

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, JUSTÍCIA I RELACIONS AMB LES CORTS

- 12035** *Reial decret 450/2026, de 3 de juny, pel qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT) en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport i pel qual es modifica el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

I

La Comunicació de la Comissió Europea, de 9 de desembre de 2020, titulada «Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent: encarrilar el transport europeu de cara al futur» (en endavant, Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent), preveu la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (en endavant, SIT) com una mesura fonamental per aconseguir una mobilitat multimodal connectada i automatitzada, i contribuir així a la transformació del sistema europeu de transport per assolir l'objectiu d'aconseguir una mobilitat eficient, segura, sostenible, intel·ligent i resiliència.

Aquesta Estratègia va definir com una de les seves fites concretes la revisió de la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport (en endavant, Directiva SIT), de manera que es permeti una integració fluida amb altres modes de transport, com el ferrocarril o modes basats en models de mobilitat activa, i es faciliti així el canvi a aquests modes sempre que sigui possible, a fi de millorar l'eficiència i l'accessibilitat.

La resposta als problemes creixents provocats per l'augment de la mobilitat per carretera, en particular, la congestió i la seguretat viària, no s'ha de limitar a mesures tradicionals, com l'ampliació de les infraestructures del transport per carretera actuals, sinó que la innovació i una gestió millor de les eines existents han de tenir un paper cabdal en la implantació de solucions més eficaces i eficients que permetin materialitzar de forma indubtable una mobilitat segura i sostenible.

L'Estratègia espanyola de seguretat viària 2030 va posar l'accent en línies d'actuació estratègiques que tinguessin en compte el paper dels SIT per «potenciar la connectivitat i la digitalització per a una mobilitat segura en zones urbanes» i també per «potenciar la gestió del trànsit segura, sostenible i intel·ligent».

En aquest àmbit, la posada en marxa dels punts d'accés nacional en matèria de trànsit i mobilitat i en matèria de transport multimodal es constitueixen com a veritables nodes de recopilació de dades de mobilitat que assegurin una prestació més eficient i compartida de la informació entre tots els actors presents en el sistema de transport. La mateixa Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible, destaca la rellevància de la disponibilitat de dades per aconseguir els objectius de sostenibilitat en la mobilitat com a mitjà cabdal per materialitzar un model nou en el sistema de transport a través del paper i la importància dels punts d'accés nacional corresponents.

II

La importància de la recopilació veraç, la disponibilitat, l'accés i l'intercanvi de dades de trànsit entre els diferents usuaris i agents de l'ecosistema de mobilitat viària s'ha identificat en l'àmbit de la Unió Europea com un dels eixos d'actuació prioritaris, especialment en relació amb les dades en temps real.

Així, la Comissió Europea, en l'avaluació de la Directiva SIT, va assenyalar que la implantació dels SIT s'ha anat fent de manera fragmentària i poc coordinada a la Unió Europea, la qual cosa no ha permès garantir la continuïtat geogràfica dels serveis que es puguin prestar a través d'aquesta tecnologia a tot el territori de la Unió Europea i a les seves fronteres exteriors. A més, va constatar que els estats membres s'han d'esforçar per millorar l'eficàcia, la interoperabilitat i la cooperació dels punts d'accés nacionals a tota la Unió Europea, així com per facilitar als usuaris l'accés a les dades i racionalitzar-ne l'intercanvi. Addicionalment, s'ha de millorar la disponibilitat de certes dades cabdals per millorar la mobilitat i per prestar serveis essencials dins del sistema de transport i del trànsit.

Aquestes circumstàncies i punts febles han comportat que la Comissió Europea adoptés, el 14 de desembre de 2021, una proposta de modificació de la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, que, després del procediment legislatiu degut, ha comportat l'aprovació, la publicació oficial i l'entrada en vigor posterior de la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de novembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE, per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport.

Aquesta Directiva (UE) 2023/2661 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de novembre de 2023, disposa a l'article segon un termini de transposició fins al 21 de desembre de 2025.

D'acord amb el que s'ha exposat, ara, a través d'aquest Reial decret, s'incorpora al nostre ordenament intern la dita Directiva (UE) 2023/2661 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de novembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010, amb l'objectiu d'establir el marc general normatiu que serveixi de suport per a la implantació i l'ús coordinats i coherents de sistemes intel·ligents de transport (SIT) a Espanya.

III

Aquest Reial decret es compon de vuit articles, sis disposicions addicionals, una disposició derogatòria, cinc disposicions finals i tres annexos.

L'articulat recull els elements essencials de l'acte legislatiu de la Unió Europea, estableix les provisions i les obligacions consegüents per a un desplegament eficaç i coordinat dels sistemes intel·ligents de transport i els principis per implantar-los, assegura la disponibilitat, l'accés i l'intercanvi de dades com l'autèntic eix sobre el qual ha de girar la política de transports i mobilitat i configura de forma expressa els punts d'accés nacional de trànsit i mobilitat, transport multimodal i zones d'estacionament segures i protegides per als camions i els vehicles comercials com els focus o els nodes crítics per garantir aquest flux real i eficient de dades i serveis.

Les disposicions addicionals es refereixen al tractament de dades de caràcter personal, l'obligació de comunicar a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit les activitats i els projectes desplegats a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, la normativa aplicable sobre reutilització de la informació del sector públic i sobre responsabilitat, la cooperació i la col·laboració entre els ministeris de l'Interior i de Transports i Mobilitat Sostenible amb la participació, si escau, dels sectors afectats i experts en la matèria, i finalment els mecanismes d'intercanvi i comunicació de dades al Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

La disposició derogatòria única deroga de forma expressa el Reial decret 662/2012, de 13 d'abril, pel qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT) en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport, norma per la qual es va dur a terme la transposició de la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010.

Quant a les disposicions finals, la primera inclou l'habilitació derivada del títol competencial que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor. La

segona disposa la modificació del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, a fi d'assegurar la coherència normativa deguda en relació amb el que disposa l'annex II del Reial decret, en concret, per reforçar el caràcter obligatori de la disponibilitat de dades en relació amb l'establiment de limitacions o restriccions a la circulació i la informació del trànsit en temps real sobre incidències o esdeveniments a la via, la qual cosa necessita una actualització de l'articulat i de l'annex II del Reglament esmentat. La resta de disposicions finals, tercera, quarta i cinquena, estableixen la incorporació al dret intern de la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de novembre de 2023, l'habilitació per modificar els annexos a través d'una ordre ministerial i la data d'entrada en vigor de la norma.

Juntament amb això, l'annex I recull les accions i els àmbits prioritaris per implantar els sistemes intel·ligents de transport; l'annex II recull la llista de dades cabdals, que tenen la consideració de dades d'alt valor segons el que disposa la Llei 37/2007, de 16 de novembre, sobre reutilització de la informació del sector públic, i l'annex III recull els serveis essencials que s'han de prestar a les carreteres principals d'Espanya.

IV

D'acord amb el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació.

Quant a la seva necessitat i eficàcia, aquesta modificació està justificada tant per l'obligatorietat de transposició de la normativa europea esmentada com per una raó d'interès general, com és la de maximitzar el benestar de la ciutadania i la seva seguretat en la circulació. S'ha optat per la redacció d'un reial decret nou com a instrument més adequat per garantir-ne la consecució, atesa la dimensió de la modificació, i, en conseqüència, per la derogació de l'anterior Reial decret 662/2012, de 13 d'abril, que, al seu dia, va transposar l'original Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010.

Pel que fa a la proporcionalitat, aquest Reial decret és l'instrument més adequat, ja que conté la regulació imprescindible per dur a terme els canvis necessaris per adequar els aspectes essencials sobre els sistemes intel·ligents de transport, després de comprovar que no hi ha altres opcions normatives menys restrictives de drets o que imposin més obligacions als destinataris.

Pel que fa a la seguretat jurídica, la proposta normativa s'exerceix de manera coherent amb la resta d'ordenament jurídic, nacional i de la Unió Europea, de manera que es manté un marc normatiu estable, predictable, integrat, clar i de certesa que facilita la presa de decisions a les persones tant com és possible.

