



DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/264 DE LA COMISIÓN

de 11 de noviembre de 2024

por la que se establece el modelo que incluye indicadores clave de rendimiento para la presentación de informes por parte de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

[notificada con el número C(2024) 7744]

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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el artículo 17 de la Directiva 2010/40/UE se exige que los Estados miembros presenten a la Comisión, a más tardar el 21 de marzo de 2025, un informe sobre la ejecución de dicha Directiva y de los actos delegados adoptados en virtud de ella, y se faculta a la Comisión para que establezca el modelo para dicho informe. Por lo que respecta a los actos delegados, se han adoptado los Reglamentos Delegados (UE) n.º 305/2013 ⁽²⁾, (UE) n.º 885/2013 ⁽³⁾, (UE) n.º 886/2013 ⁽⁴⁾, (UE) 2015/962 ⁽⁵⁾, (UE) 2017/1926 ⁽⁶⁾ y (UE) 2022/670 ⁽⁷⁾ de la Comisión. El Reglamento Delegado (UE) 2022/670 debe derogar el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 el 1 de enero de 2025, por lo que el modelo debe referirse únicamente al Reglamento Delegado (UE) 2022/670.
- (2) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 1, de la Directiva 2010/40/UE, en el informe han de especificarse las actividades y los proyectos nacionales principales de los Estados miembros en relación con los ámbitos prioritarios y con la disponibilidad geográfica de los datos y servicios enumerados en los anexos III y IV de dicha Directiva. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, de la Directiva 2010/40/UE, en el informe debe distinguirse entre el carácter obligatorio y el carácter adicional de los indicadores clave de rendimiento. Tal distinción debe basarse en el ámbito geográfico de los indicadores clave de rendimiento y en el calendario para la presentación de informes.
- (3) Además, en el artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2010/40/UE se exige que, con posterioridad al informe inicial, los Estados miembros informen cada tres años sobre los progresos realizados en la aplicación de dicha Directiva y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de ella. Por tanto, el modelo debe aplicarse al informe inicial y a los informes de situación posteriores.

⁽¹⁾ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>.

⁽²⁾ Reglamento Delegado (UE) n.º 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall) (DO L 91 de 3.4.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj).

⁽³⁾ Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva STI) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj).

⁽⁴⁾ Reglamento Delegado (UE) n.º 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj).

⁽⁵⁾ 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 (DO L 157 de 23.6.2015, p. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj).

⁽⁶⁾ Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (DO L 272 de 21.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

⁽⁷⁾ Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, 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 (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj).

- (4) A fin de proporcionar a la Comisión información estratégica de alto nivel, el informe debe ofrecer una perspectiva detallada de la disponibilidad y accesibilidad a lo largo del tiempo de los tipos de datos que figuran en el anexo III de la Directiva 2010/40/UE, y debe basarse en estimaciones fundadas presentadas en cifras redondeadas.
- (5) Con vistas también a proporcionar información estratégica de alto nivel, los indicadores clave de rendimiento deben ofrecer una perspectiva detallada del despliegue y del impacto de los equipos y servicios de STI en la Unión a lo largo del tiempo. Por lo que respecta a los indicadores clave de rendimiento sobre los beneficios, con los que se evalúa la incidencia de los servicios de STI en la duración de los trayectos, los accidentes de tráfico y las emisiones de CO₂, el objetivo es obtener valores de referencia sólidos sobre la base de una cantidad suficiente de muestras válidas. Esto permitiría una extrapolación prudente, debido a las limitaciones de los cálculos de estos indicadores clave de rendimiento, ya que a veces resulta difícil separar el impacto de los STI de las repercusiones de otras medidas.
- (6) Mediante la Decisión de Ejecución 2011/453/UE de la Comisión ⁽⁸⁾ se establecieron directrices no vinculantes para la información por parte de los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2010/40/UE. Teniendo en cuenta la naturaleza y el alcance de las modificaciones exigidas en virtud del artículo 17 de la Directiva 2010/40/UE, en particular el carácter obligatorio de la plantilla y su contenido, incluidos los indicadores clave de rendimiento, debe derogarse la Decisión de Ejecución 2011/453/UE.
- (7) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Europeo de STI,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El modelo para los informes inicial y de situación, que incluye los indicadores clave de rendimiento, a que se refiere el artículo 17 de la Directiva 2010/40/UE, figura en el anexo I.

