

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/1554**z dnia 9 lipca 2026 r.****ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w odniesieniu do gromadzenia i przekazywania Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej w podziale na węzły miejskie w dziedzinach zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i dostępności**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 41 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 57 rozporządzenia (UE) 2024/1679 państwa członkowskie mają korzystać z interaktywnego systemu informacji geograficznej i technicznej dla transeuropejskiej sieci transportowej (TENtec) w celu składania sprawozdań z wdrażania tego rozporządzenia. W związku z tym zasadne jest wykorzystanie TENtec także do przekazywania danych dotyczących mobilności miejskiej – w podziale na węzły miejskiej – w dziedzinach zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i dostępności.
- (2) Państwo członkowskie powinno podjąć niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby na koniec każdego roku sprawozdawczego dostępne były najnowsze i najbardziej aktualne dane dobrej jakości dotyczące mobilności miejskiej.
- (3) Częstotliwość przekazywania danych i moment rozpoczęcia obowiązku sprawozdawczego powinny być zgodne z terminami przewidzianymi w rozporządzeniu (UE) 2024/1679. W ramach tych terminów należy dopuścić pewną elastyczność, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych dla państw członkowskich.
- (4) W celu zestawiania danych należy określić zasięg geograficzny danych, które mają być gromadzone. Do celów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powinny określić zasięg geograficzny na podstawie lokalnych jednostek administracyjnych (LAU), o których mowa w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, oraz poinformować Komisję o kodach LAU, które mają być stosowane do gromadzenia danych dla każdego z ich węzłów miejskich. Aby ułatwić wdrażanie, wybiera się lokalne jednostki administracyjne (LAU), ponieważ istnieją one we wszystkich państwach członkowskich i są wymienione w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1059/2003. Aby zapewnić sprawne przekazywanie danych za pośrednictwem TENtec, państwo członkowskie powinno poinformować Komisję o kodach LAU, które należy stosować, do dnia 31 grudnia 2026 r. lub do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego kolejne lata sprawozdawcze.
- (5) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 ⁽³⁾ przeprowadzono konsultacje z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 24 listopada 2025 r. ⁽⁴⁾
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 61 rozporządzenia (UE) 2024/1679,

⁽¹⁾ Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) (Dz.U. L 154 z 21.6.2003, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽⁴⁾ Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych C2025-1033.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa wskaźniki, które mają być stosowane do gromadzenia danych dotyczących mobilności miejskiej, ustanawia metody gromadzenia i przekazywania tych danych Komisji oraz określa termin ich przekazywania.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „miejsce zamieszkania” oznacza „miejsce zamieszkania” w rozumieniu art. 2 lit. d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1260/2013 ⁽⁵⁾;
- 2) „dane geolokalizacyjne” oznaczają informacje, które identyfikują lub dostarczają informacji na temat położenia geograficznego danej osoby, której dane te dotyczą;
- 3) „węzeł dostępu” oznacza z góry określoną lokalizację, w której pasażerowie mogą rozpocząć lub zakończyć podróż w ramach przewozów regularnych;
- 4) „wypadek drogowy” oznacza wypadek drogowy zgłoszony do wspólnotowej bazy danych o wypadkach drogowych, ustanowionej zgodnie z decyzją Rady 93/704/WE ⁽⁶⁾ („baza danych CARE”);
- 5) „ciężko ranna” oznacza osobę ciężko ranną zgodnie ze zgłoszeniem w bazie danych CARE;
- 6) „śmiertelnie ranna” oznacza osobę śmiertelnie ranną zgodnie ze zgłoszeniem w bazie danych CARE;
- 7) „transport drogowy” oznacza wszystkie podróże drogowe na danym obszarze geograficznym;
- 8) „przejazd” oznacza podróż z miejsca jej rozpoczęcia do miejsca docelowego, niezależnie od jej celu, w tym przemieszczenie między miejscem rozpoczęcia podróży a miejscem docelowym będącymi tym samym miejscem;
- 9) „park” oznacza liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w danym dniu na danym obszarze geograficznym i uprawnionych do korzystania z dróg otwartych dla ruchu publicznego;
- 10) „zarejestrowany pojazd” oznacza pojazd zarejestrowany i posiadający licencję na danym obszarze geograficznym;
- 11) „samochód osobowy” oznacza pojazd silnikowy drogowy, inny niż motorower lub motocykl, przeznaczony do przewozu pasażerów i zaprojektowany do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób (łącznie z kierowcą);
- 12) „trasa” oznacza wyznaczoną trasę lub kurs, eksploatowane w ramach regularnej usługi transportu publicznego i przypisane do określonej linii usług transportowych, którymi pojazd transportu publicznego porusza się z jednego węzła dostępu do drugiego na podstawie rozkładu jazdy, niezależnie od tego, czy przejeżdża przez ten sam węzeł dostępu więcej niż raz i niezależnie od tego, czy między tymi samymi węzłami dostępu kursuje jedna lub kilka linii;
- 13) „godziny szczytu” oznaczają godziny w zwykłym dniu roboczym (nie w dniu ustawowo wolnym od pracy), w których w węźle miejskim przemieszcza się największa liczba osób, obejmujące co najmniej jedną godzinę rano i jedną godzinę wieczorem;
- 14) „stacja kolejowa” oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym może się rozpocząć, zatrzymać lub zakończyć kolejowa usługa pasażerska na liniach objętych zakresem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1260/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie statystyk europejskich w dziedzinie demografii (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1260/oj>).

⁽⁶⁾ Decyzja Rady 93/704/WE z dnia 30 listopada 1993 r. w sprawie stworzenia bazy danych Wspólnoty o wypadkach drogowych (Dz.U. L 329 z 30.12.1993, s. 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/1993/704/oj>).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

Artykuł 3

Gromadzenie danych

Wskaźniki, które należy stosować do gromadzenia danych dotyczących mobilności w miastach, o których mowa w art. 41 ust. 1 lit. b) ppkt (ii) rozporządzenia (UE) 2024/1679, określono w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

W odniesieniu do każdego wskaźnika państwo członkowskie stosuje odpowiednią metodę gromadzenia danych określoną w załączniku.

Państwo członkowskie zapewnia, aby wybrana metoda gromadzenia danych dostarczała danych dobrej jakości. Państwo członkowskie udostępnia Komisji na jej wniosek metodę gromadzenia danych.

Artykuł 4

Przekazywanie danych Komisji

1. Państwa członkowskie korzystają z systemu informacji i monitorowania TENtec do przekazywania danych przy użyciu wzoru, który ma zostać dostarczony przez Komisję. Przekazują one dane w podziale na obszary geograficzne wyznaczone zgodnie z procedurą określoną w art. 6.
2. W zależności od wskaźnika i dostępności danych przekazywanie danych może przyjąć jedną z dwóch następujących form:
 - a) państwa członkowskie przekazują je bezpośrednio Komisji;
 - b) w przypadkach przewidzianych w załączniku Komisja pobiera dane dostarczone wcześniej przez państwo członkowskie w innym kontekście sprawozdawczym, jeżeli dane te są geolokalizowane. Państwa członkowskie mogą zwrócić się do Komisji o późniejszą korektę takich danych.

Artykuł 5

Ostateczny terminy przekazywania danych

1. Do dnia 31 grudnia 2027 r., a następnie co cztery lata do dnia 31 grudnia, państwo członkowskie przekazuje dane dotyczące wskaźników określonych w załączniku zgodnie z określonymi w nim metodami gromadzenia danych. Dane muszą być najnowszymi i aktualnymi danymi dostępnymi w momencie ich przekazywania.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 pierwszy zestaw danych można przekazać do dnia 31 grudnia 2028 r., pod warunkiem że państwo członkowskie powiadomi Komisję o swoim zamiarze do dnia 31 grudnia 2027 r. Przekazanie danych w późniejszym terminie nie ma wpływu na harmonogram przekazywania danych w kolejnych latach sprawozdawczych.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 dane dla wskaźnika SU.1 „Liczba przejazdów na obszarze geograficznym w ujęciu dziennym, w podziale na pięć następujących rodzajów transportu: ruch pieszy, jazda na rowerze, indywidualny transport zmotoryzowany, transport publiczny i inne”, jak określono w załączniku, mogą być przekazywane co pięć lat. Państwo członkowskie, które zdecyduje się na taką częstotliwość przekazywania danych, powiadamia Komisję o swojej decyzji do dnia 31 grudnia 2027 r.
4. Jeżeli chodzi o wskaźniki bezpieczeństwa, które wymagają danych w ujęciu rocznym, dane przekazywane co cztery lata obejmują okres czterech lat między latami sprawozdawczymi. Jeżeli nie jest możliwe objęcie całego okresu czterech lat, dane przekazuje się dla jak największej liczby kolejnych lat, a wszelkie brakujące dane przekazuje się w następnym roku sprawozdawczym.
5. Jeżeli od czasu poprzedniego przekazania danych nie wygenerowano ani nie zgromadzono żadnych nowych danych, państwo członkowskie ponownie przekazuje dane przekazane poprzednio wraz z pisemną notą wyjaśniającą:
 - a) w której podaje powody ponownego przekazania tych samych danych;
 - b) dostarcza plan przyszłego przekazywania zaktualizowanych danych w następnym roku sprawozdawczym.

Artykuł 6

Zasięg geograficzny gromadzonych danych

1. Do dnia 31 grudnia 2026 r. państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz kodów lokalnych jednostek administracyjnych (LAU), o których mowa w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1059/2003, odpowiadających zasięgowi geograficznemu danych gromadzonych przez państwa członkowskie dla każdego z ich odpowiednich węzłów miejskich do celów niniejszego rozporządzenia. Zasięg geograficzny musi być zgodny z granicami określonego LAU. Zasięg geograficzny danego węzła miejskiego może składać się z jednej lub kilku lokalnych jednostek administracyjnych.
2. Każdy kod LAU przypisuje się w sposób niepowtarzalny do zasięgu geograficznego pojedynczego węzła miejskiego, a dane dotyczące konkretnego obszaru LAU przekazuje się zatem wyłącznie w ramach odpowiedniego węzła miejskiego i nie przypisuje się ich do wielu węzłów miejskich.
3. Dane dotyczące mobilności miejskiej przekazane dla każdego węzła miejskiego obejmują cały obszar geograficzny oznaczony odpowiednimi kodami LAU.
4. Jeżeli państwo członkowskie zamierza zmienić kody LAU stosowane w odniesieniu do zasięgu geograficznego węzła miejskiego określonego zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule, przekazuje Komisji powiadomienie do dnia 31 grudnia roku kalendarzowego poprzedzającego rok sprawozdawczy, wraz z jasnym wyjaśnieniem przyczyn takiej zmiany.

Artykuł 7

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 9 lipca 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

Wykaz wskaźników mobilności miejskiej i metod gromadzenia danych

1. Wskaźniki w obszarze aspektów horyzontalnych

- 1) HO.1 Całkowita liczba osób, w podziale według płci i grupy wiekowej, mających miejsce zamieszkania na obszarze geograficznym [# osób].

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera dane istotne dla obszaru geograficznego z danych publikowanych przez Eurostat zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi niezbędne dane, pobierając je z najnowszego spisu ludności, i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a).

- 2) HO. 2 Wielkość obszaru geograficznego [# km²] określona zgodnie z art. 6.

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera dane istotne dla obszaru geograficznego z danych publikowanych przez Eurostat zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi niezbędne dane, zgodnie ze swoimi ramami instytucjonalnymi i prawnymi, i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a).

- 3) HO. 3 Całkowita liczba węzłów dostępu na obszarze geograficznym [# węzłów dostępu].

Metoda gromadzenia danych: państwo członkowskie stosuje dowolną metodę stosowaną do gromadzenia tych danych na podstawie rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 ⁽¹⁾.

2. Wskaźniki w obszarze aspektów zrównoważonego rozwoju

- 4) SU.1 „Liczba przejazdów na obszarze geograficznym w ujęciu dziennym, w podziale na pięć następujących rodzajów transportu: ruch pieszego, jazda na rowerze, indywidualny transport zmotoryzowany, transport publiczny i inne [# przejazdów].

Metoda gromadzenia danych: do gromadzenia danych państwo członkowskie wykorzystuje ankiety, dane z telefonów komórkowych, model transportowy lub inne źródła dużych zbiorów danych. Jeżeli przejazd składa się z kilku etapów, w których wykorzystywane są różne rodzaje transportu, należy podać główny rodzaj transportu. W momencie przekazywania danych państwo członkowskie powiadamia Komisję, czy dane odnoszą się do przejazdów odbytych przez osoby mające miejsce zamieszkania na danym obszarze geograficznym, czy też do wszystkich przejazdów na tym obszarze geograficznym.

- 5) SU.2 Park zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze geograficznym, przedstawiony w formie macierzy, w podziale na rodzaj energii silnika, kategorię normy emisji Euro oraz kategorię własności [# pojazdów].

Istnieją następujące rodzaje energii silnika:

- benzyna, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne,
- olej napędowy, w tym hybrydowe pojazdy elektryczne,
- pojazdy hybrydowe typu plug-in zasilane benzyną i olejem napędowym,

⁽¹⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

- pojazdy bezemisyjne (w tym pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym i pojazdy napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi),
- inne, obejmujące pojazdy dwupaliwowe zasilane benzyną/LPG, pojazdy dwupaliwowe zasilane benzyną/CNG, LPG, CNG, pojazdy flex-fuel i paliwa inne niż wymienione.

Jeżeli określony rodzaj energii silnika nie jest dostępny na danym obszarze geograficznym, państwo członkowskie wskazuje zero dla tej kategorii.

Kategorie norm emisji Euro są następujące:

- norma euro 1–4,
- norma euro 5–6c,
- norma euro 6d,
- norma euro 7.

Kategorie własności:

- osoba fizyczna
- osoba prawna.

Metoda gromadzenia danych: państwo członkowskie gromadzi dane, pobierając je z systemu rejestracji pojazdów.

3. Wskaźniki w obszarze aspektów bezpieczeństwa

- 6) SA.1 Liczba wypadków drogowych na obszarze geograficznym rocznie [# wypadków].

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera odpowiednie dane z bazy danych CARE zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). Dane przekazuje się w takim samym formacie jak w bazie danych CARE. Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi dane, wyodrębniając stosowne informacje z rejestrów policyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi regulującymi dostęp do takich rejestrów, i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a).

- 7) SA.2 Liczba osób ciężko rannych w wypadkach drogowych na danym obszarze geograficznym w ciągu roku, w podziale na płeć, wiek i rodzaj jednostki ruchu używanej przez osobę ciężko ranną oraz inny główny pojazd biorący udział w wypadku [# osób].

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera odpowiednie dane z bazy danych CARE zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi dane, wyodrębniając stosowne informacje z rejestrów policyjnych i szpitalnych zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi regulującymi dostęp do takich rejestrów, i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a). Dane przekazuje się w takim samym formacie jak w bazie danych CARE. Jeżeli nie są dostępne żadne dane dotyczące ciężko rannych, państwo członkowskie gromadzi i przekazuje dane dla każdego obszaru geograficznego dotyczące wszystkich osób rannych w wypadku. W przypadku przyjęcia takiego podejścia państwo członkowskie powiadamia o tym Komisję.

- 8) SA.3 Liczba osób śmiertelnie rannych w wypadkach drogowych na danym obszarze geograficznym w ciągu roku, w podziale na płeć, wiek i rodzaj jednostki ruchu używanej przez osobę śmiertelnie ranną oraz inny główny pojazd biorący udział w wypadku [# osób].

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera odpowiednie dane z bazy danych CARE zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi dane, wyodrębniając stosowne informacje z rejestrów policyjnych i szpitalnych zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi regulującymi dostęp do takich rejestrów, i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a). Dane przekazuje się w takim samym formacie jak w bazie danych CARE.

4. Wskaźniki w obszarze aspektów dostępności

- 9) AC. 1 Liczba węzłów dostępu na obszarze geograficznym z co najmniej czterema planowanymi wyjazdami w godzinach szczytu na trasę na godzinę na co najmniej jednej trasie [# węzłów dostępu].

Metoda gromadzenia danych: państwo członkowskie stosuje dowolną metodę stosowaną do gromadzenia tych danych na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926. Harmonogram i czas trwania godzin szczytu określa państwo członkowskie.

- 10) AC. 2 Całkowita liczba stacji kolejowych na obszarze geograficznym [# stacji].

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera odpowiednie dane z europejskiej bazy danych dotyczących dostępności stacji kolejowych (ERSAD), prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014⁽²⁾, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b) tego rozporządzenia. Jeżeli dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi niezbędne dane od podmiotu odpowiedzialnego za raportowanie dostępności zgodnie z art. 7a rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia.

- 11) AC. 3 Liczba stacji kolejowych na obszarze geograficznym, które jednostka sprawozdawcza zgłosiła jako dostępne w ERSAD [# stacji], ponieważ spełniają następujące kryteria:

- a) dostęp do stacji zapewniany jest poprzez:
 - 1) dostęp bez stopni (w stosownych przypadkach za pomocą dostępnej windy lub pochylni) do stacji z co najmniej jednego parkingu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (punkt odniesienia);
 - 2) dostęp bez stopni (w stosownych przypadkach za pomocą dostępnej windy lub pochylni) do stacji z co najmniej jednego przystanku innego środka transportu przesiadkowego (punkt odniesienia);
- b) dostęp do informacji na stacji, który jest zapewniany poprzez:
 - 1) dynamiczne systemy informacji głosowej i wizualnej dostępne na stacji;
 - 2) dostęp bez stopni (w stosownych przypadkach za pomocą dostępnej windy lub pochylni) do punktu informacyjnego dostępnego dla użytkowników wózków inwalidzkich na stacji wyposażonej w system pętli indukcyjnej;
- c) dostęp do biletów na stacji, który jest zapewniany poprzez:
 - 1) dostęp bez stopni (w stosownych przypadkach za pomocą dostępnej windy lub pochylni) do kasy biletowej dostępnej dla użytkowników wózków inwalidzkich na stacji wyposażonej w system pętli indukcyjnej, jeżeli kasy istnieją;
 - 2) automat do sprzedaży biletów z dostępnymi funkcjami dźwiękowymi i dotykowymi, jeżeli istnieją automaty do sprzedaży biletów;
- d) oznakowanie na stacji, które przybiera następującą formę:
wejścia i ścieżki na stacji, które zawierają oznaczenia dotykowe i oznaczenia w alfabecie Braille'a lub informacje dotykowe na poręczach i ścianach;
- e) dostęp do peronów zapewniany jest poprzez:
perony bez stopni i dostępne dla użytkowników wózków inwalidzkich (dostępne również przez bramki kontroli biletów, jeśli takie istnieją) ze spójnymi, dotykowymi i kontrastującymi oznaczeniami powierzchni dla pieszych wzdłuż peronu;

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>.

- f) dostęp do peronów zapewniany jest poprzez:
dostęp z peronu do pociągów na równym poziomie dla użytkowników wózków inwalidzkich lub bezpłatna pomoc przy wsiadaniu i wysiadaniu z pociągów na stacjach, które nie zapewniają dostępu z peronu lub na peron na równym poziomie.

Metoda gromadzenia danych: Komisja pobiera odpowiednie dane z ERSAD zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b). W przypadku gdy dane geolokalizacyjne nie są dostępne, państwo członkowskie gromadzi niezbędne dane od podmiotu odpowiedzialnego za raportowanie dostępności zgodnie z art. 7a rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 i przekazuje je zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) tego rozporządzenia.
