

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2015/962 DE LA COMISIÓN****de 18 de diciembre de 2014****por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 3, letra b), de la Directiva 2010/40/UE se establece como acción prioritaria el suministro de servicios de información de tráfico para la elaboración y utilización de especificaciones y normas.
- (2) El artículo 6, apartado 1, de la Directiva 2010/40/UE exige que la Comisión adopte las especificaciones necesarias para garantizar la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los Servicios de Transporte Inteligentes (STI) para el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real en toda la Unión. El presente Reglamento persigue mejorar la accesibilidad, el intercambio, la reutilización y la actualización de los datos de infraestructuras viarias y de tráfico necesarios para la prestación de servicios de información de tráfico en tiempo real continua y de alta calidad en toda la Unión.
- (3) El artículo 5 de la Directiva 2010/40/UE establece que las especificaciones adoptadas de conformidad con su artículo 6 se apliquen a las aplicaciones y servicios de STI, cuando se implanten, sin perjuicio del derecho de todo Estado miembro a decidir sobre la implantación de dichas aplicaciones y servicios en su territorio.
- (4) Estas especificaciones deben aplicarse al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real sin perjuicio de las especificaciones concretas adoptadas en otros actos al amparo de la Directiva 2010/40/UE, en particular el Reglamento Delegado (UE) n° 885/2013 de la Comisión <sup>(2)</sup> y el Reglamento Delegado (UE) n° 886/2013 de la Comisión <sup>(3)</sup>.
- (5) En la Unión ya existe un mercado para el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real y va en interés tanto de los usuarios como de los consumidores, así como de los proveedores de esos servicios, que se creen las condiciones marco que aseguren la preservación y ulterior desarrollo de este mercado de formas innovadoras. En lo que se refiere a la prestación de servicios de información de tráfico en tiempo real, la Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> establece unas normas mínimas para la reutilización de información del sector público en toda la Unión. Con respecto a la reutilización de los datos en poder de las autoridades viarias y los operadores públicos de infraestructuras viarias, las normas establecidas por el presente Reglamento, en particular las relativas a la actualización de los datos, son aplicables sin perjuicio de las normas establecidas por la Directiva 2003/98/CE.
- (6) La Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup> crea una infraestructura de datos espaciales de la Unión Europea con el fin de posibilitar el intercambio y el acceso público a información espacial (incluidos los

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

<sup>(2)</sup> Reglamento Delegado (UE) n° 885/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales (DO L 247 de 18.9.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento Delegado (UE) n° 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario (DO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

<sup>(4)</sup> Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la reutilización de la información del sector público (DO L 345 de 31.12.2003, p. 90).

<sup>(5)</sup> Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2007, por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea (Inspire) (DO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

datos espaciales temáticos relativo a las redes de transporte) en toda la Unión con el fin de apoyar las políticas medioambientales de la Unión, así como las políticas o actividades que puedan tener un impacto sobre el medio ambiente. Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben ser compatibles con las establecidas por la Directiva 2007/2/CE y sus actos de ejecución, en particular el Reglamento (UE) n° 1089/2010 de la Comisión <sup>(1)</sup>. La ampliación de la aplicación de estas especificaciones a todos los tipos de datos estáticos sobre infraestructuras viarias podría asimismo fomentar una mayor armonización en este campo.

- (7) El Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> define la infraestructura viaria de transporte que forma parte de la red básica y la que forma parte de la red global transeuropea de transporte. El presente Reglamento debe aplicarse a la red transeuropea de carreteras definida en el Reglamento (UE) n° 1315/2013 ya que esta es la red por la que discurre la mayor parte del transporte internacional por carretera. Puesto que la mayoría de las autopistas ya están incluidas en esta red, en aras de la coherencia de cara al usuario también deben incluirse en el ámbito del Reglamento las demás autopistas. Las externalidades del tráfico recurrentes y otras dificultades de gestión del tráfico, como la congestión, la contaminación atmosférica o el ruido, no se limitan a la red de carreteras transeuropea o a las autopistas. De hecho, una parte significativa de la congestión recurrente del tráfico tiene lugar en las zonas urbanas. Por consiguiente, conviene permitir a los Estados miembros aplicar estas especificaciones a vías determinadas situadas fuera de la red de carreteras de la red transeuropea y de la red de autopistas y designadas zonas prioritarias. Habida cuenta de la naturaleza en constante cambio de los flujos de tráfico, conviene que los Estados miembros puedan actualizar esas zonas prioritarias.
- (8) Los datos estáticos de infraestructuras viarias, los datos dinámicos de situación de infraestructuras viarias y los datos de tráfico tienen todas características diferentes y deben ajustarse a los requisitos adecuados. Habida cuenta de la diversidad de fuentes de datos que van desde sensores instalados en las infraestructuras a vehículos con funciones de sensor, es importante que las especificaciones de apliquen a las categorías de datos pertinentes independientemente de la fuente de los datos y de la tecnología utilizada para crearlos o actualizarlos.
- (9) En caso de que se procesasen datos personales, en la medida de lo posible estos deberían anonimizarse de forma irreversible. Además, los datos deben procesarse de conformidad con la normativa de la Unión establecida, en particular, en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, así como con las normativas nacionales derivadas. El procesamiento de los datos debe asimismo cumplir los principios de limitación de la finalidad y minimización de los datos.
- (10) Si el servicio de información debe basarse en la recogida de datos, incluida la localización geográfica, de los usuarios finales, directamente o por medio de sistemas cooperativos en el futuro, es necesario que dichos usuarios sean claramente informados sobre la recogida de estos datos, de las modalidades utilizadas al efecto, del seguimiento potencial y de la duración de conservación de tales datos. Conviene que las entidades que recogen datos públicos y privados, tales como los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios, así como la industria del automóvil, implanten medidas técnicas adecuadas para garantizar el anonimato de los datos recibidos de los usuarios o de sus vehículos.
- (11) A fin de desarrollar el suministro armonizado y sin fisuras de servicios de información de tráfico en tiempo real, conviene que los Estados miembros se basen en las soluciones y normas técnicas existentes proporcionadas por las organizaciones de normalización internacionales tales como DATEX II (CEN/TS 16157 y versiones posteriores mejoradas) y en las normas ISO. En relación con los tipos de datos respecto de los cuales no se disponga de un formato normalizado, debe alentarse a los Estados miembros y a las partes interesadas a cooperar a fin de convenir en la definición y el formato de los datos, así como en los metadatos.
- (12) Ya existen en la Unión varios métodos de localización dinámica por referencia distintos que aplican los Estados miembros y cuyo uso conviene seguir permitiéndose. No obstante, debe fomentarse la cooperación entre los Estados miembros y las partes interesadas con vistas a un acuerdo sobre los métodos permitidos para la localización por referencia, llegado el caso a través de los organismos de normalización europeos.
- (13) La accesibilidad y actualización periódica de los datos estáticos de las carreteras por parte de las autoridades viarias y de los operadores de infraestructuras viarias son esenciales para la elaboración de cartografía digital

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 1089/2010 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2010, por el que se aplica la Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a la interoperabilidad de los conjuntos y los servicios de datos espaciales (DO L 323 de 8.12.2010, p. 11).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

<sup>(4)</sup> Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

actualizada y precisa que resulta ser un activo clave para unas aplicaciones de STI fiables. Conviene alentar a los cartógrafos digitales a integrar oportunamente actualizaciones de los datos estáticos de carreteras en sus mapas y en sus servicios de actualización de mapas. A los fines de la observancia de políticas públicas tales como la seguridad vial, las autoridades públicas deben poder solicitar a los proveedores de servicios y a los cartógrafos digitales que corrijan las inexactitudes de sus datos.

- (14) El acceso fácil a datos estáticos de carreteras, datos dinámicos de situación de infraestructuras viarias y datos de tráfico actualizados y precisos es esencial para la prestación de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión. Los datos pertinentes son recogidos y almacenados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios de información de tráfico en tiempo real. A fin de facilitar el ágil intercambio y aprovechamiento de estos datos para la prestación de esos servicios, las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios de información de tráfico en tiempo real deben hacer accesibles los datos, los metadatos correspondientes y la información sobre la calidad de los datos a otras autoridades viarias y a otros operadores de infraestructuras viarias y proveedores de servicios de información de tráfico en tiempo real, así como a los cartógrafos digitales, a través de un punto de acceso nacional o común. Ese punto de acceso puede asumir la forma de un depósito, registro, portal web o similar, según el tipo de datos. Es conveniente que los Estados miembros reagrupen los puntos de acceso públicos y privados existentes en un solo punto que permita el acceso a todos los tipos de datos disponibles pertinentes dentro del ámbito de las presentes especificaciones. Debe permitirse asimismo a los Estados miembros cooperar entre sí para crear un punto de acceso común que abarque los datos disponibles de los Estados miembros participantes. Los Estados miembros deben ser libres de decidir usar los puntos de acceso establecidos en el marco de otros actos delegados adoptados en virtud de la Directiva 2010/40/UE como los puntos de acceso nacionales para los datos abarcados en el ámbito del presente Reglamento.
- (15) A fin de permitir a las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los cartógrafos digitales localizar y utilizar con éxito y de forma económicamente eficiente los datos pertinentes, es necesario describir adecuadamente el contenido y la estructura de estos datos utilizando los metadatos adecuados.
- (16) Estas especificaciones no deben obligar a las autoridades viarias o a los operadores de infraestructuras viarias y a los proveedores de servicios a empezar a recoger datos que no estén ya recogiendo, o a digitalizar datos que no estén ya disponibles en un formato legible por máquina. Los requisitos específicos relativos a las actualizaciones de los datos estáticos de carreteras, los datos de situación dinámica de carreteras y los datos de tráfico deben aplicarse solamente a los datos realmente recogidos y disponibles un formato legible por máquina. Al mismo tiempo, conviene alentar a los Estados miembros a buscar formas más eficientes económicamente que sean adecuadas a sus necesidades para digitalizar los datos estáticos de carreteras existentes.
- (17) Estas especificaciones no deben obligar a las autoridades viarias ni a los operadores de infraestructuras viarias a definir o a implementar planes de circulación vial ni medidas temporales de gestión del tráfico, ni tampoco obligar a los proveedores de servicios a compartir sus datos con otros proveedores de servicios. Los proveedores de servicios deben poder ser libres de celebrar acuerdos comerciales entre sí para la reutilización de los datos pertinentes.
- (18) Debe fomentarse la cooperación entre los Estados miembros y las partes interesadas en los STI a fin de convenir en definiciones comunes de la calidad de los datos con vistas al uso de indicadores comunes en este ámbito en toda la cadena de valor de los datos de tráfico, como la exhaustividad, exactitud y actualización de los datos, el método de adquisición y de localización por referencia utilizado, así como las comprobaciones de calidad efectuadas. Hay que alentar asimismo tanto a unos como a otros a seguir trabajando para establecer métodos asociados de medición y control de la calidad de los diferentes tipos de datos. Es necesario animar a los Estados miembros a compartir entre sí sus conocimientos, experiencia y mejores prácticas en este campo.
- (19) Se reconoce que el uso de los datos de carreteras y tráfico y de los servicios de información de tráfico en tiempo real generados por proveedores privados de servicios puede representar para las autoridades públicas una manera económicamente eficiente de mejorar la ordenación del tráfico, así como la gestión y el mantenimiento de las infraestructuras. No obstante, los términos y condiciones específicas aplicables a la utilización o reutilización de dichos datos y servicios asociados deben dejarse a las partes interesadas sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 2003/98/CE.
- (20) Los proveedores privados de servicios puede utilizar los datos estáticos de carreteras, los datos dinámicos de situación de carreteras y los datos de tráfico recogidos por las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias como datos de cálculo para sus propios servicios de información de tráfico en tiempo real. Los términos y condiciones específicas aplicables a la utilización o reutilización de dichos datos y servicios asociados deben dejarse a las partes interesadas sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 2003/98/CE.

- (21) A fin de asegurar la correcta implementación de estas especificaciones, los Estados miembros deben evaluar la conformidad con los requisitos relativos a la accesibilidad, el intercambio, la reutilización y la actualización de los datos de carreteras y tráfico por parte de las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios. Para ello, las autoridades competentes deben poder atenerse a las declaraciones de conformidad con los justificantes correspondientes presentadas por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios.
- (22) Estas especificaciones no limitan la libertad de expresión de las emisoras de radio en la medida en que no las obligan a adoptar una posición concreta con respecto a la información que deben difundir y dejan suficiente margen a los Estados miembros para tener en cuenta sus tradiciones constitucionales nacionales en lo que se refiere a la libertad de expresión de las emisoras de radio.
- (23) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, emitió un dictamen el 17 de junio de 2015.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece las especificaciones necesarias para asegurar la accesibilidad, el intercambio, la reutilización y la actualización de los datos de carreteras y tráfico por parte de las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la UE.

Su ámbito de aplicación será la red global transeuropea de carreteras, así como las autopistas no incluidas en esta red, y las zonas prioritarias designadas por las autoridades nacionales cuando lo consideren pertinente.

Se aplicará de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2010/40/UE.

### Artículo 2

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones del artículo 4 de la Directiva 2010/40/UE.

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «red básica transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera que forma parte de la red básica definida en el Reglamento (UE) n° 1315/2013;
- 2) «red global transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera que forma parte de la red global definida en el Reglamento (UE) n° 1315/2013;
- 3) «autopista»: una carretera designada como tal por el Estado miembro en que esté situada;
- 4) «zonas prioritarias»: tramos de carretera designados por las autoridades nacionales cuando lo consideren pertinente, en particular en zonas urbanas, que no formen parte de la red global transeuropea de carreteras y que no sean autopistas, atendiendo a los niveles de congestión de tráfico recurrente o a otras consideraciones de gestión del tráfico;
- 5) «accesibilidad de los datos»: la posibilidad de solicitar y obtener los datos en cualquier momento en un formato legible por máquina;