El carácter obligatorio o adicional de los indicadores clave de rendimiento, en función del ámbito geográfico y del calendario, se establece en el anexo II.

Artículo 2

Queda derogada la Decisión de Ejecución 2011/453/UE.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 11 de noviembre de 2024.

Por la Comisión
Wopke HOEKSTRA
Miembro de la Comisión

⁽⁸⁾ Decisión de Ejecución 2011/453/UE de la Comisión, de 13 de julio de 2011, por la que se adoptan directrices para la información por parte de los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 193 de 23.7.2011, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj).

ANEXO I

Modelo para el informe inicial y los informes de situación

Directiva 2010/40/UE

Informe de ejecución 20XX

Nombre del país

Fecha

Índice

1.	Introducción	5
1.1.	Visión general de las actividades y los proyectos nacionales	5
1.2.	Progresos generales realizados desde [año del informe anterior]	5
1.3.	Información de contacto	5
2.	Proyectos, actividades e iniciativas principales	5
2.1.	Ámbito prioritario I. <i>Servicios de STI relacionados con la información y la movilidad</i>	5
2.1.1.	Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales	5
2.1.2.	Progresos realizados desde [año del informe anterior]	5
2.1.3.	Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, sobre el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión [acción prioritaria a)]	5
2.1.4.	Obligación de elaboración de informes en virtud del Reglamento Delegado (UE) 2022/670, sobre el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea [acción prioritaria b)]	5
2.2.	Ámbito prioritario II. <i>Servicios de STI para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico</i>	5
2.2.1.	Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales	5
2.2.2.	Progresos realizados desde [año del informe anterior]	6
2.3.	Ámbito prioritario III. <i>Servicios de STI relacionados con la seguridad y la protección del transporte por carretera</i>	6
2.3.1.	Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales	6
2.3.2.	Progresos realizados desde [año del informe anterior]	6
2.3.3.	eCall: llamada de emergencia al número 112 [acción prioritaria d); Reglamento Delegado (UE) n.º 305/2013] ...	6
2.3.4.	Obligación de presentación de informes en virtud del Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013, sobre 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 [acción prioritaria c)]	6
2.3.5.	Obligación de información en virtud del Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013, sobre el suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales [acción prioritaria e)]	6
2.4.	Ámbito prioritario IV. <i>Servicios de STI para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada</i>	6
2.4.1.	Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales	6
2.4.2.	Progresos realizados desde [año del informe anterior]	6
2.5.	Disponibilidad de los tipos de datos enumerados en el anexo III de la Directiva 2010/40/UE y accesibilidad a estos a través de los puntos de acceso nacionales	7
2.5.1.	Datos relativos a la prestación de servicios de información sobre el tráfico por carretera y de navegación a escala de la UE	7
2.5.2.	Datos relativos a los servicios de información y de reserva en relación con plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales	9
2.5.3.	Datos sobre incidencias o condiciones detectadas relacionadas con la seguridad vial en relación con la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial	10
2.5.4.	Datos estáticos sobre tráfico multimodal para los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la Unión	10

2.6.	Disponibilidad de los servicios que figuran en el anexo IV de la Directiva 2010/40/UE	11
2.6.1.	Servicios de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial	11
2.7.	Otras iniciativas/acontecimientos destacados	11
2.7.1.	Descripción de otras iniciativas/acontecimientos destacados nacionales y proyectos no contemplados en los ámbitos prioritarios 1 a 4:	11
2.7.2.	Progresos realizados desde [año del informe anterior]	11
3.	Indicadores clave de rendimiento	11
3.1.	Indicadores clave de rendimiento sobre el despliegue	11
3.1.1.	Infraestructuras/equipos de recogida de información (indicadores clave de rendimiento sobre las carreteras)	11
3.1.2.	Detección de incidentes (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	11
3.1.3.	Medidas de gestión y de control del tráfico (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	11
3.1.4.	Servicios y aplicaciones de STI cooperativos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	12
3.1.5.	Información sobre tráfico en tiempo real (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	12
3.1.6.	Información dinámica sobre los desplazamientos (indicador clave de rendimiento multimodal)	12
3.1.7.	Información relativa al transporte de mercancías (indicador clave de rendimiento multimodal, si es posible, o indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	12
3.2.	Indicadores clave de rendimiento sobre los beneficios	12
3.2.1.	Cambio de la duración de los trayectos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	12
3.2.2.	Evolución del número de accidentes de tráfico que provocan muertes o lesiones (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	13
3.2.3.	Evolución de las emisiones de CO ₂ del tráfico (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	13
3.3.	Indicadores clave de rendimiento financieros	13

1. Introducción

1.1. Visión general de las actividades y los proyectos nacionales

Incluidas la legislación o las estrategias nacionales, o ambas, en materia de servicios de transporte inteligentes (STI)

1.2. Progresos generales realizados desde [año del informe anterior]

Resumen de los progresos realizados desde el informe anterior:

1.3. Información de contacto

2. Proyectos, actividades e iniciativas principales

2.1. **Ámbito prioritario I. Servicios de STI relacionados con la información y la movilidad**

2.1.1. Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales

Descripción de las iniciativas pertinentes y del objetivo, el calendario, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación de estas:

2.1.2. Progresos realizados desde [año del informe anterior]

Descripción de los progresos realizados en este ámbito desde [año del informe anterior]:

2.1.3. Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, sobre el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión [acción prioritaria a)]

Progresos realizados en cuanto a la accesibilidad, el intercambio y la reutilización de los tipos de datos sobre los desplazamientos y sobre el tráfico que figuran en el anexo:

Ámbito geográfico de los datos que figuran en el anexo, accesibles a través del punto de acceso nacional, y calidad de estos, incluidos los criterios utilizados para definir dicha calidad y los medios utilizados para controlarla:

Vinculación de los servicios de información sobre desplazamientos:

Resultados de la evaluación del cumplimiento a que se refiere el artículo 9:

Descripción de los cambios en el punto de acceso nacional o común, en su caso:

Información complementaria (por ejemplo, ¿se han aplicado mobilityDCAT-AP u otros catálogos de metadatos?):

2.1.4. Obligación de elaboración de informes en virtud del Reglamento Delegado (UE) 2022/670, sobre el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea [acción prioritaria b)]

Progresos realizados en cuanto a la accesibilidad, el intercambio y la reutilización de los tipos de datos que figuran en el anexo:

Ámbito geográfico de los datos accesibles a través del punto de acceso nacional; cambios en la red de carreteras principales y en el contenido de datos de los servicios de información sobre tráfico en tiempo real y su calidad, incluidos los criterios utilizados para definir tal calidad y los medios utilizados para controlarla:

Resultados de la evaluación, contemplada en el artículo 12, del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 11:

Descripción de los cambios en el punto de acceso nacional o común, en su caso:

Información complementaria (por ejemplo, ¿qué tipos de datos se facilitan?, ¿se han aplicado mobilityDCAT-AP u otros catálogos de metadatos?, ¿se están comprobando los requisitos de calidad?):

2.2. **Ámbito prioritario II. Servicios de STI para la gestión de los desplazamientos, el transporte y el tráfico**

2.2.1. Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales

Descripción de las iniciativas pertinentes y del objetivo, el calendario, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación de estas:

2.2.2. *Progresos realizados desde [año del informe anterior]*

Descripción de los progresos realizados en este ámbito desde [año del informe anterior]:

2.3. **Ámbito prioritario III. Servicios de STI relacionados con la seguridad y la protección del transporte por carretera**

2.3.1. *Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales*

Descripción de las iniciativas pertinentes y del objetivo, el calendario, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación de estas:

2.3.2. *Progresos realizados desde [año del informe anterior]*

Descripción de los progresos realizados en este ámbito desde [año del informe anterior]:

2.3.3. *eCall: llamada de emergencia al número 112 [acción prioritaria d); Reglamento Delegado (UE) n.º 305/2013]*

Información sobre cualquier cambio relativo a la infraestructura de PSAP eCall nacional y a las autoridades competentes para evaluar la conformidad de las operaciones de los PSAP eCall:

Información complementaria:

2.3.4. *Obligación de presentación de informes en virtud del Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013, sobre 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 [acción prioritaria c)]*

Progresos realizados en cuanto a la implantación del servicio de información, incluidos los criterios utilizados para definir el nivel de calidad de este y los medios utilizados para controlar tal calidad:

Resultados de la evaluación del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 8 del Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013:

Descripción de los cambios en el punto de acceso nacional, en su caso:

Información complementaria (por ejemplo, fuentes de datos utilizadas para facilitar información sobre el tráfico con relación a la seguridad):

2.3.5. *Obligación de información en virtud del Reglamento Delegado (UE) n.º 885/2013, sobre el suministro de servicios de información sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas para los camiones y los vehículos comerciales [acción prioritaria e)]*

Número de las distintas zonas de estacionamiento y plazas de estacionamiento existentes en su territorio:

Porcentaje de zonas de estacionamiento registradas en el servicio de información:

Porcentaje de zonas de estacionamiento que facilitan información dinámica sobre la disponibilidad de plazas de estacionamiento y las zonas prioritarias:

Información complementaria: (por ejemplo, ¿se ha creado un punto de acceso nacional para proporcionar datos sobre el estacionamiento de camiones?, ¿se incluyen datos dinámicos?, ¿cuál es la fuente de los datos [pública o privada]?, ¿alberga la DG MOVE los datos publicados en el punto de acceso europeo para aparcamientos de camiones o, de no ser así, tiene alguna intención de hacerlo en el futuro?)

2.4. **Ámbito prioritario IV. Servicios de STI para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada**

2.4.1. *Descripción de las actividades y los proyectos nacionales principales*

Descripción de las iniciativas pertinentes y del objetivo, el calendario, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación de estas: en particular, facilitación de información sobre las iniciativas de despliegue de los STI-C y sus especificaciones técnicas.

2.4.2. *Progresos realizados desde [año del informe anterior]*

Descripción de los progresos realizados en este ámbito desde [año del informe anterior]:

2.5. Disponibilidad de los tipos de datos enumerados en el anexo III de la Directiva 2010/40/UE y accesibilidad a estos a través de los puntos de acceso nacionales

Principios de cálculo:

* En el caso de información estática: sobre la base de la longitud dividida por la longitud total en kilómetros. La longitud total es la longitud de la red respecto de la cual existe información subyacente, por ejemplo, los límites de velocidad se aplican en (casi) todas partes, pero las condiciones de acceso a los túneles solo se aplican a (la longitud de) los tramos del túnel.

** En el caso de información dinámica/temporal: la disponibilidad de los datos se refiere a la capacidad de facilitar los datos, de manera accesible y en un formato legible por máquina, en un determinado porcentaje de la red, siempre que la información subyacente exista o aparezca, sobre la base de la longitud de la red con esta capacidad dividida entre la longitud total en kilómetros.

2.5.1. Datos relativos a la prestación de servicios de información sobre el tráfico por carretera y de navegación a escala de la UE

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Porcentaje del ámbito geográfico en el que el tipo de datos está disponible		Observaciones
1. Datos relativos a la prestación de servicios de información sobre el tráfico por carretera y de navegación a escala de la UE:				
1.1. Categoría: Reglamentos de tráfico estáticos y dinámicos, en su caso, relativos a:				
1.1.1. Subcategoría: — condiciones de acceso a los túneles — condiciones de acceso a los puentes — límites de velocidad — prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías — restricciones de peso/longitud/anchura/altura	La red básica transeuropea de carreteras	condiciones de acceso a los túneles*	% [Nota: En caso de que resulte más pertinente, pueden indicarse el número y el porcentaje de túneles]	
		condiciones de acceso a los puentes*	% [Nota: En caso de que resulte más pertinente, pueden indicarse el número y el porcentaje de puentes]	
		límites de velocidad*	%	
		prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías*	%	
		restricciones de peso/longitud/anchura/altura*	%	
	La red global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las carreteras de las ciudades en el centro de cada nodo urbano (si procede, limitado a > 7 000 vehículos/día)	condiciones de acceso a los túneles*	%	
		condiciones de acceso a los puentes*	%	
		límites de velocidad*	%	
		prohibiciones de adelantamiento para vehículos pesados de mercancías*	%	
		restricciones de peso/longitud/anchura/altura*	%	

Subcategoría: — calles de sentido único	Infraestructura viaria en las ciudades en el centro de cada nodo urbano	calles de sentido único*	% [Nota: Si procede, pueden facilitarse también el número y el porcentaje de ciudades capaces de facilitar tales datos]	
Subcategoría: — normativa sobre carga y descarga de mercancías	Infraestructura viaria en las ciudades en el centro de cada nodo urbano	normativa sobre carga y descarga de mercancías*	% [Nota: Si procede, pueden facilitarse también el número y el porcentaje de ciudades capaces de facilitar tales datos]	
Subcategoría: — sentido de circulación en los carriles reversibles	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las carreteras de las ciudades en el centro de cada nodo urbano (si procede, limitado a > 7 000 vehículos/día)	sentido de circulación en los carriles reversibles*	%	
Subcategoría: — planes de circulación vial	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las carreteras de las ciudades en el centro de cada nodo urbano (si procede, limitado a > 7 000 vehículos/día)	planes de circulación vial*	% [Nota: Si resulta imposible calcular la longitud de la red, pueden facilitarse el número y el porcentaje de planes de circulación del tráfico]	
Subcategoría: — restricciones de acceso permanentes	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las carreteras de las ciudades en el centro de cada nodo urbano (si procede, limitado a > 7 000 vehículos/día)	restricciones de acceso permanentes*	%	
Subcategoría: — límites de las restricciones, prohibiciones u obligaciones con validez zonal, estado actual de acceso y condiciones de circulación en zonas de tráfico regulado	La red básica y global transeuropea de carreteras, otras autopistas y tramos de carreteras principales, donde el tráfico diario medio anual total sea superior a 8 500 vehículos, y todas las carreteras de las ciudades en el centro de cada nodo urbano (si procede, limitado a > 7 000 vehículos/día)	límites de las restricciones, prohibiciones u obligaciones con validez zonal, estado actual de acceso y condiciones de circulación en zonas de tráfico regulado*	% [Nota: Si resulta imposible calcular la longitud de la red, pueden facilitarse el número y el porcentaje de límites de las restricciones, prohibiciones, etc.]	

1.2. Tipos de datos sobre el estado de la red:			
Subcategoría: — cierres de carreteras — cierres de carriles — obras en las vías	La red básica transeuropea de carreteras	cierres de carreteras**	%
		cierres de carriles**	%
		obras en las vías**	%
	La red global transeuropea de carreteras	cierres de carreteras**	%
		cierres de carriles**	%
		obras en las vías**	%
Subcategoría: — medidas temporales de gestión del tráfico	La red básica y global transeuropea de carreteras	medidas temporales de gestión del tráfico**	%

2.5.2. Datos relativos a los servicios de información y de reserva en relación con plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Porcentaje de plazas de aparcamiento sobre las que se dispone de datos		Observaciones
2. Datos relativos a los servicios de información y de reserva en relación con plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales:				
Categoría: datos estáticos Subcategoría: — datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento — información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento	La red básica transeuropea de carreteras	datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento	%	
		información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento	%	
	La red global transeuropea de carreteras	datos estáticos relativos a las zonas de estacionamiento	%	
		información sobre la seguridad y las instalaciones de la zona de estacionamiento	%	
Categoría: datos dinámicos Subcategoría: — datos dinámicos sobre la disponibilidad de plazas de aparcamiento, en particular si un aparcamiento está completo o cerrado, o número de plazas libres disponibles.	La red básica y global transeuropea de carreteras	datos dinámicos sobre la disponibilidad de plazas de aparcamiento, en particular si un aparcamiento está completo o cerrado, o número de plazas libres disponibles.	%	

2.5.3. Datos sobre incidencias o condiciones detectadas relacionadas con la seguridad vial en relación con la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Porcentaje del ámbito geográfico en el que el tipo de datos está disponible		Observaciones
3. Datos sobre incidencias o condiciones detectadas relacionadas con la seguridad vial en relación con la información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial:				
Categoría: datos dinámicos Subcategoría: — carretera temporalmente resbaladiza — presencia de animales, personas, obstáculos o escombros en la carretera — zona de accidentes no protegida — obras de corta duración en la carretera — vehículo en sentido contrario — obstrucción no gestionada de una carretera	Red básica y global transeuropea de carreteras y otras autopistas no incluidas en dicha red	carretera temporalmente resbaladiza**	%	
		presencia de animales, personas, obstáculos o escombros en la carretera**	%	
		zona de accidentes no protegida**	%	
		obras de corta duración en la carretera**	%	
		vehículo en sentido contrario**	%	
		obstrucción no gestionada de una carretera**	%	
Subcategoría: — visibilidad reducida — condiciones meteorológicas excepcionales	Red básica y global transeuropea de carreteras y otras autopistas no incluidas en dicha red	visibilidad reducida**	%	
		condiciones meteorológicas excepcionales**	%	

2.5.4. Datos estáticos sobre tráfico multimodal para los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la Unión

*** Cuando sea posible, facilite cifras por modo de transporte programado a que se refiere el anexo del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 (por ejemplo, aéreo, ferroviario [incluida la alta velocidad], ferrocarril convencional, ferrocarril ligero, funiculares, autocar de larga distancia, marítimo [incluidos los transbordadores], vías navegables interiores, metro, tranvía, autobús, trolebús).

Tipo de datos	Ámbito geográfico	Porcentaje de nodos en los que se dispone de datos sobre el modo de transporte programado		Observaciones
4. Datos estáticos sobre tráfico multimodal para los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la Unión:				
Categoría Localización de nodos de acceso identificados para todos los modos programados, incluida la información sobre la accesibilidad de los nodos de acceso y los recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores, escaleras mecánicas)	Nodos urbanos tal como se definen en el artículo 3, letra p), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y que figuran en dicho Reglamento, incluidos los administrados por las ciudades	Localización de nodos de acceso identificados para todos los modos programados, incluida la información sobre la accesibilidad de los nodos de acceso y los recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores, escaleras mecánicas)***	%	
	Toda la red de transporte de la Unión	Localización de nodos de acceso identificados para todos los modos programados, incluida la información sobre la accesibilidad de los nodos de acceso y los recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores, escaleras mecánicas)***	%	

2.6. Disponibilidad de los servicios que figuran en el anexo IV de la Directiva 2010/40/UE

2.6.1. Servicios de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial

Servicio	Ámbito geográfico	Porcentaje del ámbito geográfico cubierto
Servicio de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial	La red <i>básica y global</i> transeuropea de carreteras	%

2.7. Otras iniciativas/acontecimientos destacados

2.7.1. Descripción de otras iniciativas/acontecimientos destacados nacionales y proyectos no contemplados en los ámbitos prioritarios 1 a 4:

Descripción de las iniciativas pertinentes y del objetivo, el calendario, los hitos, los recursos, las principales partes interesadas y la situación de estas:

2.7.2. Progresos realizados desde [año del informe anterior]

Descripción de los progresos realizados en este ámbito desde [año del informe anterior]:

3. INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO

Los indicadores clave de rendimiento se notificarán por separado, en función del tipo de red de carreteras/transporte y nodos (cuando proceda).

3.1. Indicadores clave de rendimiento sobre el despliegue

3.1.1. Infraestructuras/equipos de recogida de información (indicadores clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red.

Cifras que deben facilitarse por tipo de servicios y, cuando proceda, distinguiendo entre equipos fijos y móviles.

Indicadores clave de rendimiento que deben calcularse por tipo de red.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) equipados con infraestructuras de recogida de información y la longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras equipados con infraestructuras de recogida de información / total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100

3.1.2. Detección de incidentes (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) equipados con STI para detectar incidentes y la longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras equipados con STI para detectar incidentes / total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100

3.1.3. Medidas de gestión y de control del tráfico (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) cubiertos por medidas de gestión y de control del tráfico y longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras cubiertos por medidas de gestión y de control del tráfico / total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100

3.1.4. Servicios y aplicaciones de STI cooperativos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) cubiertos por servicios o aplicaciones de STI-C y la longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras cubiertos por servicios o aplicaciones de STI-C/total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100

3.1.5. Información sobre tráfico en tiempo real (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) en los que se suministran servicios de información sobre tráfico en tiempo real y longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras en los que se suministran servicios de información sobre tráfico en tiempo real/total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100

3.1.6. Información dinámica sobre los desplazamientos (indicador clave de rendimiento multimodal)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red/nodo.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red/nodo (cuando proceda); Indíquese, en su caso, la proporción de servicios accesibles a los pasajeros con movilidad, orientación o comunicación reducidas.

- Longitud del tipo de red de transporte (en km) en los que se suministran servicios de información dinámica sobre los desplazamientos y longitud total de este mismo tipo de red de transporte (en km):
- Número de nodos de transporte (por ejemplo, estaciones de ferrocarril o autobús) cubiertos por servicios de información dinámica sobre los desplazamientos y número total de los mismos nodos de transporte:
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de transporte en los que se suministran servicios de información dinámica sobre los desplazamientos/total de kilómetros del mismo tipo de red de transporte) × 100
- Indicador clave de rendimiento = (número de nodos de transporte en los que se suministran servicios de información dinámica sobre los desplazamientos/número total de los mismos nodos de transporte) × 100

3.1.7. Información relativa al transporte de mercancías (indicador clave de rendimiento multimodal, si es posible, o indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Cifras que deben facilitarse por tipo de red/nodo.

Indicador clave de rendimiento que debe calcularse por tipo de red/nodo (cuando proceda); Indíquese, en su caso, la proporción de servicios accesibles a los pasajeros con movilidad, orientación o comunicación reducidas.

- Longitud del tipo de red de carreteras/de los tramos de carretera (en km) en los que se suministran servicios de información relativa al transporte de mercancías y longitud total de este mismo tipo de red de carreteras (en km):
- Número de nodos de transporte de mercancías (por ejemplo, puertos, plataformas logísticas) cubiertos por servicios de información relativa al transporte de mercancías y número total de los mismos nodos de transporte de mercancías:
- Indicador clave de rendimiento = (kilómetros de tipo de red de carreteras en los que se suministran servicios de información relativa al transporte de mercancías/total de kilómetros del mismo tipo de red de carreteras) × 100
- Indicador clave de rendimiento = (número de nodos de transporte de mercancías en los que se suministran servicios de información relativa al transporte de mercancías/número total de los mismos nodos de transporte de mercancías) × 100

3.2. Indicadores clave de rendimiento sobre los beneficios

3.2.1. Cambio de la duración de los trayectos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)

Entre las cifras que deben facilitarse también se incluyen los km del vehículo para el itinerario o zona considerados.