En aplicació del principi de transparència, aquesta norma s'ha sotmès als tràmits de consulta pública prèvia i d'audiència i informació pública que preveu l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, en relació amb l'article 26, apartats 2 i 6, de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

Aquesta norma nova compleix el principi d'eficiència perquè evita càrregues administratives innecessàries o accessòries i permet racionalitzar, en la seva aplicació, la gestió dels recursos públics, atès que qualsevol acció es duu a terme en el marc de la col·laboració i s'utilitzen instruments disponibles a fi de minimitzar l'impacte sobre els recursos públics esmentats, i compleix el principi d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

Aquest Reial decret ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb el que disposa l'article 8.5.d) del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

Així mateix, ha rebut l'informe de l'Agència Espanyola de Protecció de Dades, d'acord amb el que disposa l'article 5.3.b) de l'Estatut de l'Agència esmentada, aprovat pel Reial decret 389/2021, d'1 de juny.

El present Reial decret es dicta a l'empara de l'article 149.1.21a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

En la seva virtut, a proposta dels ministres de l'Interior, de Transports i Mobilitat Sostenible i, només per a la disposició final segona, de modificació del Reglament general de circulació, de la ministra de Defensa i del ministre d'Indústria i Turisme, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 2 de juny de 2026,

DISPOSO:

Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret estableix el marc per a la implantació i l'ús de manera coordinada i coherent dels sistemes intel·ligents de transport (en endavant, SIT) a Espanya, i fixa les condicions generals necessàries per assolir aquest objectiu.

2. Aquest Reial decret és aplicable a la implantació de les aplicacions i els serveis dels SIT en l'àmbit del transport per carretera i les seves interfícies amb altres modes de transport, sense perjudici de matèries relatives a la seguretat nacional.

Article 2. Àmbits prioritaris, dades i serveis de SIT.

1. Els àmbits prioritaris d'aplicació són els que defineix l'annex I.

2. S'estableix l'obligació de la disponibilitat de dades i la implantació dels serveis de SIT en els àmbits prioritaris, en l'àmbit geogràfic específic que indica l'annex II i la implantació dels serveis d'informació mínima universal sobre el trànsit amb l'extensió i en l'àmbit geogràfic específic que indica l'annex III.

Article 3. Definicions.

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Sistemes intel·ligents de transport (SIT): els sistemes en els quals s'apliquen tecnologies de la informació i les comunicacions en l'àmbit del transport per carretera, incloent-hi infraestructures, vehicles i usuaris, i en la gestió del trànsit i la mobilitat, així com per a les interfícies amb altres modes de transport.

b) Interoperabilitat: la capacitat dels sistemes i dels processos empresarials subjacents per intercanviar dades i compartir informació i coneixements, la qual fa possible la continuïtat dels serveis de SIT.

c) Aplicació de SIT: un instrument operatiu per a l'aplicació de SIT.

d) Servei de SIT: el subministrament d'una aplicació de SIT a través d'un marc d'organització i funcionament ben definit a fi de contribuir a la seguretat dels usuaris, l'eficiència, la mobilitat sostenible o la comoditat, o facilitar o donar suport a les operacions de transport i els desplaçaments.

e) Proveïdor de serveis de SIT: qualsevol proveïdor públic o privat d'un servei de SIT.

f) Usuari de SIT: qualsevol usuari d'aplicacions o serveis de SIT, en particular els viatgers, els usuaris vulnerables de la xarxa viària, els usuaris i operadors de les infraestructures de transport per carretera, els gestors de flotes de vehicles i els gestors de serveis de socors.

g) Usuaris vulnerables de la xarxa viària: usuaris no motoritzats de la xarxa viària com, per exemple, els vianants i els ciclistes, així com els motoristes i les persones amb discapacitat o amb mobilitat o orientació limitades.

h) Plataforma: una unitat dins o fora del vehicle que fa possible el desplegament, la prestació, l'explotació i la integració d'aplicacions i serveis de SIT.

- i) Interfície: un dispositiu entre sistemes que facilita els mitjans de comunicació a través dels quals es poden connectar i actuar entre si.
- j) Compatibilitat: la capacitat general d'un dispositiu o sistema per funcionar amb un altre dispositiu o sistema sense introduir-hi modificacions.
- k) Continuitat dels serveis: la capacitat de subministrar serveis sense interrupcions a les xarxes de transport.
- l) Especificació: mesura vinculant que estableix disposicions que contenen requisits, procediments o qualssevol altres normes pertinents.
- m) Sistemes de transport intel·ligents i cooperatius (SIT-C): els sistemes de transport intel·ligents que permeten als usuaris interactuar i cooperar mitjançant l'intercanvi de missatges segurs i fiables, sense conèixer-se prèviament i de manera no discriminatòria.
- n) Servei de SIT-C: un servei de SIT prestat a través de SIT-C.
- ñ) Disponibilitat de dades: existència de dades en format digital llegible per màquina.
- o) Punts d'accés nacional: interfícies digitals que constitueixen punts d'accés únics a les dades de cada una de les accions prioritàries que defineix l'annex I, segons s'estableixin en els reglaments de desplegament de la Directiva 2010/40/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 7 de juliol de 2010.
- p) Accessibilitat de dades: possibilitat de sol·licitar i obtenir dades en un format digital llegible per màquina.
- q) Informació subjacent: la informació en l'àmbit d'aquest Reial decret que s'ha considerat pertinent per informar els usuaris de la xarxa viària i dels SIT.
- r) Norma: especificació tècnica adoptada per un organisme de normalització reconegut, d'aplicació repetida o contínua, l'observança del qual no és obligatòria, i que revesteix una de les formes següents:
 - 1a «Norma internacional»: norma adoptada per un organisme internacional de normalització.
 - 2a «Norma europea»: norma adoptada per una organització europea de normalització.
 - 3a «Norma harmonitzada»: norma europea adoptada arran d'una petició de la Comissió per aplicar la legislació d'harmonització de la Unió.
 - 4a «Norma nacional»: norma adoptada per un organisme nacional de normalització.

Article 4. *Principis per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT).*

1. La implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT) s'ha de dur a terme d'acord amb els principis següents:
 - a) Eficàcia: contribuir de forma tangible a superar els reptes principals que ha d'afrontar el transport per carretera a Europa.
 - b) Rendibilitat: optimitzar la relació entre els costos i els resultats obtinguts respecte de l'assoliment d'objectius.
 - c) Proporcionalitat: fixar, si és procedent, diferents nivells assolibles de qualitat i implantació dels serveis, tenint en compte les especificitats regionals, nacionals i europees.
 - d) Continuitat dels serveis: assegurar uns serveis ininterromputs en el conjunt de la Unió Europea, en particular a la xarxa transeuropea i, quan sigui possible, a les seves fronteres exteriors, quan estiguin implantats els serveis de SIT. La continuïtat dels serveis s'ha de garantir en un nivell adaptat a les característiques de les xarxes de transport que connecten països entre si i, quan sigui procedent, regions entre si i ciutats amb zones rurals.
 - e) Interoperabilitat: garantir que els sistemes, les aplicacions, els serveis i els processos empresarials en què es basen tinguin la capacitat d'intercanviar dades i compartir informació i coneixements amb un format normalitzat per fer possible una prestació efectiva dels serveis de SIT.
 - f) Retrocompatibilitat: garantir, quan estigui justificat, la capacitat dels sistemes de SIT de funcionar amb els sistemes existents que comparteixen les mateixes funcions,

sense obstaculitzar el desplegament de les noves tecnologies, i mentre donen suport, quan sigui procedent, a la complementarietat amb les noves tecnologies o la transició envers aquestes.

g) Respectar les característiques de la infraestructura i la xarxa nacionals existents: tenir en compte les diferències inherents a les característiques de les xarxes de transport, en particular, la dimensió dels volums de trànsit i les condicions meteorològiques de la xarxa viària i les especificitats de les infraestructures.

h) Igualtat d'accés: no imposar obstacles ni discriminacions a l'accés dels viatgers i usuaris vulnerables de la xarxa viària a les aplicacions i els serveis de SIT. Quan sigui procedent, i si les aplicacions i els serveis de SIT estan concebuts per interactuar o proporcionar informació als usuaris de SIT amb discapacitat, han de ser accessibles per a aquestes persones, de conformitat amb els requisits d'accessibilitat de l'annex I de la Directiva (UE) 2019/882 del Parlament Europeu i del Consell, de 17 d'abril de 2019, sobre els requisits d'accessibilitat dels productes i serveis; han de ser fàcils d'utilitzar per a les persones amb coneixements digitals limitats.

i) Maduresa: demostrar, després de l'avaluació del risc oportuna, incloent-hi, si escau, proves en condicions reals, entre fabricants de vehicles i dispositius i proveïdors d'infraestructura, la solidesa dels sistemes de SIT innovadors, mitjançant un nivell suficient de desenvolupament tècnic i explotació operativa.

j) Qualitat: garantir la compatibilitat de les aplicacions i els serveis de SIT, que depenen d'horaris o posicionament, amb almenys els serveis de navegació que presta Galileo, incloent-hi l'autenticació de missatges de navegació del seu servei obert i altres serveis de Galileo, com el servei d'alta precisió, quan estigui disponible, i els sistemes del sistema europeu de navegació per complement geoestacionari (EGNOS).

k) Intermodalitat: tenir en compte la coordinació dels diversos modes de transport, quan escaigui, en implantar els SIT.

l) Coherència: tenir en compte les normes, les polítiques i les activitats vigents de la Unió Europea que siguin pertinents en l'àmbit dels SIT, en particular, en l'àmbit de la normalització i, en el cas de les especificacions, el principi de neutralitat tecnològica que estableix la Directiva (UE) 2018/1972 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2018, per la qual s'estableix el Codi europeu de les comunicacions electròniques.

m) Transparència i confiança: aportar transparència, per exemple, garantint la transparència de la classificació, també pel que fa als efectes sobre el medi ambient, a l'hora de proposar opcions de mobilitat als clients.

2. Addicionalment, quan sigui procedent, ha de garantir que les aplicacions i els serveis de SIT que depenen de les dades d'observació de la Terra utilitzin les dades, la informació o els serveis de Copernicus. A més de les dades de Copernicus, es poden utilitzar altres dades i serveis.

Article 5. *Implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT).*

1. L'aplicació a Espanya de les especificacions i les normes dictades per la Comissió Europea sobre la implantació de SIT respecte de les accions i els àmbits prioritaris que recull l'annex I s'ha de dur a terme de conformitat amb les mesures que, a aquest efecte, s'adoptin per ordre de les persones titulars del Ministeri de l'Interior o del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les matèries de les seves competències respectives.

2. Els SIT per als quals la Comissió Europea no hagi adoptat especificacions o normes es poden implantar a Espanya d'acord amb les condicions i els procediments tècnics que es determinin per ordre de les persones titulars del Ministeri de l'Interior o del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les matèries de les seves competències respectives, sense perjudici dels procediments que preveu la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 de setembre de 2015, per la

qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de regles relatives als serveis de la societat de la informació.

3. Les mesures o les disposicions que s'adoptin de conformitat amb el que disposen els apartats anteriors s'han de dur a terme d'acord amb els principis que estableix l'article 3.

4. A l'efecte d'aplicació d'aquest Reial decret, el Ministeri de l'Interior és el responsable de les accions derivades del Punt d'Accés Nacional de trànsit i mobilitat, mentre que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és el responsable de les accions derivades del Punt d'Accés Nacional de transport multimodal i el Punt d'Accés Nacional de zones d'estacionament segures i protegides.

Article 6. *Disponibilitat de dades i implantació dels serveis de SIT.*

1. Les dades que inclou l'annex II han d'estar disponibles i han de ser accessibles en les dates que indica l'annex esmentat a través dels punts d'accés nacional de trànsit i mobilitat, de transport multimodal, i de zones d'estacionament segures i protegides, o dels altres punts d'accés que es creïn per ordre de les persones titulars del Ministeri de l'Interior o el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les matèries de les seves competències respectives.

2. L'annex II indica el Punt d'Accés Nacional on han d'estar disponibles per a cada tipus, categoria i subcategoria de dades.

3. Els terminis que indica l'annex II s'apliquen únicament a les infraestructures i els serveis que existeixin quan conclogui el termini esmentat. En el cas que siguin aplicables a infraestructures acabades o serveis iniciats en una data posterior, s'entén que aquests terminis coincideixen amb les seves dates de finalització.

4. Les autoritats responsables de la gestió, la regulació i el control del trànsit, els titulars o els gestors de les infraestructures de transport, els operadors de transport de viatgers, els proveïdors de serveis de mobilitat, les entitats i altres proveïdors de dades, aplicacions i serveis han de comunicar als punts d'accés nacional corresponents les dades que inclou l'annex II abans de les dates que s'hi estableixen.

Per ordre de les persones titulars del Ministeri de l'Interior o el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, s'han d'articular els mecanismes i els requisits de comunicació necessaris per transmetre aquesta informació als punts d'accés nacional que gestionin respectivament, sota el compliment dels principis que recull l'article 3.

5. La implantació dels serveis de SIT que especifica l'annex III per a l'àmbit geogràfic s'ha de desplegar abans de les dates corresponents que indica l'annex esmentat.

Article 7. *Mesures provisionals en situacions d'emergència.*

Mitjançant l'ordre de les persones titulars dels ministeris de l'Interior, de Defensa i de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les seves competències respectives, es poden adoptar mesures provisionals en una situació d'emergència relacionada amb qüestions de seguretat nacional que afectin les aplicacions i els serveis de SIT implantats en l'àmbit geogràfic d'aplicació d'aquest Reial decret per tal d'assegurar-ne la integritat, sense perjudici que la Comissió Europea pugui establir mecanismes propis d'assegurament del funcionament del sistema i aplicacions de forma coordinada en l'àmbit de la Unió Europea.

Article 8. *Deure d'informació.*

1. El Ministeri de l'Interior, a través de l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, ha d'informar la Comissió Europea sobre els progressos fets en la implantació de les activitats i els projectes nacionals en els àmbits prioritaris en relació amb els annexos I, II i III d'aquest Reial decret, cada tres anys, a comptar del 21 de març de 2025.

2. Les entitats, les administracions i altres proveïdors que estableixin aplicacions, o proveeixin dades o serveis de SIT amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret resten obligats a remetre a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit,

abans de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, i cada tres anys posteriorment, un informe on es recullin les mesures i els projectes implantats, de conformitat amb el model publicat a la seu electrònica de l'organisme autònom esmentat.

Disposició addicional primera. *Tractament de dades de caràcter personal.*

Les dades que constitueixin dades personals tal com les defineix l'article 4, punt 1, del Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, s'han de tractar en virtut d'aquest Reial decret únicament en la mesura que el tractament esmentat sigui necessari per executar les aplicacions, els serveis i les accions de SIT que indica l'annex I d'aquest Reial decret. El tractament s'ha de dur a terme de conformitat amb el que preveuen el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades, i la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i de conformitat amb la normativa de transposició a Espanya de la Directiva 2002/58/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de juliol de 2002, relativa al tractament de les dades personals i a la protecció de la intimitat en el sector de les comunicacions electròniques (Directiva sobre la privacitat i les comunicacions electròniques).

Quan les especificacions i les normes dictades per la Comissió Europea sobre la implantació de SIT respecte de les accions i els àmbits prioritaris que recull l'annex I, als quals es refereix l'article 4 d'aquest Reial decret, estableixin tractaments de dades personals, únicament es poden tractar les categories de dades personals que prevegin les dites especificacions, i s'han de respectar en tot cas, si més no, les garanties adequades que s'hi estableixin. En cap cas no s'han de tractar dades personals si les especificacions esmentades no n'han establert els tractaments.

Així mateix, en el funcionament de les aplicacions s'ha de garantir, sempre que sigui possible, l'anonimat de l'interessat i, en tot cas, que només es recullen les dades que siguin imprescindibles per a la prestació dels serveis que se'n derivin.

Quan l'anonimització sigui possible tècnicament i la finalitat del tractament de dades es pugui assolir amb dades anonimitzades, s'ha d'optar per utilitzar-les.