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

- 6) «datos estáticos de carreteras»: datos de carreteras que no cambian con frecuencia o periódicamente, como los enumerados en el punto 1 del anexo;
- 7) «datos dinámicos de situación de carreteras»: datos de carreteras que cambian con frecuencia o periódicamente y que describen la situación de la carretera, como los enumerados en el punto 2 del anexo;
- 8) «datos de tráfico»: datos sobre las características del tráfico de carretera, como los enumerados en el punto 3 del anexo;
- 9) «actualización de datos»: cualquier modificación de los datos existentes, incluida su eliminación o la inserción de elementos nuevos o adicionales;
- 10) «información de tráfico en tiempo real»: información obtenida a partir de datos estáticos de carreteras, datos dinámicos de situación de carreteras, datos de tráfico, o de una combinación de los mismos, proporcionados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, o los proveedores de servicios a los usuarios y a los usuarios finales, a través de cualquier medio de comunicación;
- 11) «servicio de información de tráfico en tiempo real»: un STI que proporciona con carácter inmediato información de tráfico en tiempo real a los usuarios y a los usuarios finales;
- 12) «autoridad viaria»: una autoridad pública responsable de la planificación, el control o la gestión de las carreteras en el ámbito territorial de su competencia;
- 13) «operador de infraestructura viaria»: una entidad pública o privada responsable del mantenimiento y la gestión de una carretera;
- 14) «proveedor de servicios»: un proveedor público o privado de servicios de información de tráfico en tiempo real, excluidas las entidades que se limitan a transmitir la información, a los usuarios y a los usuarios finales;
- 15) «usuario»: una autoridad viaria, operador de infraestructura viaria, proveedor de servicios, y cartógrafo digital;
- 16) «usuario final»: un usuario de la carretera o cualquier persona física o jurídica que tenga acceso a servicios de información de tráfico en tiempo real;
- 17) «punto de acceso»: una interfaz digital donde los datos estáticos de carreteras, los datos dinámicos de situación de carreteras, y los datos de tráfico, junto con los metadatos correspondientes, se hagan accesibles para su reutilización por parte de los usuarios, o donde las fuentes y los metadatos de esos datos se hagan accesibles para su reutilización por parte de los usuarios;
- 18) «metadatos»: una descripción estructurada del contenido de los datos que facilite la localización y uso de esos datos;
- 19) «servicios de localización»: servicios que permiten buscar los datos solicitados utilizando en contenido de los metadatos correspondientes y mostrando dicho contenido;
- 20) «medidas temporales de gestión del tráfico»: medidas temporales destinadas a resolver perturbaciones concretas del tráfico y concebidas por ejemplo para controlar y ordenar los flujos de tráfico;
- 21) «planes de circulación vial»: medidas permanentes de gestión del tráfico diseñadas por los gestores del tráfico para controlar y ordenar los flujos de tráfico en respuesta a perturbaciones permanentes o recurrentes del tráfico.

### Artículo 3

#### Puntos de acceso nacionales

1. Cada Estado miembro creará un punto de acceso nacional. El punto de acceso nacional constituirá un único punto de acceso de los usuarios a los datos viarios y de tráfico, incluidas sus actualizaciones, proporcionados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios y que se refieran al territorio del Estado miembro correspondiente.
2. Los puntos de acceso nacionales existentes establecidos en cumplimiento de los requisitos derivados de otros actos delegados adoptados en virtud de la Directiva 2010/40/UE podrán también serlo a los efectos del presente Reglamento si así lo consideran adecuado los Estados miembros interesados
3. Los puntos de acceso nacionales suministrarán los servicios de localización apropiados a los usuarios.
4. Las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias, en cooperación con los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios, se asegurarán de que facilitan los metadatos apropiados para que los usuarios puedan localizar y utilizar las series de datos disponibles a través de los puntos de acceso nacionales.
5. Dos o más Estados miembros podrán establecer un punto de acceso común.

*Artículo 4***Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos estáticos de carreteras**

1. A los efectos de facilitar el suministro de servicios de tráfico en tiempo real compatibles, interoperables y continuos en toda la Unión, las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias proporcionarán los datos estáticos de carreteras que recojan y actualicen de conformidad con el artículo 8 en un formato normalizado, si lo hay disponible, o en cualquier otro formato legible por máquina.
2. Los datos referidos en el apartado 1 y los correspondientes metadatos, incluida la información sobre la calidad de los mismos, será accesible para su intercambio y reutilización por parte de cualquier cartógrafo digital o proveedor de servicios de la Unión:
  - a) de forma no discriminatoria;
  - b) en un plazo de tiempo que garantice la prestación oportuna del servicio de tráfico en tiempo real;
  - c) a través del punto de acceso nacional o común mencionado en el artículo 3;
  - d) las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios que utilizan los datos estáticos de carreteras mencionados en el apartado 1 colaborarán a fin de asegurar que cualquier inexactitud relacionada con los datos estáticos de carreteras sea comunicada sin demora a las autoridades viarias y a los operadores de infraestructuras viarias de quienes procedan los datos.
3. Cuando los proveedores de servicios utilicen los datos estáticos de carreteras mencionados en el apartado 1 proporcionados por las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias, deberán tener en cuenta, en la medida de lo posible, los planes de circulación vial elaborados por las autoridades competentes.

*Artículo 5***Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos dinámicos de situación de carreteras**

1. A los efectos de facilitar el suministro de servicios de tráfico en tiempo real compatibles, interoperables y continuos en toda la Unión, las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias proporcionarán los datos dinámicos de situación de carreteras que recojan y actualicen de conformidad con el artículo 9 en DATEX II (CEN/TS 16157 y las versiones posteriores actualizadas correspondientes), o en cualquier otro formato legible por máquina e interoperable con DATEX II.
2. Los datos referidos en el apartado 1 y los correspondientes metadatos, incluida la información sobre la calidad de los mismos, será accesible para su intercambio y reutilización por parte de cualquier proveedor de servicios de la Unión:
  - a) de forma no discriminatoria;
  - b) en un plazo de tiempo que garantice la prestación oportuna del servicio de tráfico en tiempo real;
  - c) a través del punto de acceso nacional o común mencionado en el artículo 3.
3. Cuando los proveedores de servicios utilicen los datos dinámicos de situación de carreteras mencionados en el apartado 1 proporcionados por las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias, deberán tener en cuenta, en la medida de lo posible, los planes de circulación vial elaborados por las autoridades competentes.

*Artículo 6***Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos de tráfico**

1. A los efectos de facilitar el suministro de servicios de tráfico en tiempo real compatibles, interoperables y continuos en toda la Unión, las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias proporcionarán los datos dinámicos de situación de carreteras que recojan y actualicen de conformidad con el artículo 10 en el formato DATEX II (CEN/TS 16157 y las versiones posteriores actualizadas correspondientes), o en cualquier otro formato legible por máquina e interoperable con DATEX II.
2. Los datos referidos en el apartado 1 y los correspondientes metadatos, incluida la información sobre la calidad de los mismos, será accesible para su intercambio y reutilización por parte de cualquier proveedor de servicios de la Unión:
  - a) de forma no discriminatoria;
  - b) en un plazo de tiempo que garantice la prestación oportuna del servicio de tráfico en tiempo real;
  - c) a través del punto de acceso nacional o común mencionado en el artículo 3.

3. A los efectos de optimizar la gestión del tráfico, las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias podrán solicitar a los proveedores de servicios que suministren los datos de tráfico que recojan y actualicen de conformidad con el artículo 10. Dichos datos se facilitarán en el formato DATEX II (CEN/TS 16157 y las versiones posteriores actualizadas correspondientes), o en cualquier otro formato legible por máquina e interoperable con DATEX II a través del punto de acceso mencionado en el artículo 3 y acompañados de los correspondientes metadatos, incluida la información sobre la calidad de los mismos.

#### *Artículo 7*

##### **Actualizaciones de datos**

Los servicios de información de tráfico en tiempo real se basarán en las actualizaciones de datos estáticos de carreteras, datos dinámicos de situación de carreteras, o cualquier combinación de los mismos. Todos los datos serán periódicamente actualizados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios de acuerdo con los requisitos establecidos en los artículos 8 a 10. Las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen los usuarios y usuarios finales.

#### *Artículo 8*

##### **Actualización de datos estáticos de carreteras**

1. Las actualizaciones de los datos estáticos de carreteras se referirán como mínimo a los parámetros siguientes:

- a) el tipo de datos estáticos de carretera establecidos en el punto 1 del anexo afectados por la actualización;
- b) la localización de la condición afectada por la actualización;
- c) el tipo de actualización (modificación, inserción o eliminación);
- d) la descripción de la actualización;
- e) la fecha de actualización de los datos;
- f) la fecha y hora en que se haya efectuado o esté previsto efectuar el cambio en una condición concreta;
- g) la calidad de la actualización de los datos.

