

## II

(Nelegislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2017/1926

ze dne 31. května 2017,

kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V čl. 3 písm. a) směrnice 2010/40/EU je jako prioritní akce stanoveno poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii pro vypracování a použití specifikací a norem.
- (2) Článek 5 směrnice 2010/40/EU stanoví, že by se specifikace přijaté podle článku 6 této směrnice měly použít na aplikace a služby ITS při jejich zavádění, aniž by bylo dotčeno právo jednotlivých členských států rozhodnout o vlastním zavedení těchto aplikací a služeb na svém území.
- (3) Tyto specifikace by se měly vztahovat na poskytování veškerých informačních služeb o cestování, aniž by byly dotčeny zvláštní specifikace přijaté v jiných aktech podle směrnice 2010/40/EU, zejména nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 <sup>(2)</sup> a (EU) 2015/962 <sup>(3)</sup> a nařízení Komise (EU) č. 454/2011 <sup>(4)</sup>.
- (4) Co se týká poskytování multimodálních informačních služeb o cestování, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES <sup>(5)</sup> stanoví minimální pravidla pro opakované použití informací veřejného sektoru v celé Unii. Pokud jde o opakované použití dat, která mají v držení dopravní orgány a provozovatelé dopravy, pravidla stanovená tímto nařízením, zejména pravidla týkající se aktualizace dat, by se měla používat, aniž by byla dotčena pravidla stanovená ve směrnici 2003/98/ES.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013 ze dne 15. května 2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně (Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6).

<sup>(3)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21).

<sup>(4)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).

<sup>(5)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/98/ES ze dne 17. listopadu 2003 o opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 345, 31.12.2003, s. 90).

- (5) Pokud opatření stanovená tímto nařízením vyžadují zpracovávání osobních údajů, musí být provedena v souladu s právními předpisy EU v oblasti ochrany osobních údajů, zejména směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES <sup>(1)</sup> a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES <sup>(2)</sup>, jakož i vnitrostátními opatřeními k provedení těchto směrnic. Údaje týkající se identifikované nebo identifikovatelné fyzické osoby by měly být zpracovávány důsledně v souladu se zásadou minimalizace údajů, pouze pro účely tohoto nařízení a jen tehdy, je-li to nezbytné. Tyto údaje by neměly umožňovat identifikaci osoby nebo její identifikovatelnost, je-li to možné a nebrání-li to účelu tohoto nařízení.
- (6) Pokud informační služba závisí na sběru dat, včetně určení zeměpisné polohy, měli by být koncoví uživatelé jednoznačně informováni o sběru těchto dat, o opatřeních k sběru dat a případnému sledování a o době uchovávání těchto dat. Soukromé nebo veřejné subjekty shromažďující údaje, například provozovatelé dopravy, dopravní orgány, poskytovatelé informačních služeb o cestování a výrobci digitálních map, by měli zavést vhodná technická opatření (včetně prvků ochrany soukromí již od návrhu a záměrné ochrany osobních údajů), aby byla zajištěna pseudonymizace <sup>(3)</sup> údajů obdržených od koncových uživatelů.
- (7) Cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES <sup>(4)</sup> je zřídit v Unii infrastrukturu pro prostorové informace, která v celé Unii umožňuje sdílení prostorových informací a přístup k těmto informacím, včetně informací týkajících se dopravních sítí, na podporu politik Unie v oblasti životního prostředí a politik nebo činností, které mohou mít vliv na životní prostředí. Specifikace stanovené v tomto nařízení by měly být slučitelné se specifikacemi stanovenými ve směrnici 2007/2/ES a nařízení Komise (EU) č. 1089/2010 <sup>(5)</sup>.
- (8) Specifikace stanovené v tomto nařízení by se měly vztahovat na všechny druhy dopravy v Unii, jako je pravidelná doprava (letecká, železniční, včetně vysokorychlostní železniční dopravy, konvenční železniční dopravy a městské kolejové dopravy, dálková autokarová doprava, námořní doprava včetně trajektové dopravy, doprava metrem, tramvajová, autobusová a trolejbusová doprava, lanové dráhy), doprava na vyžádání (kyvadlová autobusová doprava, kyvadlová trajektová doprava, taxislužba, spolujízda, sdílení automobilů, společná doprava osob v jednom vozidle, pronájem automobilů, sdílení jízdních kol, pronájem jízdních kol, doprava na zavolání) a individuální doprava (automobil, motocykl, jízdní kolo, chůze). Chůze jako možnost cestování k zvládnutí částí prvního a posledního úseku cesty má pro multimodální informační služby o cestování velký význam a může zajistit nejen přínosy pro životní prostředí i řízení sítě, nýbrž také přímé přínosy pro zdraví cestujících.
- (9) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 <sup>(6)</sup> vymezuje dopravní infrastrukturu, která je součástí hlavní a globální transevropské dopravní sítě. K uspokojení potřeb koncových uživatelů v oblasti cestování v celé Unii a s cílem maximalizovat plný potenciál multimodálních informací o cestování je nezbytné úplné pokrytí sítě od výchozího místa do konečného místa určení. Toto nařízení by se proto mělo vztahovat na globální transevropskou dopravní síť (TEN-T), včetně městských uzlů, a na ostatní části dopravní sítě.
- (10) Na podporu poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii lze využít centralizované koncepce založené na poskytování dat, i decentralizované koncepce založené na poskytování dat a služeb. Na podporu obou těchto koncepcí by proto toto nařízení mělo obsahovat požadavky vztahující se na poskytování dat i služeb. S cílem usnadnit výměnu těchto dat a jejich opakované použití k poskytování komplexních informačních služeb o cestování by měly dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31). Od 25. května 2018 se bude používat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1). Články 10 a 11 směrnice 95/46/ES a články 13 a 14 nařízení (EU) 2016/679 stanoví úplný seznam informací, které je nutno poskytnout subjektu údajů. Článek 12 směrnice 95/46/ES a články 17–19 nařízení (EU) 2016/679 určují ostatní práva fyzických osob, jako je právo na přístup, právo na opravu, blokování, výmaz nebo zničení nepřesných či neopodstatněných osobních údajů.

