui serviciu de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră. Statele membre se pot baza pe soluțiile tehnice și pe standardele deschise existente, puse la dispoziție de organismele de standardizare europene și internaționale, pentru a asigura interoperabilitatea și continuitatea furnizării de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră în Uniune.
- (11) Pentru a se asigura că furnizarea de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră este atât fiabilă, cât și utilă, ar trebui atins un nivel minim de calitate. Statele membre ar trebui să depună eforturi suplimentare și să facă schimb de experiențe în ceea ce privește definirea criteriilor de calitate relevante, metodele de măsurare și monitorizare a calității, precum și obiectivele de calitate pentru fiecare tip de evenimente sau condiții legate de siguranța rutieră, de rețele rutiere și/sau de medii de operare. Statele membre ar trebui să facă schimb de cunoștințe și de bune practici comunicând Comisiei rezultatele analizelor și experiențelor lor legate de această temă.
- (12) Deși informațiile minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră ar trebui furnizate, acolo unde este posibil, sub forma unui serviciu universal gratuit destinat utilizatorilor finali, este posibil ca aceștia din urmă să mai aibă de suportat unele costuri legate de tarifele de telecomunicații, de licențe radio sau de achiziționarea echipamentelor care să permită recepționarea informațiilor.
- (13) Informațiile minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră ar trebui să fie transmise cât mai multor utilizatori finali, în funcție de posibilitățile tehnice, ținând seama de diferențele capacități tehnice ale vehiculelor, de diferitele canale de transmisie și de diferitele dispozitive de recepție disponibile pe piață.
- (14) Operatorii rutieri și furnizorii de servicii publici și privați ar trebui să urmărească armonizarea modului de prezentare a conținutului informațiilor furnizate utilizatorilor finali, indiferent de limba în care sunt transmise aceste informații. Statele membre ar trebui să se bazeze, dacă au semnat-o, pe Convenția de la Viena din 1968 privind semnalizarea rutieră, aprobată de Consiliul Economic și Social al Organizației Națiunilor Unite la 8 noiembrie 1968, în special pe Rezoluția consolidată privind semnalizarea rutieră, elaborată de Grupul de lucru pentru siguranța rutieră ⁽¹⁾.
- (15) Pe baza evaluărilor naționale, statele membre ar trebui să fie în măsură să delimiteze acoperirea serviciului de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră de-a lungul rețelei rutiere transeuropene de pe teritoriul lor, pentru a se concentra asupra secțiunilor și zonelor rutiere în care condițiile de trafic și de siguranță necesită furnizarea de servicii de informații și justifică investițiile aferente. Cu toate acestea, se recunoaște faptul că, datorită diferitelor situații și părți interesate, cerințele prezentului regulament nu ar trebui aplicate nodurilor urbane. Statele membre ar trebui să comunice Comisiei delimitările naționale ale serviciului de informații.
- (16) Articolul 17 alineatul (4) din Directiva 2010/40/UE prevede obligația Comisiei de a prezenta o dată la trei ani Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a respectivei directive. Raportul trebuie să fie însoțit de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare a articolelor 5-11 și a articolului 16 și să evalueze necesitatea de a modifica directiva, dacă este cazul. Această reexaminare trebuie să evalueze, de asemenea, necesitatea de a modifica și/sau de a completa specificațiile adoptate pentru acțiunile prioritare, dacă este necesar, în lumina implementării lor la nivel național, a evoluțiilor tehnologice și a progreselor în materie de standardizare,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezentul regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a datelor și procedurilor pentru furnizarea către utilizatori, la nivelul Uniunii, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră, în conformitate cu Directiva 2010/40/UE.

Prezentul regulament se aplică furnizării de servicii de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră în rețeaua rutieră transeuropeană.

⁽¹⁾ Organizația Națiunilor Unite – ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 – 27 mai 2010.