Quan l'anonimització no sigui possible tècnicament o la finalitat del tractament de dades no es pugui assolir amb dades anonimitzades, les dades s'han de pseudonimitzar, sempre que la pseudonimització sigui possible tècnicament i la finalitat del tractament de dades es pugui assolir amb l'ús de dades pseudonimitzades.

Disposició addicional segona. *Comunicació al Ministeri de l'Interior.*

Les entitats, les administracions i altres proveïdors que a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret hagin proveït dades o hagin implantat aplicacions i serveis de SIT han de remetre a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit, en el termini de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, un informe sobre les activitats i els projectes desplegats, de conformitat amb el model que indica l'article 8.2.

Disposició addicional tercera. *Reutilització de la informació.*

En la implantació i l'ús d'aplicacions i serveis dels SIT, és aplicable la Llei 37/2007, de 16 de novembre, sobre reutilització de la informació del sector públic.

La reutilització de dades de les quals disposin organismes del sector públic i que no estiguin subjectes al règim específic d'accés i compartició de dades establert a la normativa de SIT s'ha de regir, en el que sigui aplicable, pel Reglament (UE) 2022/868 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2022, relatiu a la governança europea de dades.

Disposició addicional quarta. *Responsabilitat.*

La responsabilitat, pel que fa a la implantació i l'ús d'aplicacions i serveis dels SIT, que s'ha de fer de forma justa, neutra, imparcial, no discriminatòria i transparent, s'exigeix d'acord amb el que preveu el text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, sense perjudici del que estableix el text refós de la Llei sobre responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor, aprovat pel Reial decret legislatiu 8/2004, de 29 d'octubre, i de les competències de les comunitats autònomes en la matèria.

Disposició addicional cinquena. *Cooperació i col·laboració.*

Els ministeris de l'Interior i de Transports i Mobilitat Sostenible han d'establir procediments de cooperació i col·laboració, amb la participació, si escau, d'òrgans de les administracions públiques, de representants dels sectors afectats i d'experts de prestigi reconegut, amb l'objecte d'assessorar sobre la implantació i l'ús dels SIT. En aquest sentit, el Ministeri de l'Interior i el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les matèries de les seves competències respectives, han de cooperar amb els proveïdors de dades i de serveis de SIT, i els seus usuaris per al foment de l'operativitat, la interoperabilitat, l'intercanvi de dades, la implementació d'especificacions, l'accés segur i altres requisits exigibles. També han de cooperar amb les autoritats d'altres estats membres per tal de garantir la prestació de serveis i la disponibilitat de dades transfrontereres.

Disposició addicional sisena. *Mecanismes d'intercanvi de dades.*

La Direcció General de Trànsit, en un termini màxim de vint-i-quatre mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, ha de publicar al «Butlletí Oficial de l'Estat» una resolució sobre els requisits per a l'intercanvi i la comunicació de dades al Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o de rang inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret i, en particular, el Reial decret 662/2012, de 13 d'abril, pel qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT) en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor.

Disposició final segona. *Modificació del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

El Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, queda modificat com segueix:

U. L'article 37 queda redactat de la manera següent:

«Article 37. *Ordenació especial del trànsit per raons de seguretat o fluïdesa de la circulació, o per motius mediambientals.*

1. Quan raons de seguretat o fluïdesa de la circulació ho aconsellin, o per motius mediambientals, l'autoritat competent pot ordenar un altre sentit de circulació, la prohibició total o parcial d'accés a parts de la via, o bé amb caràcter general, o bé per a vehicles o usuaris determinats, el tancament de vies determinades, el seguiment obligatori d'itineraris concrets o la utilització de vorals o carrils en sentit oposat al previst normalment (article 18 del text refós).

2. El tancament a la circulació d'una via objecte de la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària només s'ha de fer amb caràcter excepcional i l'ha d'autoritzar expressament l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, l'autoritat autonòmica o local responsable de la regulació del trànsit, llevat que estigui motivat per deficiències físiques de la infraestructura o perquè s'hi facin obres; en aquest cas, l'autorització correspon al titular de la via, i s'ha de preveure, sempre que sigui possible, l'habilitació d'un itinerari alternatiu i la seva senyalització. El tancament i l'obertura al trànsit l'han d'executar, en tot cas, els agents de l'autoritat responsable de la vigilància i la disciplina del trànsit, el personal dependent o habilitat per l'autoritat de trànsit, o el personal d'explotació de l'organisme titular de la via.

3. L'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, l'autoritat autonòmica o local responsable de la regulació del trànsit, així com els organismes titulars de les vies, poden imposar restriccions o limitacions a la circulació per raons de seguretat viària o fluïdesa del trànsit, a petició del titular de la via o d'altres entitats, com les societats concessionàries d'autopistes de peatge, i el peticionari queda obligat a senyalitzar l'itinerari alternatiu corresponent que fixi l'autoritat de trànsit, en tot el seu recorregut.

4. Les autoritats competents a què s'ha fet referència per autoritzar qualsevol mesura que impliqui una ordenació especial del trànsit en els termes indicats anteriorment han de comunicar per mitjans electrònics les mesures acordades al Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

5. Els supòsits de circulació en sentit contrari a l'estipulat tenen la consideració d'infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 77.f) del text refós.

6. La circulació per vies subjectes a restriccions o limitacions imposades per raons de seguretat viària o fluïdesa del trànsit, o per motius mediambientals sense l'autorització corresponent té la consideració d'infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 77.l) del text refós.»

Dos. L'apartat 4 de l'article 39 queda redactat de la manera següent:

«4. Les limitacions s'han de publicar, en tot cas, amb una antelació mínima de vuit dies hàbils en el "Butlletí Oficial de l'Estat" i, facultativament, als diaris oficials de les comunitats autònomes que esmenta l'apartat anterior.

En casos imprevistos o per circumstàncies excepcionals, quan es consideri necessari per aconseguir més fluïdesa o seguretat de la circulació, l'autoritat de trànsit corresponent pot determinar les restriccions mitjançant l'adopció de les mesures oportunes durant el temps necessari.

Les autoritats competents a què s'ha fet referència per autoritzar qualsevol limitació al trànsit han de comunicar per mitjans electrònics les mesures acordades al Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.»

Tres. S'incorpora un paràgraf tercer a l'apartat 3 de l'article 139, amb la redacció següent:

«L'inici i la fi efectius de les obres i la seva afectació als serveis viaris s'han de comunicar, en el moment en què es materialitzin, a l'autoritat responsable de la

gestió del Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat, pels mitjans electrònics que especifiquin les instruccions corresponents sobre regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit amb anterioritat a l'inici.»

Quatre. S'incorpora l'article 14 *bis* a l'annex II, secció 1a, amb la redacció següent:

«Article 14 *bis*. *Comunicació*.

L'organització de l'esdeveniment és responsable de comunicar, pels mitjans electrònics que l'òrgan competent en matèria de trànsit i seguretat viària faci constar en l'autorització, l'inici i la fi efectius de l'ús excepcional de la via, a l'autoritat responsable de la gestió del Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.»

Cinc. L'article 18 de l'annex II, secció 2a, queda amb la redacció següent:

«Article 18. *Comunicació a les autoritats competents*.

L'organització està obligada a comunicar la celebració de la marxa ciclista als ajuntaments de les localitats per les quals discorri. Addicionalment, l'organització de l'esdeveniment és responsable de comunicar, pels mitjans electrònics que l'òrgan competent en matèria de trànsit i seguretat viària faci constar en l'autorització, l'inici i la fi efectius de l'ús excepcional de la via, a l'autoritat responsable de la gestió del Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.»

Sis. La secció 3a de l'annex II queda amb la redacció següent:

«Secció 3a *Circulació de vehicles històrics*

Article 32. *Participació de vehicles històrics. Comunicació prèvia*.

Els esdeveniments en què participin vehicles històrics conceptuals com a tals d'acord amb el Reial decret 892/2024, de 10 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de vehicles històrics, o de més de trenta anys d'antiguitat en nombre superior a quinze vehicles, en els quals s'estableixi una classificació de velocitat o regularitat inferior a 50 quilòmetres per hora de mitjana, així com altres esdeveniments consistents en esdeveniments o manifestacions turístiques, concentracions, concursos de conservació o elegància i, en general, qualsevol classe d'esdeveniment en el qual no s'estableixi cap classificació sobre la base del moviment dels vehicles, ja sigui en funció de la seva velocitat o bé de la regularitat, s'han de comunicar amb una antelació de vint dies hàbils respecte del seu inici a l'autoritat encarregada de la regulació, la gestió i la vigilància del trànsit.

Quan els esdeveniments de vehicles a què es refereix el paràgraf anterior no necessitin el tancament total o parcial a la circulació de la via, n'hi ha prou a fer la comunicació a l'autoritat encarregada de la regulació, la gestió i la vigilància del trànsit, que requereix l'aportació de la informació o la documentació següent:

- a) Nom de l'esdeveniment i, si escau, número cronològic de l'edició.
- b) Data de celebració i horari.
- c) Identificació del responsable de l'organització.
- d) Nombre aproximat de participants que es preveu.

L'autoritat competent ha de justificar la recepció de la comunicació i ha de recordar l'obligació de complir les normes de circulació.

Article 33. *Esdeveniments que necessiten autorització.*

Els esdeveniments de vehicles a què es refereix l'article anterior que necessitin el tancament total o parcial a la circulació d'una via es consideren proves esportives i s'han d'autoritzar de conformitat amb el que disposa l'article 2 de la secció 1a, si bé només és exigible l'assegurança de responsabilitat civil.

El responsable de l'esdeveniment està obligat a comunicar pels mitjans electrònics que l'òrgan competent en matèria de trànsit i seguretat viària faci constar en l'autorització, o per qualsevol altre mitjà, a l'autoritat competent en matèria de trànsit i seguretat viària, l'inici i la fi efectius de l'afectació a la circulació de la via a l'autoritat responsable de la gestió del Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.»

Set. S'incorpora la secció 4a a l'annex II, amb el contingut següent:

«Secció 4a Altres esdeveniments

Article 34. *Normativa aplicable. Regles generals.*

1. La celebració d'activitats o esdeveniments organitzats amb fins recreatius, turístics o tradicionals, en els quals no hi hagi competició esportiva, però que per dur-se a terme necessitin ocupar totalment o parcialment la via, i interfereixen en la fluïdesa i la seguretat ordinàries de la circulació de la via, s'ha de comunicar pels promotors o els organitzadors amb una antelació mínima de deu dies hàbils respecte de la data de celebració a l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, l'autoritat autonòmica o local responsable en matèria de seguretat viària, perquè aquest organisme pugui estimar la procedència de la celebració en el moment indicat, tenint en compte l'afectació provocada i el calendari de restriccions a la circulació, i dictar les instruccions que siguin procedents en relació amb la regulació, l'ordenació, la gestió i la vigilància del trànsit, després de demanar els informes que siguin necessaris per motivar-les.

2. Es considera que hi ha una afectació a la circulació quan es doni alguna de les situacions següents:

a) Circulació per la calçada de la via a velocitat anormalment reduïda o que envaeixi carrils de sentit contrari.

b) Vianants o vehicles obligats a utilitzar el voral, que ocupin o envaeixin carrils de la calçada quan no els correspongui.

c) Incompliment per part d'algun dels vehicles participants o utilitzats per dur a terme l'activitat d'algun dels requisits establerts reglamentàriament per poder circular per vies d'ús públic, obertes al trànsit general d'usuaris.

d) Qualsevol altra que, per les seves característiques, usuaris i participants, o envergadura, requereixi el tancament total o parcial d'una via a fi de garantir la seguretat de la circulació i de la resta d'usuaris de la via.

3. La comunicació de les activitats requereix l'aportació de la informació o la documentació que estableix el paràgraf b) de l'article 2.3 de la secció 1a, a excepció del que estableix el punt 2n en relació amb el punt 7è, únicament és exigible el justificant de la contractació de l'assegurança de responsabilitat civil a què es refereix l'article 14 d'aquest annex.

4. El responsable de l'activitat també està obligat a comunicar, per mitjans electrònics, l'inici i la fi efectius de l'afectació a la circulació de la via a l'autoritat responsable de la gestió del Punt d'Accés Nacional en matèria de trànsit i mobilitat.

5. L'alteració de la seguretat i la fluïdesa de la via a causa de l'execució d'una activitat organitzada sense haver obtingut prèviament les instruccions d'ordenació i regulació del trànsit corresponent o la resolució prèvia que l'aprovi o l'autoritzi, o

incomplint el que s'hi disposa, pot tenir la consideració d'infracció greu de conformitat amb el que disposa l'article 76.c) del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, si es donen els supòsits que s'hi consideren.

Article 35. *Esdeveniments que necessiten autorització.*

En el supòsit que l'activitat requereixi el tancament total o parcial a la circulació d'una via [paràgraf d) de l'apartat 2 anterior], l'organisme autònom Prefectura Central de Trànsit o, si escau, l'autoritat autonòmica o local responsable de la regulació del trànsit ha d'emetre una resolució expressa que autoritzi o denegui aquest tancament, que s'ha d'acompanyar amb les instruccions d'ordenació i regulació del trànsit corresponents. Aquesta resolució es pot emetre com a màxim fins al dia abans de l'inici de l'activitat, i el silenci administratiu té efecte desestimatori en relació amb el seu impacte sobre el domini i el servei públic de les vies de circulació.»

Disposició final tercera. *Incorporació del dret de la Unió Europea.*

A través d'aquest Reial decret s'incorpora al dret intern la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de novembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE, per la qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes de transport intel·ligents en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres modes de transport.

Disposició final quarta. *Habilitació per a la modificació dels annexos.*

Es faculta els ministres de l'Interior i de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les seves competències respectives, per modificar per ordre els annexos d'aquest Reial decret de conformitat amb les especificacions i les normes que adopti la Comissió Europea.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

3 de juny de 2026.

FELIPE R.

El ministre de la Presidència, Justícia i Relacions amb les Corts,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA

ANNEX I

Àmbits i accions prioritàris

Als efectes d'aquest Reial decret, els àmbits prioritàris i, dins d'aquests àmbits, les accions són els següents:

1. Àmbit prioritàri I: serveis de SIT relacionats amb la informació i la mobilitat

Entre les especificacions i les normes relatives als serveis de SIT relacionats amb la informació i la mobilitat destinats als passatgers s'inclouen les següents:

1.1 Especificacions per als serveis digitals de mobilitat multimodal en el conjunt de la Unió Europea (incloent-hi els serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals en el conjunt de la Unió Europea).

Determinació dels requisits necessaris perquè els serveis digitals de mobilitat multimodal en el conjunt de la Unió Europea i els serveis similars que ofereixin informació i funcions de reserva o compra per a més d'un operador del mateix mode de transport siguin fiables i accessibles per als usuaris de SIT, basada en:

1.1.1 la disponibilitat i l'accessibilitat, per als proveïdors de serveis de SIT, de les dades fiables existents sobre els desplaçaments i el trànsit utilitzades per als serveis digitals de mobilitat multimodal, sense perjudici de les limitacions que imposi la gestió de la seguretat i del transport;

1.1.2 la facilitació de l'intercanvi transfronterer de dades per via electrònica entre les autoritats públiques competents i les parts interessades i els proveïdors de serveis de SIT pertinents, especialment mitjançant interfícies normalitzades;

1.1.3 l'actualització ràpida, per les autoritats públiques competents i les parts interessades, de les dades disponibles sobre el trànsit i els desplaçaments multimodals utilitzades per als serveis digitals de mobilitat multimodal;

1.1.4 l'actualització ràpida de la informació sobre els desplaçaments multimodals, incloent-hi la relativa a la reserva i la compra, si escau, de serveis de transport per part dels proveïdors de serveis de SIT.

1.2 Especificacions per als serveis d'informació i navegació sobre trànsit per carretera en el conjunt de la Unió Europea (incloent-hi els serveis de navegació i informació sobre trànsit en temps real en el conjunt de la Unió Europea).

Determinació dels requisits necessaris perquè els serveis d'informació i navegació sobre trànsit per carretera en el conjunt de la Unió Europea siguin fiables i accessibles per als usuaris de SIT, basada en:

1.2.1 la disponibilitat i l'accessibilitat, per als proveïdors de serveis de SIT i altres parts interessades pertinents, de les dades fiables existents sobre la xarxa viària i el trànsit, incloent-hi les dades en temps real, utilitzades per a la informació sobre trànsit en temps real i els mapes digitals, sense perjudici de les limitacions que imposi la gestió de la seguretat i del transport;

1.2.2 la facilitació de l'intercanvi transfronterer de dades per via electrònica entre les autoritats públiques competents, les parts interessades i els proveïdors de serveis de SIT pertinents, en particular, les observacions sobre la qualitat de les dades;

1.2.3 l'actualització ràpida, per les autoritats públiques competents i les parts interessades, de les dades sobre la xarxa viària i el trànsit utilitzades per a la informació sobre trànsit en temps real;

1.2.4 l'actualització oportuna, als usuaris de la xarxa viària i altres parts interessades pertinents, de la informació sobre trànsit en temps real, per part dels proveïdors de serveis de SIT.

1.3 Especificacions relatives als serveis digitals per a la mobilitat multimodal en el conjunt de la Unió Europea i els serveis de navegació i informació sobre el trànsit per carretera.

1.3.1 Determinació dels requisits necessaris per a la recopilació, per les autoritats públiques competents o, quan sigui pertinent, pel sector privat, de dades sobre la xarxa viària i el trànsit (per exemple, plans de circulació del trànsit, reglaments de trànsit i itineraris recomanats, especialment en el cas dels vehicles pesants de transport de mercaderies) i per a la seva notificació als proveïdors de serveis de SIT, basada en:

1.3.1.1 la disponibilitat, per als proveïdors de serveis de SIT, de les dades existents sobre la xarxa viària i el trànsit (per exemple, plans de circulació del trànsit, reglaments de trànsit i itineraris recomanats) recopilades per les autoritats públiques competents o el sector privat;

1.3.1.2 la facilitació de l'intercanvi electrònic de dades entre les autoritats públiques competents i els proveïdors de serveis de SIT i altres parts interessades pertinents;

1.3.1.3 l'actualització ràpida, per les autoritats públiques competents o, quan sigui pertinent, pel sector privat, de les dades sobre la xarxa viària i el trànsit (per exemple, plans de circulació del trànsit, reglaments de trànsit i itineraris recomanats);

1.3.1.4 l'actualització ràpida, pels proveïdors de serveis de SIT, dels serveis i les aplicacions de SIT que utilitzen aquestes dades sobre la xarxa viària i el trànsit.

1.3.2 Determinació dels requisits necessaris perquè les dades sobre la xarxa viària, el trànsit i els desplaçaments i les infraestructures multimodals pertinents utilitzades per als mapes digitals siguin fiables i accessibles, en la mesura que sigui possible, per als fabricants de mapes digitals i els proveïdors de serveis de cartografia digital, basada en:

1.3.2.1 la disponibilitat i l'accessibilitat, per als fabricants de mapes digitals i els proveïdors de serveis de cartografia digital, de les dades existents sobre la xarxa viària, el trànsit i els desplaçaments i les infraestructures multimodals pertinents, incloent-hi els nodes d'accés identificats, utilitzades per als mapes digitals;

1.3.2.2 la facilitació de l'intercanvi electrònic de dades entre les autoritats públiques competents i les parts interessades i els fabricants i els proveïdors de serveis de mapes digitals privats;

1.3.2.3 l'actualització ràpida, per part de les autoritats públiques competents i les parts interessades, de les dades sobre la xarxa viària i el trànsit destinades als mapes digitals;

1.3.2.4 l'actualització ràpida dels mapes digitals per part dels fabricants de mapes digitals i els proveïdors de serveis de cartografia digital.

2. Àmbit prioritari II: serveis de SIT per a la gestió dels desplaçaments, el transport i el trànsit

Entre les especificacions i les normes relatives als serveis de SIT per a la gestió dels desplaçaments, el transport i el trànsit s'inclouen les següents:

2.1 Especificacions per als serveis millorats de gestió del trànsit i els incidents.

Determinació dels requisits necessaris per donar suport i harmonitzar els serveis millorats de gestió del trànsit i els incidents, basada en:

2.1.1 la disponibilitat i l'accessibilitat de les dades existents i fiables sobre la xarxa viària i el trànsit, així com de les dades sobre accidents i incidents necessàries per als serveis de gestió del trànsit i els incidents;

2.1.2 la facilitació de l'intercanvi electrònic de dades, en particular de dades sobre el transport de mercaderies pertinents per a la gestió del trànsit i els incidents (per exemple, el transport de mercaderies perilloses, les restriccions d'accés relacionades

amb les mercaderies o els vehicles sobredimensionats), entre els centres de gestió del trànsit, els centres d'informació sobre el trànsit, les parts interessades i els proveïdors de serveis de SIT pertinents, a través de les fronteres, en particular, mitjançant interfícies normalitzades;

2.1.3 l'actualització ràpida, per part de les parts interessades pertinents, de les dades disponibles sobre la xarxa viària i el trànsit, així com de les dades sobre accidents i incidents necessàries per als serveis millorats de gestió del trànsit i els incidents;

2.1.4 la disponibilitat i l'accessibilitat de les dades i les sinergies amb altres iniciatives encaminades a donar suport a la multimodalitat, la integració dels modes de transport i la facilitació del canvi modal a la xarxa europea de transport envers els modes de transport més sostenibles, a través de l'harmonització i la facilitació de l'intercanvi de dades.

2.2 Especificacions per als serveis de gestió de la mobilitat.

Determinació dels requisits necessaris per donar suport al desplegament, per part de les autoritats de transport públic, de serveis fiables de gestió de la mobilitat, basada en:

2.2.1 la disponibilitat i l'accessibilitat, en un format normalitzat, per a les autoritats públiques competents, de les dades existents i fiables sobre la xarxa viària, el trànsit i els desplaçaments multimodals necessàries per gestionar la mobilitat, sense perjudici dels requisits de protecció de dades;

2.2.2 la facilitació de l'intercanvi transfronterer de dades per via electrònica entre les autoritats públiques competents, les parts interessades i els proveïdors de serveis de SIT pertinents;

2.2.3 l'actualització ràpida, per part de les autoritats públiques competents i les parts interessades, de les dades disponibles sobre la xarxa viària, el trànsit i els desplaçaments multimodals necessàries per gestionar la mobilitat.

2.3 Marc de la Unió Europea per a l'arquitectura de SIT.

Determinació de les mesures necessàries per desplegar l'arquitectura marc de SIT de la Unió Europea en la qual es descriu els aspectes d'interoperabilitat, continuïtat dels serveis i multimodalitat relacionats específicament amb els SIT, arquitectura dins de la qual els estats membres i les seves autoritats competents, en cooperació amb el sector privat, puguin determinar la seva pròpia arquitectura de SIT per a la mobilitat a escala nacional, regional o local.

2.4 Aplicacions de SIT i logística del transport de mercaderies.

Determinació dels requisits necessaris per concebre aplicacions de SIT per a la logística del transport de mercaderies, en especial, el seguiment i la localització de mercaderies, i altres serveis de visibilitat durant el seu transport i entre modes de transport, basada en:

2.4.1 la disponibilitat, per als creadors d'aplicacions de SIT, de les tecnologies de SIT idònies, i la utilització d'aquestes tecnologies per part seva;

2.4.2 la disponibilitat de dades relacionades amb la càrrega, accessibles a través d'altres marcs específics per a l'intercanvi de dades;

2.4.3 la integració dels resultats del posicionament en els instruments i els centres de gestió del trànsit.

3. Àmbit prioritari III: serveis de SIT relacionats amb la seguretat i la protecció del transport per carretera

Entre les especificacions i les normes corresponents als serveis de SIT per a la seguretat i la protecció del transport per carretera s'inclouen les següents:

3.1 Especificacions per al número de trucada d'emergència (eCall) interoperable en el conjunt de la Unió Europea.

Determinació de les mesures necessàries per al subministrament harmonitzat d'un número de trucada d'emergència (eCall) interoperable en el conjunt de la Unió Europea, entre d'altres:

3.1.1 la disponibilitat a bord del vehicle de les dades necessàries de SIT que s'hagin d'intercanviar;

3.1.2 la disponibilitat dels equips necessaris en els centres de resposta a trucades d'emergència que reben les dades que emeten els vehicles;

3.1.3 la facilitació de l'intercanvi electrònic de dades entre els vehicles i els centres de resposta a trucades d'emergència, incloent-hi una possible interacció amb dades dins de l'àmbit d'aplicació del Reglament (UE) 2020/1056 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de juliol de 2020, sobre informació electrònica relativa al transport de mercaderies i amb la carta de port electrònica (e-CMR), per exemple, quan es transportin mercaderies perilloses.

3.2 Especificacions relatives a la informació i els serveis de reserva de places d'aparcament en zones d'estacionament segures i protegides per als camions i els vehicles comercials.

Determinació de les mesures necessàries per subministrar serveis basats en SIT d'informació i, quan estiguin disponibles, de reserva en relació amb places d'aparcament en zones d'estacionament segures i protegides per als camions i els vehicles comercials, en particular a les zones de servei i descans a la xarxa viària, basada en:

3.2.1 la disponibilitat, per als usuaris, d'informació sobre aparcaments;

3.2.2 la facilitació de l'intercanvi electrònic de dades entre els aparcaments, els centres i els vehicles;

3.2.3 la integració de les tecnologies de SIT pertinents en els vehicles i els aparcaments per tal d'actualitzar la informació sobre les places d'aparcament disponibles a efectes de reserva.

3.3 Especificacions per a la informació mínima universal sobre el trànsit en relació amb la seguretat viària.

Determinació dels requisits mínims aplicables a la informació sobre trànsit universal en relació amb la seguretat viària, subministrada, quan sigui possible, amb caràcter gratuït a tots els usuaris, així com del seu contingut mínim, basada en:

3.3.1 la disponibilitat i l'accessibilitat de dades fiables sobre incidències i condicions relacionades amb la seguretat necessàries per als serveis d'informació sobre el trànsit en relació amb la seguretat i els serveis de gestió d'incidents;

3.3.2 la implantació o la utilització dels mitjans per detectar o identificar incidències i condicions relacionades amb la seguretat;

3.3.3 l'elaboració i la utilització d'una llista normalitzada d'incidències de trànsit relacionades amb la seguretat viària («difusió general de missatges sobre el trànsit»), que s'ha de remetre als usuaris de SIT amb caràcter gratuït;

3.3.4 la compatibilitat i la integració de la «difusió general de missatges sobre el trànsit» en els serveis de SIT en relació amb la informació sobre trànsit en temps real i desplaçaments multimodals.

3.4 Especificacions per a altres accions.

3.4.1 Determinació de les mesures necessàries per donar suport a la seguretat dels usuaris de la xarxa viària en relació amb la interfície persona-màquina a bord del vehicle i l'ús de dispositius nòmades, incloent-hi els telèfons mòbils, d'ajuda a la conducció o

l'operació de transport, així com la seguretat de les comunicacions a bord del vehicle que no entren en l'àmbit d'aplicació dels reglaments (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles agrícoles o forestals, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles, (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles, i (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, sobre l'homologació i la vigilància del mercat dels vehicles de motor i els seus remolcs i dels sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles, pel qual es modifiquen els reglaments (CE) 715/2007 i (CE) 595/2009, i pel qual es deroga la Directiva 2007/46/CE.

3.4.2 Determinació de les mesures necessàries per millorar la seguretat i la comoditat dels usuaris vulnerables de la xarxa viària per a totes les aplicacions de SIT pertinents que no entren en l'àmbit d'aplicació dels reglaments (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, i (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018.

3.4.3 Determinació de les mesures necessàries per integrar sistemes d'informació avançats d'ajuda a la conducció en vehicles i en infraestructures viàries que no entrin en l'àmbit d'aplicació dels reglaments (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, i (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018.

3.4.4 Determinació de les mesures necessàries per facilitar l'intercanvi d'informació entre els proveïdors de serveis d'aplicacions de SIT de seguretat, com el suport per recuperar vehicles o béns robats, i les autoritats públiques pertinents, tenint en compte degudament altres marcs existents i emergents destinats a facilitar l'intercanvi de dades en matèria de mobilitat i transport que no entren en l'àmbit d'aplicació dels reglaments (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, i (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018.

4. Àmbit prioritari IV: serveis de SIT per a una mobilitat cooperativa, connectada i automatitzada

Entre les especificacions i les normes per vincular els vehicles a la infraestructura de transport, sensibilitzar i permetre serveis de mobilitat altament automatitzats, s'inclouen, sense perjudici de les especificacions i les normes dels reglaments (UE) 167/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de febrer de 2013, (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, i (UE) 2018/858 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, les següents:

4.1 La determinació de les mesures necessàries per continuar avançant en el desplegament i l'aplicació de sistemes de transport intel·ligents i cooperatius (de vehicle a vehicle, de vehicle a infraestructura i d'infraestructura a infraestructura), en particular, per donar suport a la mobilitat cooperativa, connectada i automatitzada, basada en:

4.1.1 la facilitació de l'intercanvi de dades o informació entre vehicles, entre infraestructures i entre vehicles i infraestructures, així com entre altres usuaris de la carretera i vehicles i infraestructures;

4.1.2 la disponibilitat de les dades o la informació pertinents que s'hagin d'intercanviar per a les parts respectives dels vehicles o les infraestructures viàries;

4.1.3 la utilització d'un format de missatge normalitzat per a l'intercanvi de dades o informació entre el vehicle i les infraestructures;

4.1.4 la determinació d'una infraestructura de comunicació precisa i fiable per a l'intercanvi de dades o informació entre vehicles, entre infraestructures i entre vehicles i infraestructures;

4.1.5 la utilització de processos de normalització per adoptar les arquitectures respectives.

4.2 Especificacions dels serveis.

4.2.1 Serveis d'informació i alerta SIT-C basats en dades de situació que augmenten la sensibilització dels usuaris del transport pel que fa a les situacions de trànsit futures.

4.2.2 Serveis d'informació i alerta SIT-C basats en observacions que incrementen encara més la sensibilització dels usuaris del transport, incloent-hi els no connectats, pel que fa a les futures situacions de trànsit.

4.2.3 Serveis de SIT-C basats en intencions que permeten als vehicles fer front a escenaris de trànsit complexos i faciliten una conducció altament automatitzada.

4.2.4 Serveis d'infraestructures SIT-C que donen suport a una conducció automatitzada.

4.3 Especificacions corresponents als sistemes de gestió de credencials de seguretat dels SIT-C de la Unió Europea.

4.3.1 Política de certificats per gestionar els certificats de clau pública per als SIT-C.

4.3.2 Establiment de les funcions de l'autoritat responsable de la política de certificació dels SIT-C, el gestor de la llista de confiança dels SIT-C i el punt de contacte dels SIT-C.

4.3.3 Política de seguretat per a la gestió de la seguretat de la informació en els SIT-C.

ANNEX II

Llista de tipus de dades

Tipus de dades	Àmbit geogràfic	Data límit per a dades ja disponibles ¹	Data límit per a altres dades ²	Punt d'Accés Nacional (NAP)
1. Dades relatives a la prestació de serveis d'informació sobre el trànsit per carretera i de navegació en el conjunt de la Unió Europea (a què es refereix l'annex I, àmbit prioritari I, punts 1.2 i 1.3):				
1.1 Categoria: Reglaments de trànsit estàtics i dinàmics, si escau, relatius a:				
Subcategoria:				
<ul style="list-style-type: none"> – Condicions d'accés als túnels. – Condicions d'accés als ponts. – Límits de velocitat. – Prohibicions d'avançament per a vehicles pesants de mercaderies. – Restriccions de pes/longitud/amplada/alçària. 	La xarxa bàsica transeuropea de carreteres.	31 de desembre de 2025.	31 de desembre de 2027.	NAP trànsit i mobilitat.
	La xarxa global transeuropea de carreteres, altres autopistes i trams de carreteres principals, on el trànsit diari mitjà anual total sigui superior a 8.500 vehicles, i totes les vies públiques de les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell ³ i que figuren al Reglament esmentat, incloent-hi els administrats per les ciutats. Es limita la cobertura a les ciutats del centre dels nodes urbans als carrers on el trànsit diari mitjà anual sigui superior a 7.000 vehicles.	31 de desembre de 2026.	31 de desembre de 2028.	NAP trànsit i mobilitat.

Tipus de dades	Àmbit geogràfic	Data límit per a dades ja disponibles ¹	Data límit per a altres dades ²	Punt d'Accés Nacional (NAP)
Subcategoria:				
– Carrers de sentit únic.	Infraestructura viària a les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineix a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013.	31 de desembre de 2025.	31 de desembre de 2027.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Normativa sobre càrrega i descàrrega de mercaderies.	Infraestructura viària a les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineix a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013.	31 de desembre de 2026.	Per fixar.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Sentit de circulació en els carrils reversibles.	La xarxa bàsica i global transeuropea de carreteres, altres autopistes i trams de carreteres principals, on el trànsit diari mitjà anual total sigui superior a 8.500 vehicles, i totes les vies públiques de les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 i que figuren al Reglament esmentat, incloent-hi els administrats per les ciutats. Es limita la cobertura a les ciutats del centre dels nodes urbans als carrers on el trànsit diari mitjà anual sigui superior a 7.000 vehicles.	31 de desembre de 2026.	Per fixar.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Plans de circulació viària.	La xarxa bàsica i global transeuropea de carreteres, altres autopistes i trams de carreteres principals, on el trànsit diari mitjà anual total sigui superior a 8.500 vehicles, i totes les vies públiques de les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 i que figuren al Reglament esmentat, incloent-hi els administrats per les ciutats. Es limita la cobertura a les ciutats del centre dels nodes urbans als carrers on el trànsit diari mitjà anual sigui superior a 7.000 vehicles.	31 de desembre de 2028.	Per fixar.	NAP trànsit i mobilitat.

Tipus de dades	Àmbit geogràfic	Data límit per a dades ja disponibles ¹	Data límit per a altres dades ²	Punt d'Accés Nacional (NAP)
Subcategoria:				
– Restriccions d'accés permanents.	La xarxa bàsica i global transeuropea de carreteres, altres autopistes i trams de carreteres principals, on el trànsit diari mitjà anual total sigui superior a 8.500 vehicles, i totes les vies públiques de les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 i que figuren al Reglament esmentat, incloent-hi els administrats per les ciutats. Es limita la cobertura a les ciutats del centre dels nodes urbans als carrers on el trànsit diari mitjà anual sigui superior a 7.000 vehicles.	31 de desembre de 2026.	Per fixar.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Límits de les restriccions, les prohibicions o les obligacions amb validesa zonal, estat actual d'accés i condicions de circulació en zones de trànsit regulat.	La xarxa bàsica i global transeuropea de carreteres, altres autopistes i trams de carreteres principals, on el trànsit diari mitjà anual total sigui superior a 8.500 vehicles, i totes les vies públiques de les ciutats al centre de cada node urbà, tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 i que figuren al Reglament esmentat, incloent-hi els administrats per les ciutats. Es limita la cobertura a les ciutats del centre dels nodes urbans als carrers on el trànsit diari mitjà anual sigui superior a 7.000 vehicles.	31 de desembre de 2026.	Per fixar.	NAP trànsit i mobilitat.
1.2 Tipus de dades sobre l'estat de la xarxa:				
Subcategoria:				
– Tancaments de carreteres.	La xarxa bàsica transeuropea de carreteres.	31 de desembre de 2025.	Vegeu la nota 1.	NAP trànsit i mobilitat.
– Tancaments de carrils.				
– Obres a les vies.	La xarxa global transeuropea de carreteres.	31 de desembre de 2026.	Vegeu la nota 1.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Mesures temporals de gestió del trànsit.	Les xarxes bàsica i global transeuropees de carreteres.	31 de desembre de 2028.	Vegeu la nota 1.	NAP trànsit i mobilitat.
2. Dades relatives als serveis d'informació i de reserva en relació amb places d'aparcament per als camions i els vehicles comercials en zones d'estacionament segures i protegides (ZESP) (a què es refereix l'annex I, àmbit prioritari III, punt 3.2):				
Categoria: Dades estàtiques.				
Subcategoria:				
– Dades estàtiques relatives a les zones d'estacionament.	La xarxa bàsica transeuropea de carreteres.	31 de desembre de 2025.	31 de desembre de 2026.	NAP ZESP.
– Informació sobre la seguretat i les instal·lacions de la zona d'estacionament.	La xarxa global transeuropea de carreteres.	31 de desembre de 2026.	31 de desembre de 2027.	NAP ZESP.
Categoria: Dades dinàmiques.				

Tipus de dades	Àmbit geogràfic	Data límit per a dades ja disponibles ¹	Data límit per a altres dades ²	Punt d'Accés Nacional (NAP)
Subcategoria:				
– Dades dinàmiques sobre la disponibilitat de places d'aparcament, en particular si un aparcament està complet, tancat o el nombre de places lliures disponibles.	Les xarxes bàsica i global transeuropees de carreteres.	31 de desembre de 2027.	Vegeu la nota 1.	NAP ZESP.
3. Dades sobre incidències o condicions detectades relacionades amb la seguretat viària en relació amb la informació mínima universal sobre el trànsit en relació amb la seguretat viària (a què es refereix l'annex I, àmbit prioritari III, punt 3.3):				
Categoria: Dades dinàmiques.				
Subcategoria:				
– Carretera relliscosa temporalment. – Presència d'animals, persones, obstacles o runes a la carretera. – Zona d'accidents no protegida. – Obres de durada curta a la carretera. – Vehicle en sentit contrari. – Obstrucció no gestionada d'una carretera.	Xarxes bàsica i global transeuropees de carreteres i altres autopistes no incloses en aquesta xarxa.	31 de desembre de 2025.	Vegeu la nota 1.	NAP trànsit i mobilitat.
Subcategoria:				
– Visibilitat reduïda. – Condicions meteorològiques excepcionals.	Xarxes bàsica i global transeuropees de carreteres i altres autopistes no incloses en aquesta xarxa.	31 de desembre de 2026.	Vegeu la nota 1.	NAP trànsit i mobilitat.
4. Dades estàtiques sobre trànsit multimodal per als serveis d'informació sobre desplaçaments multimodals en el conjunt de la Unió Europea (a què es refereix l'annex I, àmbit prioritari I, punts 1.1 i 1.3):				
Categoria:				
Localització de nodes d'accés identificats per a tots els modes programats, incloent-hi la informació sobre l'accessibilitat dels nodes d'accés i els recorreguts en un intercanviador (com ara l'existència d'ascensors o escales mecàniques).	Nodes urbans tal com es defineixen a l'article 3, lletra p), del Reglament (UE) 1315/2013 i que figuren en el Reglament esmentat, incloent-hi els que administren les ciutats.	31 de desembre de 2026.	Per fixar.	NAP transport multimodal.
	Tota la xarxa de transport de la Unió Europea.	31 de desembre de 2028.	Per fixar.	NAP transport multimodal.

¹ Dades corresponents a la informació subjacent, creada o actualitzada abans de la data indicada a la columna.

² Altres dades corresponents a tota la informació subjacent existent, creada o actualitzada abans de la data indicada a la columna.

³ Reglament (UE) 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, sobre les orientacions de la Unió per al desplegament de la Xarxa Transeuropea de Transport, i pel qual es deroga la Decisió 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Nota 1: No aplicable: inexistència d'obligació de crear o actualitzar les dades abans de la data que estableix la tercera columna d'aquest annex disponible.

ANNEX III

Llista dels serveis de SIT

Servei	Àmbit geogràfic	Data
Servei d'informació mínima universal sobre el trànsit en relació amb la seguretat viària a què es refereix l'annex I, àmbit prioritari III, punt 3.3.	Les xarxes bàsica i global transeuropees de carreteres.	31 de desembre de 2026.