La localización de la condición afectada por la actualización se determinará mediante un método de localización por referencia dinámico normalizado o bien generalmente aceptado que permita la descodificación e interpretación inequívocas de esta localización.

2. Las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias asegurarán la oportuna actualización de los datos estáticos de carreteras y, en la medida de lo posible, facilitará esas actualizaciones a los usuarios por adelantado.

3. Cuando los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios utilicen actualizaciones de datos estáticos de carreteras, se asegurarán de que dichas actualizaciones sean procesadas oportunamente de forma que la información se ponga a disposición de los usuarios finales sin demora.

#### *Artículo 9*

##### **Actualización de los datos dinámicos de situación de carreteras**

1. Las actualizaciones de los datos dinámicos de situación de carreteras se referirán como mínimo a los parámetros siguientes:

- a) el tipo de datos dinámicos de situación de carretera establecidos en el punto 2 del anexo afectados por la actualización y, llegado el caso, una breve descripción de los mismos;
- b) la localización de la incidencia o condición afectada por la actualización;
- c) el período de ocurrencia de la incidencia o condición afectada por la actualización;
- d) la calidad de la actualización de los datos.

La localización de la incidencia o condición afectada por la actualización se determinará mediante un método de localización por referencia dinámico normalizado o bien generalmente aceptado que permita la descodificación e interpretación inequívocas de esta localización.

2. Las autoridades viarias y los operadores de infraestructuras viarias asegurarán la oportuna actualización de los datos dinámicos de situación de carreteras y, en la medida de lo posible, facilitará esas actualizaciones a los usuarios por adelantado.
3. La información de tráfico en tiempo real se modificará en consecuencia, o bien será retirada en cuanto sea posible una vez haya cambiado la situación de los datos dinámicos de situación de carreteras.
4. Cuando los proveedores de servicios utilicen actualizaciones de datos dinámicos de situación de carreteras, se asegurarán de que dichas actualizaciones sean procesadas oportunamente de forma que la información se ponga a disposición de los usuarios finales sin demora.

#### *Artículo 10*

### **Actualización de datos de tráfico**

1. Las actualizaciones de los datos estáticos de carreteras se referirán como mínimo a los parámetros siguientes:
  - a) el tipo de datos de tráfico establecidos en el punto 3 del anexo afectados por la actualización y, llegado el caso, una breve descripción de los mismos;
  - b) la localización de la incidencia o condición afectada por la actualización;
  - c) la calidad de la actualización de los datos.

La localización de la incidencia o condición afectada por la actualización se determinará mediante un método de localización por referencia dinámico normalizado o bien generalmente aceptado que permita la descodificación e interpretación inequívocas de esta localización.

2. La información de tráfico en tiempo real se modificará en consecuencia, o bien será retirada por los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios en cuanto sea posible una vez haya cambiado la situación de los datos de tráfico interesados.
3. Cuando los proveedores de servicios utilicen actualizaciones de datos de tráfico, se asegurarán de que dichas actualizaciones sean procesadas oportunamente de forma que la información se ponga a disposición de los usuarios finales sin demora.

#### *Artículo 11*

### **Evaluación del cumplimiento**

1. Los Estados miembros evaluarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 10 por parte de las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios de conformidad con los apartados 2 a 3.
2. A fin de proceder a la evaluación, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán solicitar de las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias, los cartógrafos digitales y los proveedores de servicios los documentos siguientes:
  - a) una descripción de los datos viarios y de tráfico, los servicios de cartografía digital o de información de tráfico en tiempo real que prestan, así como la información sobre la calidad de los mismos y las condiciones de reutilización de estos datos;
  - b) una declaración acompañada de los justificantes correspondientes de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 3 a 10.
3. Los Estados miembros efectuarán comprobaciones aleatorias de la corrección de las declaraciones referidas en el apartado 2, letra b).

#### *Artículo 12*

### **Elaboración de informes**

1. A más tardar el 13 de julio de 2017, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe sobre las posibles medidas emprendidas para establecer un punto de acceso nacional y sobre las modalidades de su funcionamiento, así como, llegado el caso, la lista de las autopistas no incluidas en la red global transeuropea de carreteras y de las zonas prioritarias determinadas.



2. A más tardar el 13 de julio de 2018 y, posteriormente, cada dos años civiles, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe con la siguiente información:
- los avances realizados en términos de accesibilidad, intercambio y reutilización de los tipos de datos viarios y de tráfico establecidos en el anexo;
  - el ámbito geográfico y el contenido de los datos viarios y de tráfico de los servicios de información de tráfico en tiempo real y la calidad de los mismos, incluidos los criterios utilizados para definirla, y los medios para verificarla;
  - los resultados de la evaluación del cumplimiento referido en el artículo 11 de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 10;
  - si procede, una descripción de las modificaciones del punto de acceso nacional o común;
  - si procede, una descripción de las modificaciones de las zonas prioritarias.

*Artículo 13*

**Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 13 de julio de 2017.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 18 de diciembre de 2014

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

—

## ANEXO

**CATEGORÍAS DE DATOS**

(mencionadas en los artículos 2, 8, 9, 10 y 12)

1. Entre los tipos de datos estáticos de carreteras se incluyen, en particular, los siguientes:
  - a) accesos a la red de carreteras y sus atributos físicos, en particular:
    - i) geometría;
    - ii) anchura de la carretera;
    - iii) número de carriles;
    - iv) gradientes;
    - v) empalmes;
  - b) clasificación de la carretera;
  - c) señales de tráfico que reflejan las normas de tráfico e indican los peligros, en particular:
    - i) condiciones de acceso a los túneles;
    - ii) condiciones de acceso a los puentes;
    - iii) restricciones de acceso permanentes;
    - iv) otras normas de tráfico;
  - d) límites de velocidad;
  - e) planes de circulación vial;
  - f) normas de carga y descarga de mercancías;
  - g) situación de las barreras de peaje;
  - h) señalización de las vías de peaje, tasas fijas por el uso de la infraestructura y métodos de pago disponibles;
  - i) situación de las zonas de estacionamiento y las áreas de servicio;
  - j) situación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos y condiciones de uso;
  - k) situación de las estaciones de gas natural comprimido, gas natural licuado y gas de petróleo licuado;
  - l) situación de las paradas de transporte público y de los intercambiadores;
  - m) situación de las zonas de carga y descarga.
2. Entre los tipos de datos dinámicos de situación de carreteras se incluyen, en particular, los siguientes:
  - a) cierres de carreteras;
  - b) cierres de carriles;
  - c) cierres de puentes;
  - d) prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías;
  - e) obras de carreteras;
  - f) accidentes e incidentes;
  - g) límites de velocidad dinámicos;

- h) sentido de circulación en los carriles reversibles;
- i) carretera en malas condiciones;
- j) medidas temporales de ordenación del tráfico;
- k) tasas variables por el uso de la infraestructura y métodos de pago disponibles;
- l) disponibilidad de plazas de estacionamiento;
- m) disponibilidad de zonas de carga y descarga;
- n) tarifas de aparcamiento;
- o) disponibilidad de puntos de recarga para vehículos eléctricos;
- p) condiciones meteorológicas que afectan a la calzada y a la visibilidad.

No es necesario que esos datos a corto plazo se incluyan en las actualizaciones de los mapas digitales, ya que no se considerarán cambios de carácter permanente.

3. Entre los tipos de datos de tráfico se incluyen, en particular, los siguientes:
- a) volumen de tráfico;
  - b) velocidad;
  - c) situación y longitud de retenciones de tráfico;
  - d) duración del trayecto;
  - e) tiempo de espera en pasos fronterizos con Estados que no son miembros de la UE.
-