Articolul 2

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „rețea rutieră transeuropeană” înseamnă rețeaua rutieră definită în secțiunea 2 din anexa I la Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, cu excepția nodurilor urbane;
- (b) „drum temporar lunecos” înseamnă orice condiție neprevăzută a suprafeței drumului care o face alunecoasă pentru un anumit timp, cauzând o aderență redusă a vehiculului la carosabil;
- (c) „animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea” înseamnă orice situație în care animale, deșeuri, obstacole sau oameni se află pe șosea într-un loc neașteptat, astfel încât, pentru a le evita, ar putea fi necesară o manevră de urgență;
- (d) „zonă de accident nesecurizată” înseamnă zona unde a avut loc un accident și care nu a fost încă securizată de autoritatea competentă;
- (e) „lucrări rutiere de scurtă durată” înseamnă orice lucrări rutiere temporare efectuate pe șosea sau pe marginea acesteia și care fac obiectul doar al unei semnalizări minime datorită scurtei lor durate;
- (f) „vizibilitate redusă” înseamnă o vizibilitate afectată de orice condiție care reduce câmpul vizual al șoferilor și care ar putea afecta securitatea rutieră;
- (g) „vehicul pe contrasens” înseamnă un vehicul care se deplasează în sensul opus celui normal pe o autostradă sau pe un drum expres;
- (h) „blocaj negestionat al unui drum” înseamnă orice blocaj, parțial sau total, al unui drum, care nu a fost securizat și semnalizat în mod adecvat;
- (i) „condiții meteorologice excepționale” înseamnă condiții meteorologice neobișnuite, dificile sau nespecifice sezonului, care ar putea afecta securitatea rutieră;
- (j) „utilizator de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce participă la furnizarea serviciilor de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, cum sunt operatorii rutieri, administratorii de trafic, furnizorii de servicii și societățile de radiodifuziune specializate în informații rutiere, atât din sectorul public, cât și din cel privat;
- (k) „utilizator final” înseamnă orice șofer care beneficiază de serviciile de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră;
- (l) „serviciu de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră” înseamnă un serviciu de informații în timp real privind traficul, care furnizează un conținut minim convenit în materie de siguranță rutieră și care poate fi accesat cu un efort minim de un număr cât mai mare de utilizatori finali;
- (m) „date privind traficul legate de siguranța rutieră” înseamnă datele necesare pentru furnizarea serviciului de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, care sunt colectate prin intermediul oricărei surse private sau publice;
- (n) „informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră” înseamnă orice date privind traficul legate de siguranța rutieră extrase, agregate și prelucrate, oferite utilizatorilor finali de către operatori rutieri și/sau furnizori de servicii publici și/sau privați, prin intermediul oricăror canale de transmisie;
- (o) „punct de acces” înseamnă un punct de acces digital unde datele privind traficul legate de siguranța rutieră care sunt necesare pentru generarea de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră sunt colectate, formate și puse la dispoziție pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate;
- (p) „gratuit” înseamnă fără costuri suplimentare pentru utilizatorii finali la punctul de utilizare, atunci când este vorba despre furnizarea serviciului de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră.

Articolul 3

Lista evenimentelor sau condițiilor legate de siguranța rutieră

Evenimentele sau condițiile care fac obiectul serviciului de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră fac parte din cel puțin una dintre următoarele categorii:

- (a) drum temporar lunecos;
- (b) animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea;
- (c) zonă de accident nesecurizată;
- (d) lucrări rutiere de scurtă durată;
- (e) vizibilitate redusă;
- (f) vehicul pe contrasens;
- (g) blocaj negestionat al unui drum;
- (h) condiții meteorologice excepționale.

Articolul 4

Conținutul informațiilor

(1) Informațiile furnizate cu privire la evenimentele sau condițiile legate de siguranța rutieră includ următoarele elemente:

- (a) locul evenimentului sau al condiției;
- (b) categoria de evenimente sau condiții astfel cum sunt menționate la articolul 3 și, dacă este cazul, o scurtă descriere a acestora;
- (c) dacă este cazul, recomandări cu privire la comportamentul care ar trebui adoptat de șoferi.

(2) Informațiile trebuie retrase dacă evenimentul sau condiția încetează să mai existe sau trebuie modificate în funcție de evoluția acestuia/acesteia.

⁽¹⁾ JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

*Articolul 5***Furnizarea serviciului de informații**

(1) Statele membre desemnează secțiunile din rețeaua rutieră transeuropeană unde condițiile de trafic și de siguranță necesită implementarea serviciului de informații în materie de trafic legate de siguranța rutieră.

Ele informează Comisia cu privire la aceste secțiuni de drum.

(2) Furnizarea serviciului de informații trebuie să îndeplinească cerințele stabilite la articolele 6-8.

*Articolul 6***Detectarea evenimentelor sau a condițiilor și colectarea datelor**

În scopul unic de a furniza serviciul de informații, operatorii rutieri și/sau furnizorii de servicii publice și privați instituie sau utilizează mijloacele de detectare a evenimentelor sau de identificare a condițiilor și colectează datele relevante privind traficul legate de siguranța rutieră.

Implementarea acestor mijloace se face cu respectarea condițiilor și a cerințelor stabilite în legislația națională.

*Articolul 7***Disponibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor**

(1) Operatorii rutieri și/sau furnizorii de servicii publice și/sau privați partajează datele pe care le colectează în temeiul articolului 6 și fac schimb cu aceste date. În acest scop, ei pun la dispoziție aceste date, prin intermediul unui punct de acces, în formatul DATEX II (CEN/TS 16157) sau în orice format care să poată fi citit de calculator și care să fie pe deplin compatibil și interoperabil cu DATEX II.