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

<sup>(3)</sup> Jak je definována v čl. 4 bodě 5 nařízení (EU) 2016/679.

<sup>(4)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE) (Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1089/2010 ze dne 23. listopadu 2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat (Úř. věst. L 323, 8.12.2010, s. 11).

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

nebo případně poskytovatelé služby dopravy na vyžádání zpřístupnit uživatelům statická data, odpovídající metadata a informace o kvalitě dat, a to prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu. Přístupový bod může mít v závislosti na druhu dat různé podoby, jako je databáze, datový sklad, datové tržiště, datové úložiště a registr, internetový portál apod. Členské státy by měly zvážit přeskupení stávajících veřejných a soukromých přístupových bodů do jednoho bodu umožňujícího přístup ke všem druhům příslušných dostupných dat, která spadají do oblasti působnosti těchto specifikací.

- (11) Členské státy by měly mít možnost vzájemně spolupracovat za účelem zřízení společného přístupového bodu zahrnujícího dostupná data zúčastněných členských států. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o používání přístupových bodů zřízených podle jiných aktů v přenesené pravomoci, které byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, jako vnitrostátních přístupových bodů pro data spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení. Členské státy by kromě toho měly mít možnost rozhodnout o používání již existujících přístupových bodů zahrnujících několik odvětví jako vnitrostátního přístupového bodu. Členské státy mohou určit subjekt odpovědný za poskytování dat o cestování a dopravním provozu uvedených v příloze. V některých případech působí provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury a poskytovatelé služby dopravy na vyžádání v různých členských státech, a proto je pro poskytnutí přístupu k datům o cestování a dopravním provozu důležitý více než jeden přístupový bod. Je však třeba usilovat o to, aby se zamezilo zbytečné duplikaci dat, a zohlednit podobu a formu příslušných přístupových bodů. Příslušná data a metadata by proto mohla být uvedena ve všech příslušných vnitrostátních přístupových bodech, které mají formu datového úložiště. Mají-li některé příslušné vnitrostátní přístupové body formu databáze/datového skladu, mohla by být data a metadata uložena pouze v jednom vnitrostátním přístupovém bodě a uvedena ve všech ostatních. Podmínky používání dat o dopravním provozu a cestování poskytovaných prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu mohou být případně stanoveny v licenční dohodě.
- (12) Data o cestování a dopravním provozu uvedená v příloze mohou být začleněna do vnitrostátního přístupového bodu postupně. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o tom, zda data uvedená v příloze začlení před stanovenou lhůtou, či nikoli. Multimodální informační služby o cestování jsou založeny na statických i dynamických datech o cestování a dopravním provozu uvedených v příloze. Statická data o cestování a dopravním provozu jsou nezbytná pro informační účely a účely plánování během fáze před uskutečněním cesty, a jsou proto vyžadována od všech členských států. Dynamická data o cestování a dopravním provozu, například data o narušení provozu a zpoždění, mohou koncovým uživatelům umožnit přijetí náležitě informovaných rozhodnutí, co se týká cestování, a přinést úsporu času. Integrace dynamických dat o cestování a dopravním provozu do vnitrostátních přístupových bodů však může vyžadovat dodatečné úsilí. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o tom, zda dynamická data o cestování a dopravním provozu uvedená v příloze začlení či nezačlení prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu. Pokud se rozhodnou tak učinit, měly by platit požadavky stanovené v tomto nařízení. Za účelem zajištění jednotného a soudržného rozvoje multimodálních informací o cestování v celé Unii se členské státy vybízejí, aby existující dynamická data o cestování a dopravním provozu začlenily prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu v souladu s tímto harmonogramem: data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 2.1 přílohy do 1. prosince 2019, data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 2.2 přílohy do 1. prosince 2020 a data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 2.3 přílohy do 1. prosince 2021.
- (13) Za účelem úspěšného a nákladově efektivního využívání vnitrostátních přístupových bodů je nutné popsat náležitě obsah a strukturu příslušných dat o cestování a dopravním provozu pomocí vhodných metadat <sup>(1)</sup>.
- (14) Tyto specifikace by neměly dopravním orgánům, provozovatelům dopravy, poskytovatelům služby dopravy na vyžádání a provozovatelům infrastruktury ukládat povinnost zahájit sběr veškerých dat, která dosud nejsou k dispozici ve strojově čitelném formátu. Zvláštní požadavky týkající se statických a dynamických dat o cestování a dopravním provozu pro jednotlivé druhy dopravy by se měly vztahovat pouze na data, která jsou skutečně shromažďována a jsou dostupná ve strojově čitelném formátu. Členské státy by zároveň měly být vybídnuty k tomu, aby hledaly nákladově efektivní způsoby, které odpovídají jejich potřebám, pokud jde o digitalizaci stávajících statických a dynamických dat pro jednotlivé druhy dopravy. Členské státy, které začnou digitalizovat statická a dynamická data o cestování a dopravním provozu pro jednotlivé druhy dopravy, jež lze využít pro multimodální informační služby o cestování, se vybízejí, aby začaly s údaji stanovenými v příloze jako úroveň služby 1 a poté pokračovaly na úrovni služby 2 a 3. Data stanovená v první skupině se považují za nezbytná pro základní fungování multimodálních informačních služeb o cestování.
- (15) V zájmu rozvoje harmonizovaného a bezproblémového poskytování multimodálních informačních služeb o cestování a na podporu interoperability v celé Unii by se ve vnitrostátním přístupovém bodě měl používat harmonizovaný soubor interoperabilních formátů a protokolů pro výměnu dat na základě existujících technických řešení a norem pro jednotlivé druhy dopravy. V rámci multimodálních informačních služeb o cestování existuje řada relevantních norem a technických specifikací, které se vztahují na silniční dopravu

<sup>(1)</sup> Koordinovaný katalog metadat EU EIP SPA.

(DATEX II), železniční dopravu (technické dokumenty B1, B2, B3, B4, B8, B9 v rámci TAP TSI), leteckou dopravu (SSIM sdružení IATA) a příslušná prostorová data (INSPIRE). V takových případech by toto nařízení mělo odkazovat na požadavky, které již jsou zavedeny, tyto druhy dopravy však mohou rozhodnout o používání jiných norem a technických specifikací uvedených ve specifikaci. Mělo by se však zamezit duplikaci týchž dat o cestování a dopravním provozu ve více než jednom formátu (např. data o městské kolejové dopravě buď v TAP TSI, nebo NeTEx). V budoucnu mohou tyto normy, zejména DATEX II, rozšířit svou oblast působnosti tak, aby zahrnovaly další městské prvky, a měly by se používat v rámci specifikací, jsou-li k dispozici.

- (16) Co se týká výměny statických dat o pravidelné dopravě (např. veřejné dopravě, dálkové autokarové dopravě a námořní dopravě včetně trajektové dopravy), příslušná data ve vnitrostátním přístupovém bodě by měla používat normu CEN pro výměnu údajů NeTEx CEN/TS 16614 založenou na podkladovém referenčním datovém modelu Transmodel EN 12896: 2006 a následně zdokonalené verze nebo jakýkoli strojově čitelný formát, který je plně kompatibilní ve schválené lhůtě. Co se týká výměny dynamických dat o veřejné dopravě, v případě, že se členské státy rozhodnou zahrnout dynamická data do vnitrostátního přístupového bodu, měly by se použít příslušné části normy CEN pro výměnu dat o veřejné dopravě SIRI CEN/TS 15531 a následně zdokonalené verze nebo jakýkoli strojově čitelný formát, který je plně kompatibilní. Členské státy se mohou rozhodnout, že na úrovni členského státu budou pro vnitrostátní operace nadále používat vnitrostátní normy pro data o veřejné dopravě, na úrovni vnitrostátního přístupového bodu je však nutné používat stanovené normy EU, aby byla zajištěna interoperabilita a návaznost služeb v celé Unii. Členské státy mohou za účelem dodržení požadavků evropských norem použít metody převodu a konverze. Měla by se použít verze předepsaných norem, která je dostupná ke dni použitelnosti. Je třeba použít veškeré příslušné aktualizace, které rozšiřují oblast působnosti a zahrnují nové druhy dat.
- (17) K zajištění optimálního využívání a úplné interoperability výše zmíněných norem mezi členskými státy je třeba v rámci vnitrostátních přístupových bodů zavést a používat společný minimální profil, který určuje klíčové prvky normy. Vnitrostátní profily jednotlivých členských států musí být založeny na společném minimálním evropském profilu, pokud existuje.
- (18) Poskytování přesných a spolehlivých informací o cestování poskytovateli služeb je nezbytné pro cestující v celé Unii. Dojde-li ke změnám, měla by být příslušná data dopravními orgány nebo provozovateli dopravy prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu včas aktualizována. Používá-li data o cestování a dopravním provozu poskytovatel služby, existuje riziko zobrazování nepřesných informací o cestování uživatelům, což může mít negativní dopad na cestu uskutečňovanou cestujícími. Pokud dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání zjistí nepřesnosti, měly by být tyto chyby včas opraveny.
- (19) V současnosti existuje v Evropě značný počet multimodálních informačních služeb o cestování, služby, které nabízejí úplný výsledek stanovení trasy z výchozího místa do konečného místa určení, jsou však většinou omezeny na území členského státu. Klíčovým řešením k zlepšení geografického pokrytí informačních služeb o cestování a na podporu multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii je propojení místních, regionálních a vnitrostátních informačních služeb o cestování. To zahrnuje využití technologických nástrojů včetně rozhraní k propojení stávajících informačních systémů za účelem výměny výsledků stanovení trasy. Doporučuje se, aby při plánování jednotlivých úseků cesty využívaly informační služby o cestování evropskou technickou specifikaci s názvem „Intelligent Transport Systems – Public Transport – Open API for distributed journey planning 00278420“, která se v současnosti dokončuje. Pokud poskytovatelé služeb stanoví pro plánování jednotlivých úseků cesty místa předávky, měla by být tato místa předávky uvedena ve vnitrostátním přístupovém bodě.
- (20) Informační služby o cestování mohou koncovým uživatelům poskytnout více možností cestování s různými provozovateli dopravy. Je nutné, aby byli poskytovatelé služeb transparentní, pokud jde o kritéria používaná ke stanovení pořadí jednotlivých možností cestování, a aby poskytovali neutrální informace o cestování. Je-li to možné, měli by poskytovatelé informačních služeb o cestování poskytovat pro jednotlivé druhy dopravy informace o emisích skleníkových plynů na podporu přechodu k udržitelnějším druhům dopravy. Poskytovatelé služeb se rovněž důrazně vybízejí k tomu, aby umožnili přímou zpětnou vazbu zákazníka ohledně kvality služby.
- (21) Používání statických a dynamických dat pro účely informačních služeb o cestování zahrnuje data od různých subjektů v celém hodnotovém řetězci. V mnoha případech bude poskytovatel informačních služeb o cestování používat původní data od dopravních orgánů, provozovatelů dopravy, provozovatelů infrastruktury nebo poskytovatelů služby dopravy na vyžádání. V tomto případě je nezbytné nutné, aby byl uveden původní zdroj, datum a čas poslední aktualizace statických dat, pokud jsou použita.

- (22) S cílem maximalizovat předvídatelné využití informačních služeb o cestování ze strany osob s funkčním omezením by poskytovatelé informačních služeb o cestování a členské státy při provádění nařízení v přenesené pravomoci měli vzít v úvahu příslušné právní předpisy, pokud jde o požadavky na přístupnost, například chystaný Evropský akt přístupnosti. K příslušným požadavkům patří přístupnost internetových stránek a služeb poskytovaných na mobilních zařízeních, jež uživatelům jednotně a přiměřeně umožňují tyto služby vnímat, používat a rozumět jim.
- (23) V zájmu zajištění řádného uplatňování těchto specifikací by členské státy měly posoudit shodu s požadavky týkajícími se přístupnosti, výměny, opakovaného použití a aktualizace multimodálních dat o cestování ze strany dopravních orgánů, provozovatelů dopravy, poskytovatelů služby dopravy na vyžádání a poskytovatelů informačních služeb o cestování. Za tímto účelem by měly mít příslušné orgány možnost spoléhat se na vlastní prohlášení o shodě předložená dopravními orgány, provozovateli dopravy, provozovateli infrastruktury, poskytovateli služby dopravy na vyžádání nebo poskytovateli informačních služeb o cestování a měly by namátkou ověřovat správnost těchto prohlášení.
- (24) Za účelem sledování provádění tohoto nařízení by členské státy měly poskytnout Komisi zprávu, která popisuje uplatňování různých požadavků.
- (25) Prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy podpoří Komise různé technické požadavky stanovené v tomto nařízení, a to podpůrným opatřením programu <sup>(1)</sup>, zejména zřízení vnitrostátního přístupového bodu, přechod na stanovené normy výměny dat a používání společných minimálních profilů v rámci vnitrostátních přístupových bodů a případně propojení informačních služeb o cestování.
- (26) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 <sup>(2)</sup> a vydal stanovisko dne 22. srpna 2017,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

#### Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví specifikace nezbytné k zajištění toho, aby multimodální informační služby o cestování v celé Unii byly přesné a dostupné uživatelům ITS přes hranice.
2. Toto nařízení se vztahuje na celou dopravní síť v Unii.
3. Toto nařízení se použije v souladu s článkem 5 směrnice 2010/40/EU.

### Článek 2

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 4 směrnice 2010/40/EU a v článku 3 nařízení (EU) č. 1315/2013.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „přístupností dat“ se rozumí možnost kdykoli požadovat a obdržet data ve strojově čitelném formátu;
- 2) „aktualizací dat“ se rozumí změny stávajících dat, včetně jejich výmazu nebo vložení nových či dodatečných údajů;

<sup>(1)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 7. dubna 2016, kterým se mění prováděcí rozhodnutí Komise C(2014) 1921 o vytvoření víceletého pracovního programu na období 2014–2020 pro finanční pomoc v oblasti Nástroje pro propojení Evropy (CEF) – odvětví dopravy na období 2014–2020.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