Indicador clave de rendimiento = [(duración del trayecto antes de la implantación o mejora de los STI – duración del trayecto después de la implantación o mejora de los STI)/duración del trayecto antes de la implantación o mejora de los STI] × 100

3.2.2. *Evolución del número de accidentes de tráfico que provocan muertes o lesiones (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)*

Si es posible, puede hacerse una distinción entre los accidentes que provocan muertes, lesiones graves o lesiones leves.

Entre las cifras que deben facilitarse también se incluyen los km del vehículo para el itinerario o zona considerados.

— Número de accidentes de tráfico que provocaron muertes o lesiones antes de la implantación o mejora de los STI:

— Número de accidentes de tráfico que provocaron muertes o lesiones después de la implantación o mejora de los STI:

3.2.3. *Evolución de las emisiones de CO₂ del tráfico (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)*

Especifique los itinerarios/las zonas en las que se han implantado o mejorado los STI. La longitud a lo largo de la cual o la zona dentro de la cual se calcula la variación de las emisiones de CO₂ será lo suficientemente larga o amplia como para ser representativa.

Indicador clave de rendimiento = [(emisiones de CO₂ del tráfico antes de la implantación o mejora de los STI – emisiones de CO₂ del tráfico después de la implantación o mejora)/emisiones de CO₂ del tráfico antes de la implantación o mejora de los STI] × 100

3.3. Indicadores clave de rendimiento financieros

El STI incluye todos los tipos de sistemas y servicios conjuntamente.

Inversión pública anual* en STI de carretera (como porcentaje del total de inversiones en infraestructuras de transporte):

Costes públicos anuales* de explotación y mantenimiento de los STI de carretera (en euros por kilómetro de la red cubierta):

** Administraciones o entidades públicas*

En la medida de lo posible, facilite las mismas cifras para las inversiones privadas y los costes.

—

ANEXO II

Indicadores clave de rendimiento

	Nombre del indicador clave de rendimiento	Ámbito geográfico	Calendario
Indicadores clave de rendimiento sobre el despliegue	Infraestructuras/equipos de recogida de información (indicadores clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
	Detección de incidentes (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
	Medidas de gestión y de control del tráfico (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
	Servicios y aplicaciones de STI cooperativos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
	Información sobre tráfico en tiempo real (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
	Información dinámica sobre los desplazamientos (indicador clave de rendimiento multimodal)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + nodos de transporte + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de transporte	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario

	Información relativa al transporte de mercancías (indicador clave de rendimiento multimodal, si es posible, o indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + nodos de transporte + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de transporte	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
Indicadores clave de rendimiento sobre los beneficios	Cambio de la duración de los trayectos (indicador clave de rendimiento sobre las carreteras)	RTE-T básica, ampliada y global + autopistas	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		RTE-T básica, ampliada y global + autopistas	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		RTE-T básica, ampliada y global + autopistas	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
Indicadores clave de rendimiento financieros	Inversión pública anual en STI de carretera (+ cifras correspondientes a inversiones privadas, cuando sea posible)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario
Indicadores clave de rendimiento financieros	Costes públicos anuales de funcionamiento y mantenimiento de los STI de carretera (+ cifras correspondientes a los costes privados, cuando sea posible)	RTE-T básica, ampliada y global (sin nodos urbanos) + autopistas	Obligatorio en 2025
		Nodos urbanos de la RTE-T + carreteras principales	Obligatorio en 2028 (opcional antes)
		Toda la red de carreteras	Indicador clave de rendimiento adicional que puede facilitarse con carácter voluntario