(2) Fiecare stat membru gestionează un punct de acces național la datele menționate la alineatul (1), care regroupează punctele de acces stabilite de operatorii rutieri și/sau de furnizorii de servicii publice și/sau privați care își desfășoară activitatea pe teritoriul lor.

(3) Aceste date sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de orice utilizator de informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră:

- (a) pe o bază nediscriminatorie;
 - (b) pe teritoriul Uniunii, indiferent de statul membru de stabilire;
 - (c) în conformitate cu drepturile și procedurile de acces definite în Directiva 2003/98/CE;
 - (d) într-un interval de timp care să asigure furnizarea la timp a serviciului de informații;
 - (e) prin intermediul unui punct de acces național.
- (4) Operatorii rutieri și furnizorii de servicii publice și privați asigură reactualizarea la timp și calitatea datelor puse la dispoziție prin intermediul punctului lor de acces.

*Articolul 8***Diseminarea informațiilor**

(1) Operatorii rutieri, furnizorii de servicii și societățile de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public furnizează utilizatorilor finali informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră înainte de a le transmite orice alte informații în materie de trafic care nu au legătură cu siguranța rutieră.

(2) Serviciul de informații îndeplinește următoarele condiții:

- (a) este furnizat astfel încât să se garanteze că informațiile ajung la un număr cât mai mare de utilizatori finali vizați de evenimentul sau de condiția dat(ă), menționat(ă) la articolul 3;
- (b) este pus la dispoziția utilizatorilor finali în mod gratuit, atunci când este posibil, de către operatorii rutieri și/sau furnizorii de servicii și/sau societăți de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și/sau privat.

(3) Operatorii rutieri și furnizorii de servicii publice și privați colaborează în vederea armonizării modului de prezentare a conținutului informațiilor furnizate utilizatorilor finali.

Ei îi informează pe utilizatorii finali cu privire la existența serviciului de informații și la acoperirea acestuia.

*Articolul 9***Evaluarea conformității cu cerințele**

(1) Statele membre desemnează un organism național competent imparțial și independent care să evalueze dacă operatorii rutieri, furnizorii de servicii și societățile de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și privat respectă cerințele articolelor 3-8. Două sau mai multe state membre pot desemna un organism competent comun care să evalueze conformitatea cu aceste cerințe pe teritoriile lor.

Organismele naționale sunt notificate Comisiei de către statele membre.

(2) Operatorii rutieri, furnizorii de servicii și societățile de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și privat transmit organismelor naționale desemnate datele lor de identificare și o descriere a serviciului de informații pe care îl furnizează, precum și o declarație de conformitate cu cerințele articolelor 3-8.

Declarația conține următoarele elemente, după caz:

- (a) categoriile legate de siguranța rutieră care fac obiectul serviciului de informații și gradul de acoperire a rețelei rutiere;
- (b) informații privind punctul lor de acces la datele privind traficul legate de siguranța rutieră și condițiile de utilizare a acestuia;
- (c) formatul datelor privind traficul legate de siguranța rutieră care sunt accesibile prin intermediul punctului lor de acces;
- (d) mijloacele de diseminare a serviciului de informații către utilizatorii finali.

Operatorii rutieri, furnizorii de servicii și societățile de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și privat își actualizează declarațiile de conformitate de îndată ce survine o modificare în furnizarea serviciului lor.

(3) Organismele naționale desemnate inspectează în mod aleatoriu corectitudinea declarațiilor unui număr de operatori rutieri, furnizori de servicii și societăți de radiodifuziune specializate în informații rutiere din sectorul public și privat și solicită dovada conformității cu cerințele articolelor 3-8.

În fiecare an, organismele naționale desemnate transmit autorităților naționale un raport cu privire la declarațiile primite și la rezultatele inspecțiilor lor aleatorii.

Articolul 10

Acțiuni subsecvente

(1) Cel târziu la 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre transmit Comisiei următoarele informații:

- (a) organismul național desemnat pentru evaluarea conformității cu cerințele articolelor 3-8;
- (b) descrierea punctului național de acces existent sau avut în vedere.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 15 mai 2013.

(2) Cel târziu la 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, în fiecare an calendaristic, statele membre transmit Comisiei următoarele informații:

- (a) progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea serviciului de informații, inclusiv criteriile utilizate pentru definirea nivelului de calitate și mijloacele folosite pentru monitorizarea calității serviciului;
- (b) rezultatele evaluării conformității cu cerințele articolelor 3-8;
- (c) dacă este cazul, o descriere a schimbărilor survenite în punctul național de acces.

Articolul 11

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică începând cu 1 octombrie 2013. Cu toate acestea, în cazul în care serviciul de informații este deja implementat la data intrării în vigoare a prezentului regulament, acesta se aplică începând cu 1 octombrie 2015.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO