

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1926

z dnia 31 maja 2017 r.

uzupełniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 3 lit. a) dyrektywy 2010/40/UE określa jako działanie priorytetowe opracowanie i stosowanie specyfikacji i norm dotyczących świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.
- (2) Art. 5 dyrektywy 2010/40/UE przewiduje, że specyfikacje przyjęte zgodnie z art. 6 niniejszej dyrektywy powinny mieć zastosowanie do wdrażanych aplikacji i usług ITS, nie naruszając prawa każdego z państw członkowskich do decyzji o wdrażaniu takich aplikacji i usług na jego terytorium.
- (3) Specyfikacje te powinny mieć zastosowanie do świadczenia wszelkich usług informacyjnych dotyczących podróży, nie naruszając określonych specyfikacji przyjętych w innych aktach na podstawie dyrektywy 2010/40/UE, w szczególności w rozporządzeniach delegowanych Komisji (UE) nr 886/2013 <sup>(2)</sup> i (UE) 2015/962 <sup>(3)</sup>, jak również w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 <sup>(4)</sup>.
- (4) Jeśli chodzi o świadczenie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych, w dyrektywie 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(5)</sup> ustalono minimalny zestaw reguł określających ponowne wykorzystywanie informacji sektora publicznego na terenie całej Unii. W odniesieniu do ponownego wykorzystywania danych znajdujących się w posiadaniu organów odpowiedzialnych za transport i przewoźników, przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności te dotyczące aktualizacji danych, powinny być stosowane, nie naruszając przepisów ustanowionych przez dyrektywę 2003/98/WE.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz.U. L 247 z 18.9.2013, s. 6).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa 2003/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 345 z 31.12.2003, s. 90).

- (5) Ilekroć środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu pociągają za sobą przetwarzanie danych osobowych, muszą być realizowane zgodnie z przepisami UE dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1)</sup> i dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>, jak również z krajowymi środkami wdrażającymi te dyrektywy. Informacje odnoszące się do zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej powinny być przetwarzane w ścisłej zgodności z zasadą minimalizacji danych i wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia oraz tak długo, jak jest to konieczne. Tego rodzaju dane nie powinny identyfikować osoby fizycznej ani umożliwiać jej zidentyfikowania, kiedy tylko jest to możliwe i jeżeli nie utrudnia to realizacji niniejszego rozporządzenia.
- (6) Jeżeli usługa informacyjna wymaga gromadzenia danych, w tym geolokalizacji, użytkownicy końcowi powinni zostać wyraźnie poinformowani o gromadzeniu takich danych, rozwiązaniach dotyczących gromadzenia danych i ich potencjalnego śledzenia, a także o okresach, przez jakie przechowywane są takie dane. Publiczne i prywatne podmioty gromadzące dane – takie jak przewoźnicy, organy odpowiedzialne za transport, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji oraz producenci map cyfrowych – powinni wdrożyć stosowne środki techniczne (w tym zapewniające ochronę prywatności i ochronę danych już w fazie projektowania), aby zapewnić pseudonimizację <sup>(3)</sup> danych otrzymanych od użytkowników końcowych.
- (7) Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> ma na celu ustanowienie unijnej infrastruktury danych przestrzennych umożliwiającej rozpowszechnianie takich danych oraz udostępnianie ich ogółowi społeczeństwa. Obejmuje to informacje związane z sieciami transportowymi w całej Unii w celu wspierania unijnej polityki ochrony środowiska lub działalności mającej wpływ na środowisko. Specyfikacje określone w niniejszym rozporządzeniu powinny być zgodne ze specyfikacjami ustanowionymi dyrektywą 2007/2/WE i z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1089/2010 <sup>(5)</sup>.
- (8) Specyfikacje określone w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu w Unii, takich jak transport oparty o rozkład jazdy (lotniczy; kolejowy, w tym kolej dużej prędkości, kolej konwencjonalna i kolej lekka; autobusy dalekobieżne; transport morski, w tym prom; metro; tramwaje; autobusy; trolejbusy; kolejki linowe), transport na żądanie (autobus wahadłowy; prom wahadłowy; taksówka; ride-share, car-share, car-pool, car-hire, bike-share, bike-hire, dial-a-ride) oraz transport osobisty (samochód; motocykl; rower; chodzenie pieszo). Chodzenie pieszo jako wariant przemieszczania się na trasie pierwszego i ostatniego półtora kilometra podróży ma duże znaczenie dla informacji o transporcie z wykorzystaniem różnych środków. Może ono przynieść korzyści zarówno pod względem środowiskowym, jak i z punktu widzenia zarządzania siecią, jak również pozytywnie wpływać na zdrowie osób przemieszczających się pieszo.
- (9) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 <sup>(6)</sup> określono te elementy infrastruktury transportu, które stanowią część bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej. W celu zaspokojenia potrzeb użytkowników końcowych w zakresie podróży w obrębie całej Unii oraz w celu wykorzystania w jak najwyższym stopniu potencjału usług w zakresie informacji o transporcie z wykorzystaniem różnych środków, należy uwzględnić całą podróż, „od drzwi do drzwi”. Dlatego niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do kompleksowej sieci TEN-T, w tym węzłów znajdujących się w miastach, a także do innych części sieci transportowej.
- (10) W celu wspierania ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych można wykorzystać zarówno podejście scentralizowane oparte na dostarczaniu danych, jak i podejście zdecentralizowane oparte na dostarczaniu danych i usług. Dlatego aby wspierać obydwa te podejścia, niniejsze rozporządzenie powinno zawierać wymogi w zakresie dostarczania danych i świadczenia usług. Aby ułatwić wymianę i ponowne wykorzystywanie tych danych potrzebnych do świadczenia kompleksowych usług w zakresie informacji związanych z podróżą, odpowiednio organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub dostawcy usług transportu na żądanie powinni udostępnić użytkownikom dane statyczne, powiązane z nimi metadane oraz informacje na temat jakości dostępnych danych za pośrednictwem krajowego lub wspólnego

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31) oraz, począwszy od dnia 25 maja 2018 r., rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1). Art. 10 i 11 dyrektywy 95/46/WE oraz art. 13 i 14 rozporządzenia (UE) 2016/679 przewidują pełną listę informacji, które należy przekazać osobie, której dane dotyczą. Art. 12 dyrektywy 95/46/WE i art. 17–19 rozporządzenia (UE) 2016/679 określają inne prawa osób fizycznych, takie jak prawo do dostępu do danych, prawo do skorygowania, usunięcia, zablokowania lub zniszczenia nieprawidłowych lub zgromadzonych bez uzasadnienia danych osobowych.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

<sup>(3)</sup> Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2016/679.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz.U. L 108 z 25.4.2007, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1089/2010 z dnia 23 listopada 2010 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie interoperacyjności zbiorów i usług danych przestrzennych (Dz.U. L 323 z 8.12.2010, s. 11).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

punktu dostępu. Punkt dostępu może przybierać różne formy, takie jak baza danych, hurtownia danych, rynek danych, repozytorium, rejestr, portal internetowy lub inne podobne rozwiązanie, w zależności od rodzaju danych. Państwa członkowskie powinny rozważyć reorganizację istniejących publicznych i prywatnych punktów dostępu, aby stworzyć jeden punkt umożliwiający dostęp do wszystkich rodzajów stosownych dostępnych danych, które mieszczą się w zakresie niniejszych specyfikacji.

- (11) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość współpracowania ze sobą w celu ustanowienia wspólnego punktu dostępu obejmującego dostępne dane z uczestniczących państw członkowskich. Należy pozostawić w gestii państw członkowskich decyzję w sprawie wykorzystania punktów dostępu ustanowionych na podstawie innych aktów delegowanych przyjętych na mocy dyrektywy 2010/40/UE jako krajowych punktów dostępu dla danych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania o wykorzystaniu istniejących punktów dostępu obejmujących wiele sektorów jako krajowego punktu dostępu. Państwa członkowskie mogą określić, który podmiot jest odpowiedzialny za dostarczanie danych dotyczących podróży i natężenia ruchu, wymienionych w załączniku. W niektórych przypadkach przewoźnicy, zarządcy infrastruktury i podmioty świadczące usługi transportu na żądanie działają inaczej w różnych państwach członkowskich i w związku z tym w celu zapewnienia dostępu do danych dotyczących podróży i natężenia ruchu może być potrzebny więcej niż jeden punkt dostępu. Należy jednak dołożyć wszelkich starań, aby uniknąć niepotrzebnego powielania danych oraz uwzględnić kształt i formę odpowiednich punktów dostępu. W związku z tym wykazy odpowiednich danych i metadanych mogłyby zostać zamieszczone we wszystkich stosownych krajowych punktach dostępu, które przyjmują formę repozytorium. Poza tym jeśli odpowiednie krajowe punkty dostępu mają formę bazy danych lub hurtowni danych, dane i metadane mogłyby być przechowywane tylko w jednym z nich, a w pozostałych zamieszczone w wykazach. Zasady i warunki wykorzystania danych o ruchu i podróży za pośrednictwem krajowego punktu dostępu mogą zostać określone, w stosownych przypadkach, w ramach umowy licencyjnej.
- (12) Dane na temat podróży i natężenia ruchu wymienione w załączniku mogą zostać stopniowo włączone do krajowych punktów dostępu. Państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania o tym, czy w określonym terminie włączą dane wymienione w załączniku do punktu dostępu, czy nie. Usługi w zakresie informacji o podróżach multimodalnych są oparte zarówno na statycznych, jak i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu wymienionych w załączniku. Statyczne dane na temat podróży i ruchu mają zasadnicze znaczenie do celów informacji i planowania na etapie poprzedzającym podróż i w związku z tym są wymagane przez wszystkie państwa członkowskie. Dynamiczne dane na temat podróży i ruchu, np. na temat zakłóceń ruchu i opóźnień, mogą umożliwić użytkownikom końcowym podejmowanie świadomych decyzji i optymalizację czasu podróży. Jednak integracja dynamicznych danych o podróży i ruchu z krajowymi punktami dostępu może wymagać dodatkowych działań. Państwa członkowskie powinny same zdecydować o tym, czy włączą dane wymienione w załączniku do punktu dostępu, czy nie. Jeżeli postanowią to zrobić, zastosowanie powinny mieć wymogi niniejszego rozporządzenia. W celu zagwarantowania spójnego i jednolitego rozwoju informacji o podróżach multimodalnych w całej Unii zachęca się państwa członkowskie do zintegrowania istniejących dynamicznych danych dotyczących podróży i ruchu w krajowych punktach dostępu zgodnie z następującym harmonogramem: dane o podróży i ruchu określone w pkt 2.1 załącznika do dnia 1 grudnia 2019 r., dane o podróży i ruchu określone w pkt 2.2 załącznika do dnia 1 grudnia 2020 r., a dane o podróży i ruchu określone w pkt 2.3 załącznika do dnia 1 grudnia 2021 r.
- (13) W celu umożliwienia skutecznego i efektywnego pod względem kosztów korzystania z krajowych punktów dostępu należy właściwie opisać zawartość i strukturę odpowiednich danych dotyczących podróży i natężenia ruchu za pomocą odpowiednich metadanych<sup>(1)</sup>.
- (14) Te specyfikacje nie powinny zobowiązywać organów odpowiedzialnych za transport, przewoźników, podmiotów świadczących usługi transportu na żądanie ani zarządców infrastruktury do rozpoczęcia gromadzenia jakichkolwiek danych, które nie są jeszcze dostępne w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Szczegółowe wymogi dotyczące statycznych danych i dynamicznych danych o podróży i ruchu różnymi środkami transportu powinny mieć zastosowanie jedynie do danych, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Jednocześnie należy zachęcać państwa członkowskie do szukania oszczędnych i odpowiadających ich potrzebom sposobów cyfryzacji istniejących statycznych i dynamicznych danych o różnych rodzajach transportu. Państwa członkowskie, które rozpoczną cyfryzację statycznych i dynamicznych informacji o podróży i ruchu dotyczących różnych rodzajów transportu, które mogą być wykorzystywane do świadczenia usług informacyjnych dotyczących podróży multimodalnych, zachęca się do tego, by zaczęły od danych określonych w poziomie usługi 1 załącznika, a następnie później kolejno w poziomach 2 i 3. Dane określone w pierwszej grupie są postrzegane jako kluczowe dla funkcjonowania podstawowych usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych środków transportu.
- (15) W celu stworzenia zharmonizowanych i płynnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych i w celu wspierania interoperacyjności w całej Unii, w krajowym punkcie dostępu należy stosować ujednolicony zestaw interoperacyjnych formatów i protokołów wymiany danych opartych na istniejących rozwiązaniach technicznych i normach dotyczących różnych rodzajów transportu. W ramach usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych istnieje już wiele ważnych norm i specyfikacji technicznych, które obejmują

<sup>(1)</sup> EU EIP SPA Coordinated Metadata Catalogue.

transport drogowy (DATEX II), kolejowy (dokumenty techniczne TAP-TSI B1, B2, B3, B4, B8, B9), lotniczy (IATA SSIM) oraz leżące u ich podstaw dane przestrzenne (INSPIRE). W takich przypadkach niniejsze rozporządzenie powinno odnosić się do już obowiązujących wymogów, lecz w odniesieniu do takich rodzajów transportu można zdecydować się na stosowanie innych norm i specyfikacji technicznych określonych w dokumentacji. Należy jednak unikać powielania tych samych danych dotyczących podróży i natężenia ruchu w więcej niż jednym formacie (na przykład dane z kolei miejskiej w TAP-TSI lub NeTex). W przyszłości zakres tego rodzaju norm, w szczególności normy DATEX II, może zostać rozszerzony o elementy w miastach oraz, jeżeli te normy są dostępne, powinny być one stosowane w ramach specyfikacji.

- (16) Jeśli chodzi o wymianę statycznych danych graficznych (dotyczących transportu publicznego, w tym długodystansowych przewozów autokarowych i transportu morskiego, w tym promów), w odniesieniu do odpowiednich danych w krajowym punkcie dostępu powinien być stosowany standard wymiany danych Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego NeTex CEN/TS 16614 oparty na leżącym u jego podstaw transmodelu danych referencyjnych EN 12896: 2006 oraz kolejne zaktualizowane wersje w formacie umożliwiającym odczyt maszynowy lub w pełni kompatybilne z uzgodnionym harmonogramem. Jeżeli chodzi o wymianę danych dynamicznych dotyczących transportu publicznego, jeśli państwa członkowskie zdecydują się włączyć dane dynamiczne do krajowego punktu dostępu, należy stosować odpowiednie części standardu wymiany danych na temat transportu publicznego SIRI CEN/TS 15531 Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego i kolejne zaktualizowane wersje w formacie umożliwiającym odczyt maszynowy lub w pełni kompatybilne. Państwa członkowskie mogą nadal stosować krajowe normy danych dotyczących transportu publicznego na poziomie krajowym do celów operacji krajowych, ale w celu zapewnienia interoperacyjności i ciągłości usług w całej UE, w krajowym punkcie dostępu muszą być stosowane wyżej wymienione standardy unijne. W celu przestrzegania europejskich wymogów w zakresie normalizacji państwa członkowskie mogą korzystać z metod tłumaczenia i przeliczania. Należy korzystać z tej wersji zalecanych norm, która jest dostępna w momencie rozpoczęcia stosowania. Należy stosować wszelkie odpowiednie aktualizacje, które poszerzają zakres norm o nowe rodzaje danych.
- (17) W celu zapewnienia optymalnego wykorzystania i pełnej interoperacyjności wspomnianych standardów w poszczególnych państwach członkowskich, należy ustanowić wspólny minimalny profil określający poszczególne kluczowe elementy standardu, który będzie wykorzystywany w krajowych punktach dostępu. Profile krajowe państw członkowskich muszą opierać się na wspólnym minimalnym profilu unijnym, jeśli taki istnieje.
- (18) Dostarczanie dokładnych i wiarygodnych informacji o podróżach przez usługodawców ma pierwszorzędne znaczenie dla podróżnych w całej Unii. W razie wystąpienia zmian odpowiednie dane powinny być aktualizowane w odpowiednim czasie przez organy odpowiedzialne za transport lub przez przewoźników za pośrednictwem krajowego punktu dostępu. Ponadto jeżeli dane dotyczące podróży i natężenia ruchu są wykorzystywane przez usługodawcę, istnieje ryzyko, że użytkownicy otrzymają nieprawidłowe dane, co może mieć negatywny wpływ na ich podróż. Jeżeli organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie wykryją tego rodzaju błędy, powinni je w odpowiednim czasie skorygować.
- (19) Obecnie istnieje znaczna liczba serwisów oferujących informacje o podróżach multimodalnych, lecz usługi wyznaczania trasy „od drzwi do drzwi” są zasadniczo ograniczone do terytorium jednego państwa członkowskiego. Jednym z kluczowych rozwiązań w celu zwiększenia zasięgu geograficznego usług informacyjnych dotyczących podróży i wsparcia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych jest łączenie serwisów lokalnych, regionalnych i krajowych. Obejmuje to wykorzystanie narzędzi technologicznych, w tym interfejsów, do łączenia istniejących systemów informacyjnych w celu wymiany wyników wyznaczenia trasy. Zaleca się, aby przy planowaniu podróży serwisy informacyjne korzystały z europejskiej specyfikacji technicznej pt. „Intelligent Transport Systems – Public Transport – Open API for distributed journey planning 00278420”, która jest obecnie finalizowana. Jeżeli usługodawcy ustanawiają punkty przejęcia do celów powszechnego planowania podróży, takie punkty przejęcia powinny być wymienione w krajowym punkcie dostępu.
- (20) Usługi informacyjne dla podróżnych mogą zaoferować użytkownikom końcowym warianty podróży z udziałem różnych przewoźników. Konieczne jest, aby przy sporządzaniu rankingu wariantów podróży podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróżach stosowały przejrzyste kryteria i zachowywały neutralność. Tam, gdzie jest to możliwe, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróżach powinny dostarczać informacje na temat emisji gazów cieplarnianych pochodzących z różnych form transportu, aby zachęcić użytkowników do wybierania zrównoważonych rodzajów transportu. Należy również zdecydowanie zachęcać podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróżach do umożliwienia klientom natychmiastowego wysłania informacji zwrotnych dotyczących jakości usług.
- (21) Wykorzystanie danych statycznych i dynamicznych na potrzeby usług informacji związanych z podróżami wiąże się z danymi pochodzącymi od różnych podmiotów w łańcuchu wartości. W wielu przypadkach oryginalne dane pozyskane przez organy odpowiedzialne za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie będą wykorzystywane przez podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróżach. W tym przypadku konieczne jest podawanie źródła oryginalnych danych oraz daty i godziny ostatniej aktualizacji danych statycznych.

- (22) W celu zmaksymalizowania możliwego do przewidzenia wykorzystania informacji o podróży przez osoby z ograniczeniami funkcjonalnymi, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży i państwa członkowskie przy wprowadzaniu w życie rozporządzenia delegowanego powinny uwzględnić istotne przepisy zawierające wymogi w zakresie dostępności, takie jak wymogi zawarte w planowanym europejskim akcie w sprawie dostępności. Odpowiednie wymogi obejmują dostępność stron internetowych i aplikacji na urządzenia przenośne w sposób spójny i adekwatny do percepcji użytkowników, umożliwiając korzystanie z usług i rozumienie sposobu ich funkcjonowania.
- (23) W celu zapewnienia prawidłowego wdrażania tych wymogów państwa członkowskie powinny ocenić zgodność działań organów odpowiedzialnych za transport, przewoźników, podmiotów świadczących usługi transportu na żądanie i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży z wymogami dotyczącymi dostępności, wymiany, ponownego wykorzystania i aktualizacji danych o podróżach multimodalnych. W tym celu właściwe organy powinny mieć swobodę wykorzystywania oświadczeń zgodności przedłożonych przez organy odpowiedzialne za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie lub podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży transportu oraz losowego kontrolowania prawdziwości tych oświadczeń.
- (24) W celu monitorowania procesu wprowadzania w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powinny składać Komisji sprawozdania z wdrażania opisującego realizację poszczególnych wymogów.
- (25) Za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę” Komisja będzie wspierać różne wymogi techniczne ustanowione w niniejszym rozporządzeniu poprzez działania wspierające program <sup>(1)</sup>, w szczególności ustanowienie krajowego punktu dostępu, przejście na określone standardy wymiany danych oraz stosowanie wspólnych minimalnych profili w krajowych punktach dostępu oraz w stosownych przypadkach łączenie serwisów informacyjnych.
- (26) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 22 sierpnia 2017 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się specyfikacje niezbędne do zagwarantowania użytkownikom ITS w całej UE dokładnych i dostępnych w skali międzynarodowej usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do całej sieci transportu w Unii.
3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/40/UE.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje określone w art. 4 dyrektywy 2010/40/UE i w art. 3 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Stosuje się również następujące definicje:

- 1) „dostępność danych” oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;
- 2) „aktualizacja danych” oznacza dowolną modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub dodanie nowych bądź dodatkowych elementów;

<sup>(1)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 7 kwietnia 2016 r. zmieniająca decyzję wykonawczą Komisji C(2014) 1921 ustanawiającą wieloletni program prac na lata 2014–2020 w odniesieniu do pomocy finansowej dotyczącej instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – sektor transportu na lata 2014–2020.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- 3) „metadane” oznaczają usystematyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie tych danych;
- 4) „usługi wyszukiwania” oznaczają usługi umożliwiające wyszukiwanie potrzebnych danych za pomocą treści powiązanych z nimi metadanych i wyświetlanie tych treści;
- 5) „kompleksowa transeuropejska sieć transportowa” oznacza infrastrukturę transportu, która stanowi część sieci kompleksowej w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 6) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom udostępnia się na potrzeby ponownego wykorzystania przynajmniej statyczne dane o podróży i historyczne dane o ruchu, wraz z powiązаныmi metadanymi, lub za pośrednictwem którego użytkownikom udostępnia się na potrzeby ponownego wykorzystania źródła lub metadane tych danych;
- 7) „dynamiczne dane na temat podróży i ruchu” oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które często lub regularnie ulegają zmianom i są zamieszczone w wykazie zawartym w załączniku;
- 8) „statyczne dane na temat podróży i ruchu” oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które nie ulegają zmianom w ogóle lub rzadko, lub ulegają im regularnie, i są zamieszczone w wykazie zawartym w załączniku;
- 9) „organ odpowiedzialny za transport” oznacza organ publiczny odpowiedzialny za zarządzanie ruchem lub jego planowanie, kontrolę nad określoną siecią transportową lub środkami transportu lub zarządzanie nimi, lub za jedno i drugie, wchodzące w zakres jego właściwości terytorialnej;
- 10) „przewoźnik” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny, który jest odpowiedzialny za wykonywanie usługi transportu i zarządzanie nią;
- 11) „użytkownik” oznacza wszelkie podmioty publiczne lub prywatne, które korzystają z krajowego punktu dostępu, takie jak przewoźnicy, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży, producenci map cyfrowych, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie oraz zarządcy infrastruktury;
- 12) „użytkownik końcowy” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która ma dostęp do informacji dotyczących podróży;
- 13) „usługa w zakresie informacji o podróży” oznacza usługę ITS, w tym mapy cyfrowe, która zapewnia użytkownikom i użytkownikom końcowym informacje o podróży i ruchu w odniesieniu do co najmniej jednego rodzaju transportu;
- 14) „historyczne dane o ruchu” oznaczają dane na temat charakterystycznych cech ruchu w zależności od godziny, dnia i pory roku oparte na wcześniejszych pomiarach między innymi poziomu zagęszczenia ruchu, średniej prędkości, średniego czasu podróży, wymienione w załączniku;
- 15) „aktualność danych” oznacza to, że z punktu widzenia użytkowników i użytkowników końcowych, aby dane mogły być rzeczywiście przydatne, zaktualizowane dane muszą być dostępne z odpowiednim wyprzedzeniem;
- 16) „podmiot świadczący usługi w zakresie informacji o podróży” oznacza dowolnego publicznego lub prywatnego dostawcę usług informacyjnych dotyczących podróży i ruchu, z wyłączeniem podmiotów jedynie przekazujących informacje, dla użytkowników i użytkowników końcowych;
- 17) „transport na żądanie” oznacza usługi transportu pasażerskiego, które charakteryzują się elastycznością wyznaczania trasy, jak np. car-sharing, car-pooling, bike-sharing, ride-sharing, taksówka, dial-a-ride. Te usługi zazwyczaj przed realizacją wymagają współdziałania między dostawcą usług transportu na żądanie a użytkownikiem końcowym;
- 18) „świadczący usługi transportu na żądanie” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny świadczący usługi transportu na żądanie na rzecz użytkowników i użytkowników końcowych, który również udziela informacji o podróży i o ruchu;
- 19) „łączenie usług” oznacza łączenie lokalnych, regionalnych i krajowych systemów informacyjnych w zakresie podróży, które są ze sobą powiązane interfejsami technicznymi służącymi do dostarczania wyników wyznaczenia trasy lub wyników pochodzących z innych interfejsów programistycznych aplikacji (API) opartych na statycznych lub dynamicznych informacjach o podróży i natężeniu ruchu;
- 20) „punkt przejścia” oznacza stację, przystanek lub miejsce, w którym wyniki wyznaczenia trasy pochodzące z dwóch serwisów informacyjnych w zakresie podróży łączą się w celu wygenerowania trasy podróży;
- 21) „informacje o podróżach multimodalnych” oznaczają informacje pochodzące z jakichkolwiek danych statycznych lub z jakichkolwiek danych dynamicznych, jak również z obydwu tych kategorii danych, dostarczane użytkownikom i użytkownikom końcowym za pośrednictwem dowolnego środka komunikacji, obejmujące co najmniej dwa rodzaje transportu oraz umożliwiające porównywanie rodzajów transportu;

- 22) „wynik wyznaczenia trasy” oznacza trasę podróży w formacie przeznaczonym do odczytu maszynowego, wygenerowaną na podstawie zapytania wysłanego przez użytkownika końcowego w odniesieniu do wykorzystanych punktów przejęcia;
- 23) „zarządca infrastruktury” oznacza jakikolwiek podmiot publiczny, prywatny lub przedsiębiorstwo, które odpowiada w szczególności za ustanowienie i utrzymywanie infrastruktury transportowej lub jej części;
- 24) „usługa transportu dla pasażerów” oznacza wszelkie publiczne lub prywatne usługi transportowe dostępne do użytku zbiorowego lub prywatnego dla ogółu społeczeństwa i obejmujące różne środki transportu.

### Artykuł 3

#### Krajowe punkty dostępu

1. Każde państwo członkowskie musi stworzyć krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu dla użytkowników do co najmniej statycznych danych o ruchu i podróży oraz historycznych danych o ruchu w różnych rodzajach transportu, w tym do aktualizacji danych, jak określono w załączniku, przekazanych przez organy odpowiedzialne za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportowe na żądanie w obrębie terytorium danego państwa członkowskiego.
2. Jeżeli państwa członkowskie uznają to za właściwe, możliwe jest wykorzystanie istniejących krajowych punktów dostępu zgodnych z wymogami wynikającymi z innych aktów delegowanych przyjętych na podstawie dyrektywy 2010/40/UE jako krajowych punktów dostępu.
3. Krajowe punkty dostępu oferują użytkownikom usługi wyszukiwania, na przykład umożliwiające wyszukiwanie danych za pomocą treści powiązanych z nimi metadanych i wyświetlanie treści tych danych.
4. Organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie zapewniają dostarczanie metadanych w celu umożliwienia użytkownikom wyszukiwania i wykorzystywania zbiorów danych udostępnianych za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych.
5. Co najmniej dwa państwa członkowskie mogą stworzyć wspólny punkt dostępu.

### Artykuł 4

#### Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie statycznych danych o podróży i ruchu

1. Organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie przekazują statyczne dane o podróży oraz historyczne dane o ruchu wymienione w pkt 1 załącznika dotyczące różnych rodzajów transportu z wykorzystaniem:
  - a) w przypadku transportu drogowego – norm określonych w art. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;
  - b) w przypadku innych rodzajów transportu – z wykorzystaniem jednej z poniższych norm i specyfikacji technicznych: norma NeTeX CEN/TS 16614 i późniejsze wersje, dokumentacja techniczna określona w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 i jego kolejnych wersjach, dokumenty techniczne opracowane przez IATA lub w dowolnym formacie umożliwiającym odczyt maszynowy oraz w pełni kompatybilne i interoperacyjne z tymi normami i specyfikacjami technicznymi;
  - c) w przypadku danych przestrzennych – wymogów określonych w art. 7 dyrektywy 2007/2/WE.
2. Właściwe dane statyczne o podróży i ruchu wymienione w pkt 1 załącznika mające zastosowanie do norm NeTeX i DATEX II są przedstawiane za pośrednictwem minimalnych profili krajowych.
3. Organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie przekazują statyczne dane o podróży i ruchu za pośrednictwem krajowego punktu kontaktowego w wymaganym formacie zgodnie z poniższym harmonogramem:
  - a) w przypadku danych dotyczących podróży i ruchu określonych w ppkt 1.1 załącznika w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T najpóźniej do dnia 1 grudnia 2019 r.;
  - b) w przypadku danych dotyczących podróży i ruchu określonych w ppkt 1.2 załącznika w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T najpóźniej do dnia 1 grudnia 2020 r.;

- c) w przypadku danych dotyczących podróży i ruchu określonych w ppkt 1.3 załącznika w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T najpóźniej do dnia 1 grudnia 2021 r.;
  - d) w przypadku danych dotyczących podróży i ruchu określonych w ppkt 1.1, 1.2 i 1.3 załącznika w odniesieniu do innych części unijnej sieci transportowej najpóźniej do dnia 1 grudnia 2023 r.
4. Interfejsy programistyczne aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są dane statyczne o podróży i ruchu z krajowych punktów kontaktowych wymienione w załączniku I, są ogólnodostępne i umożliwiają użytkownikom i użytkownikom końcowym zarejestrowanie się w celu uzyskania dostępu do danych.

#### Artykuł 5

### **Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie dynamicznych danych o podróży i ruchu**

1. Jeżeli państwa członkowskie postanowią dostarczać dynamiczne dane o podróży i ruchu dotyczące różnych rodzajów transportu wymienionych w pkt 2 załącznika za pośrednictwem krajowego punktu kontaktowego, organy odpowiedzialne za transport, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie stosują:
  - a) w przypadku transportu drogowego – normy określone w art. 5 i 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;
  - b) w odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu: normę SIRI CEN/TS 15531 i późniejsze wersje, dokumentację techniczną określoną w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 lub w dowolnym formacie umożliwiającym odczyt maszynowy oraz w pełni kompatybilną i interoperacyjną z tymi normami i dokumentacją techniczną;
2. Odpowiednie dane dotyczące podróży i natężenia ruchu, o których mowa w pkt 2 załącznika, mające zastosowanie do norm SIRI oraz DATEX II przedstawia się za pomocą minimalnych profili krajowych ustalonych przez państwa członkowskie, udostępnionych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu.
3. Interfejsy programistyczne aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są dane dynamiczne o podróży i ruchu z krajowych punktów kontaktowych, wymienione w załączniku, są ogólnodostępne i umożliwiają użytkownikom i użytkownikom końcowym zarejestrowanie się w celu uzyskania dostępu do danych.

#### Artykuł 6

### **Aktualizacje danych**

1. Usługi informacyjne dla podróżnych są oparte na aktualizacjach statycznych i dynamicznych danych o podróży i ruchu.
2. W razie wystąpienia zmian organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie aktualizują w odpowiednim czasie stosowne dane statyczne i dynamiczne wymienione w załączniku za pośrednictwem krajowego punktu dostępu. Na bieżąco korygują oni wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregokolwiek z użytkowników lub użytkowników końcowych.

#### Artykuł 7

### **Łączenie usług informacyjnych dotyczących podróży**

1. Podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży dostarczają na żądanie innym podmiotom świadczącym usługi informacyjne wyniki wyznaczenia trasy oparte na danych statycznych oraz w miarę możliwości – dynamicznych.
2. Wynik wyznaczenia trasy jest oparty na:
  - a) początkowym i końcowym punkcie podróży osoby wyszukującej informacje oraz konkretnej godzinie i dniu wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego;
  - b) możliwych wariantach podróży łącznie z konkretną godziną i datą wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego, uwzględniających wszelkie możliwe połączenia;
  - c) punkcie przejścia łączącym serwisy informacji o podróży;
  - d) w razie zakłóceń – możliwych wariantach podróży łącznie z konkretną godziną i datą wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego, uwzględniających możliwe połączenia, jeśli te są dostępne.



## Artykuł 8

**Wymogi dotyczące ponownego wykorzystywania danych dotyczących podróży i ruchu w celu świadczenia usług oraz dotyczące łączenia usług informacyjnych**

1. Dane o podróży i ruchu wymienione w załączniku oraz powiązane z nimi metadane obejmujące informacje o ich jakości są udostępniane na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystywania w Unii w sposób niedyskryminacyjny, za pośrednictwem krajowego lub wspólnego punktu dostępu i w terminie, który gwarantuje świadczenie usług w zakresie informacji o podróżach w odpowiednim czasie. Dane te muszą być dokładne i aktualne.
2. Dane, o których mowa w ust. 1, są ponownie wykorzystywane w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i bezstronny. Kryteria stosowane do sporządzania rankingów opcji podróży różnymi środkami transportu lub ich kombinacji, lub obydwa te elementy, muszą być przejrzyste i nie mogą być oparte na jakimkolwiek czynniku bezpośrednio lub pośrednio związanym z tożsamością użytkownika lub, jeśli dotyczy, względami handlowymi odnoszącymi się do ponownego wykorzystywania danych i są stosowane w sposób niedyskryminacyjny wobec wszystkich uczestniczących użytkowników. Pierwsza zasada jest taka, że sposób przedstawiania informacji o trasie podróży nie może wprowadzać w błąd użytkownika końcowego.
3. W razie ponownego wykorzystywania danych o ruchu i podróży należy wskazać, z jakiego źródła pochodzą dane. Należy również podawać datę i czas ostatniej aktualizacji danych statycznych.
4. Warunki wykorzystania danych o ruchu i podróży za pośrednictwem krajowego punktu dostępu mogą zostać określone w ramach umowy licencyjnej. Warunki te nie ograniczają niepotrzebnie możliwości ponownego wykorzystywania i nie są stosowane do ograniczania konkurencji. W razie korzystania z porozumień licencyjnych należy stosować jak najmniej ograniczeń ponownego wykorzystania. Wszelkie rekompensaty finansowe muszą być uzasadnione i proporcjonalne do kosztów udostępniania i rozpowszechniania odpowiednich danych dotyczących podróży i natężenia ruchu.
5. Warunki powiązania informacji o podróży są określone w porozumieniach umownych między podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży. Wszelkie rekompensaty finansowe za wydatki na łączenie usług informacyjnych dotyczących podróży muszą być zasadne i proporcjonalne.

## Artykuł 9

**Ocena zgodności**

1. Państwa członkowskie dokonują oceny tego, czy organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie i podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży spełniają wymogi określone w art. 3–8.
2. W celu przeprowadzenia oceny właściwe organy w państwach członkowskich mogą zwrócić się do organów odpowiedzialnych za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury, podmiotów świadczących usługi transportu na żądanie i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży o przedstawienie następujących dokumentów:
  - a) opisu danych o podróży i ruchu wymienionych lub przechowywanych w punktach dostępu oraz na temat dostępnych usług informacji o podróży, w tym również w połączeniu z innymi usługami, o ile takie istnieją, jak również informacji o ich jakości; oraz
  - b) popartej dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8.
3. Państwa członkowskie prowadzą wyrywkowe kontrole poprawności deklaracji, o których mowa w ust. 2 lit. b).

## Artykuł 10

**Sprawozdawczość**

1. Do dnia 1 grudnia 2019 r. państwa członkowskie muszą przedstawić Komisji sprawozdanie na temat ewentualnych środków wprowadzonych w celu stworzenia krajowego punktu dostępu i jego sposobu funkcjonowania.

2. Co dwa lata kalendarzowe państwa członkowskie muszą przedstawić Komisji sprawozdanie zawierające następujące informacje:

- a) postępy poczynione w zakresie dostępności i wymiany danych na temat podróży i ruchu wymienionych w załączniku;
- b) zasięg geograficzny oraz dane na temat podróży i ruchu wymienione w załączniku dostępne w punkcie dostępu i łączenie usług informacji dotyczących podróży;
- c) wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 9; oraz
- d) w stosownych przypadkach – opis zmian w ust. 1 lub ust. 2 lit. b).

#### *Artykuł 11*

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 31 maja 2017 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

## KATEGORIE DANYCH

(o których mowa w art. 3, 4, 5, 6, 8, 10)

Podział środków transportu według rodzaju, na przykład:

**Transport oparty o rozkład jazdy**

Lotniczy; kolejowy, w tym kolej dużej prędkości, kolej konwencjonalna i kolej lekka; autobusy dalekobieżne; transport morski, w tym prom; metro; tramwaje; autobusy; trolejbusy.

**Transport na żądanie**

Autobus wahadłowy; prom wahadłowy; taksówka; car-sharing, car-pooling; car-hire, bike-sharing, bike-hire.

**Transport osobisty**

Samochód osobowy, motocykl, rower.

**1. Rodzaje statycznych danych dotyczących podróży****1.1. Poziom usługi I**

- a) Wyszukiwanie konkretnej lokalizacji (początek i koniec trasy):
  - (i) Adres (numer budynku, nazwa ulicy, kod pocztowy)
  - (ii) Dane topograficzne (miasto, miejscowość, wieś, dzielnica, jednostka administracyjna)
  - (iii) Interesujące miejsca (związane z informacjami nt. transportu) – które mogą być dla użytkowników celem podróży
- b) Plany podróży:

Kalendarz operacyjny, w którym kategorie dni są przypisane do dni kalendarzowych
- c) Wyszukiwanie lokalizacji (węzły dostępu):
  - (i) Zidentyfikowane węzły dostępu (wszystkie rodzaje przewozów regularnych)
  - (ii) Geometria/struktura mapy węzłów dostępu (wszystkie rodzaje przewozów regularnych)
- d) Obliczanie planu podróży – przewozy regularne:
  - (i) Połączenia w węzłach transportowych, domyślny czas na zmianę rodzaju transportu
  - (ii) Topologia sieci i podróży/linii (topologia)
  - (iii) Przewoźnicy
  - (iv) Rozkłady jazdy
  - (v) Planowane przejścia z jednej gwarantowanej usługi przewozu regularnego na inną
  - (vi) Godziny funkcjonowania
  - (vii) Udogodnienia w węzłach dostępu (w tym informacje na peronie, punkty informacyjne, kasy biletowe, windy/schody, wejścia i wyjścia)
  - (viii) Pojazdy (niskopodłogowe; z dostępem dla wózków inwalidzkich)
  - (ix) Dostępność węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (windy, schody ruchome)
  - (x) Dostępność służb pomocowych (pomoc na miejscu)

- e) Obliczanie planu podróży – transport drogowy (transport osobisty):
  - (i) Sieć drogowa
  - (ii) Sieć ścieżek rowerowych (osobne ścieżki rowerowe, wspólne ścieżki na drodze dla pojazdów, wspólne ścieżki na chodniku)
  - (iii) Sieć chodników i dostęp do nich

### 1.2. Poziom usługi 2

- a) Wyszukiwanie lokalizacji (transport na żądanie):
  - (i) Punkty „parkuj i jedź”
  - (ii) Stacje rowerowe
  - (iii) Stacje carsharingu
  - (iv) Ogólnodostępne stacje, na których można naładować pojazdy elektryczne, oraz punkty tankowania dla pojazdów napędzanych CNG/LNG, wodorem, benzyną i olejem napędowym
  - (v) Zabezpieczone miejsca do parkowania rowerów (np. zamknięte garaże)
- b) Usługi informacyjne:

Gdzie i jak kupić bilety na transport oparty na rozkładzie jazdy, transport na żądanie i bilety do parkowania samochodu (wszystkie przewozy oparte na rozkładzie jazdy i na żądanie, w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody wypełniania, sposoby zapłaty)
- c) Plany podróży, informacje dodatkowe, sprawdzanie dostępności:
  - (i) Podstawowe wspólne taryfy standardowe (wszystkie rodzaje przewozów regularnych)
    - Dane sieci związane z taryfami (strefy taryf/przystanki i poziomy taryf)
    - Standardowa struktura taryf (połączenia tras, w tym taryfy dzienne, tygodniowe, strefowe i ryczałtowe)
  - (ii) Wyposażenie, takie jak klasy wagonów, wifi na pokładzie.

### 1.3. Poziom usługi 3

- a) Zapytania dotyczące szczegółowych wspólnych taryf standardowych i specjalnych (wszystkie rodzaje przewozów opartych na rozkładzie jazdy):
  - (i) Kategorie pasażerów (dorośli, dzieci, studenci, osoby starsze, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz warunki związane z tymi kategoriami i klasy pojazdów, takie jak pierwsza lub druga klasa)
  - (ii) Cechy wspólne biletów (prawa dostępu, takie jak strefowe/liniowe, w tym dzienne i tygodniowe bilety w jedną stronę lub powrotne, uprawnienia do dostępu, podstawowe warunki użytkowania, takie jak okres ważności/przewoźnik/czas podróży/przesiadki, standardowe taryfy dla różnych połączeń liniowych, w tym taryfy dzienne i tygodniowe/taryfy strefowe/taryfy ryczałtowe)
  - (iii) Bilety specjalne: oferujące dodatkowe warunki specjalne, takie jak taryfy promocyjne, grupowe, bilety sezonowe, produkty połączone zawierające w sobie więcej elementów oraz produkty dodatkowe, takie jak parking i podróż, minimalny pobyt
  - (iv) Podstawowe warunki handlowe, takie jak zwrot kosztów/zamiana/wymiana/transfer i podstawowe warunki rezerwacji, jak czas sprzedaży, okresy ważności, ograniczenia wyznaczania trasy, sekwencja stref taryfowych, minimalny czas pobytu
- b) Usługi informacyjne (wszystkie rodzaje transportu):
  - (i) Jak uiszczać opłaty drogowe (w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody wypełniania, sposoby zapłaty)
  - (ii) Jak rezerwować samochody, taksówki, rowery itp. (w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody wypełniania, sposoby zapłaty)
  - (iii) Gdzie płacić za parkowanie samochodu, ogólnodostępne stacje, na których można naładować pojazdy elektryczne, oraz punkty tankowania dla pojazdów napędzanych CNG/LNG, wodorem, benzyną i olejem napędowym (w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody wypełniania, sposoby zapłaty)

## c) Plany podróży:

- (i) Szczegółowe cechy sieci rowerowej (jakość nawierzchni, możliwość jazdy obok siebie, powierzchnia dzielona, na drodze/poza drogą, trasa krajobrazowa, trasa tylko dla pieszych, ograniczenia skręcania lub dostępu (np. pod prąd)
- (ii) Parametry potrzebne do obliczenia czynników związanych ze środowiskiem, takich jak wielkość emisji rodzaju pojazdu, na jednego pasażera na kilometr lub na trasę pieszo
- (iii) Parametry takie jak zużycie paliwa potrzebne do kalkulacji kosztów

## d) Obliczanie planu podróży:

Szacowany czas podróży według rodzaju dnia i przedział czasowy według rodzaju transportu/kombinacji rodzajów transportu

**2. Rodzaje dynamicznych danych o podróży i ruchu**

## 2.1. Poziom usługi 1

Czas przejazdu, plany podróży i informacje dodatkowe:

- (i) Zakłócenia (wszystkie rodzaje transportu)
- (ii) Informacje o sytuacji w czasie realnym – opóźnienia, odwołania, monitorowanie połączeń gwarantowanych (wszystkie rodzaje transportu)
- (iii) Sytuacja w węzłach dostępu (w tym informacje dynamiczne na peronie, działające windy/schody ruchome, zamknięte wejścia i wyjścia – wszystkie rodzaje przewozów regularnych)

## 2.2. Poziom usługi 2

a) Czas przejazdu, plany podróży i informacje dodatkowe (wszystkie rodzaje transportu):

- (i) Oczekiwany czas odjazdu i przyjazdu
- (ii) Aktualny czas podróży na drodze
- (iii) Ograniczenia/przekierowania w sieci rowerowej

b) Usługi informacyjne:

Dostępność ogólnodostępnych stacji, na których można naładować pojazdy elektryczne, oraz punktów tankowania dla pojazdów napędzanych CNG/LNG, wodorem, benzyną i olejem napędowym

c) Sprawdzanie dostępności:

- (i) Dostępność wspólnego korzystania z samochodu lub roweru
- (ii) Dostępne miejsca parkingowe (na ulicy i poza nią), taryfy parkingowe, opłaty drogowe

## 2.3. Poziom usługi 3

Plany podróży:

Prognozowany czas podróży na drodze

---