- 3) „metadaty“ se rozumí strukturovaný popis obsahu dat usnadňující vyhledávání a používání těchto dat;
- 4) „vyhledávacími službami“ se rozumějí služby umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu;
- 5) „globální transevropskou dopravní síť“ se rozumí dopravní infrastruktura, která je součástí globální sítě, jak je vymezena v nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 6) „přístupovým bodem“ se rozumí digitální rozhraní pro zpřístupnění alespoň statických dat o cestování a historických dat o dopravním provozu spolu s odpovídajícími metadaty uživatelům pro opakované použití nebo pro zpřístupnění zdrojů a metadat těchto dat uživatelům pro opakované použití;
- 7) „dynamickými daty o cestování a dopravním provozu“ se rozumějí data týkající se jednotlivých druhů dopravy, která se často nebo pravidelně mění, jak jsou uvedena v příloze;
- 8) „statickými daty o cestování a dopravním provozu“ se rozumějí data týkající se jednotlivých druhů dopravy, která se nemění vůbec, nebo se nemění často nebo se mění pravidelně, jak jsou uvedena v příloze;
- 9) „dopravním orgánem“ se rozumí jakýkoli orgán veřejné moci odpovědný za řízení nebo plánování dopravního provozu, řízení nebo provozování dané dopravní sítě nebo druhů dopravy spadajících do jeho územní působnosti, případně oboje;
- 10) „provozovatelem dopravy“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který odpovídá za údržbu a řízení dopravní služby;
- 11) „uživatel“ se rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt, který používá vnitrostátní přístupový bod, například dopravní orgány, provozovatele dopravy, poskytovatele informačních služeb o cestování, výrobci digitálních map, poskytovatele služby dopravy na vyžádání a provozovatele infrastruktury;
- 12) „koncovým uživatelem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která má přístup k informacím o cestování;
- 13) „informační službou o cestování“ se rozumí služba ITS, včetně digitálních map, která uživatelům a koncovým uživatelům poskytuje informace o cestování a dopravním provozu pro alespoň jeden druh dopravy;
- 14) „historickými daty o dopravním provozu“ se rozumějí data o charakteristikách dopravního provozu podle hodiny, dne nebo sezóny založená na předchozích měřeních, včetně stupně přetížení, průměrné rychlosti, průměrné doby potřebné na cestu, jak je uvedeno v příloze;
- 15) „včasností dat“ se rozumí dostupnost aktuálních dat poskytovaných uživatelům a koncovým uživatelům s dostatečným předstihem tak, aby byla užitečná;
- 16) „poskytovatelem informačních služeb o cestování“ se rozumí veřejný nebo soukromý poskytovatel informací o cestování a dopravním provozu (vyjma subjektu, který informace pouze předává) uživatelům a koncovým uživatelům;
- 17) „dopravou na vyžádání“ se rozumí služba přepravy osob, která se vyznačuje pružným stanovením trasy, jako je sdílení automobilů, společná doprava osob v jednom vozidle, sdílení jízdních kol, spolujízda, taxislužba, doprava na zavolání. Tyto služby obvykle před poskytnutím služby vyžadují součinnost mezi poskytovatelem služby dopravy na vyžádání a koncovými uživateli;
- 18) „poskytovatelem služby dopravy na vyžádání“ se rozumí veřejný nebo soukromý poskytovatel služby dopravy na vyžádání uživatelům a koncovým uživatelům, včetně příslušných informací o cestování a dopravním provozu;
- 19) „propojením služby“ se rozumí spojení místních, regionálních a vnitrostátních dopravních informačních systémů, které jsou propojeny prostřednictvím technických rozhraní za účelem poskytování výsledků stanovení trasy nebo jiných výsledků rozhraní programovacích aplikací (API) na základě statických a/nebo dynamických informací o cestování a dopravním provozu;
- 20) „místem předávky“ se rozumí stanice, zastávka nebo místo, ve kterém jsou výsledky stanovení trasy poskytnuté dvěma informačními službami o cestování spojeny za účelem znázornění cesty;
- 21) „multimodálními informacemi o cestování“ se rozumějí informace odvozené ze statických nebo dynamických dat o cestování a dopravním provozu, nebo z obou těchto druhů dat, poskytované uživatelům a koncovým uživatelům prostřednictvím jakýchkoli komunikačních prostředků, které se týkají nejméně dvou druhů dopravy a které umožňují jednotlivé druhy dopravy porovnat;

- 22) „výsledkem stanovení trasy“ se rozumí cestovní trasa ve strojově čitelném formátu vyplývající z požadavku koncového uživatele týkajícího se určité cesty s odkazem na jednotlivá použitá místa předávky;
- 23) „provozovatelem infrastruktury“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a udržování dopravní infrastruktury nebo její části;
- 24) „službou přepravy cestujících“ se rozumí veřejná nebo soukromá dopravní služba nebo jakákoli služba, která je k dispozici pro společné či soukromé užívání ze strany široké veřejnosti a která zahrnuje různé druhy dopravy.

### Článek 3

#### Vnitrostátní přístupové body

1. Každý členský stát zřídí vnitrostátní přístupový bod. Vnitrostátní přístupový bod představuje pro uživatele jednotný přístupový bod alespoň k statickým datům o cestování a dopravním provozu a historickým datům o dopravním provozu pro různé druhy dopravy, včetně aktualizací údajů, jak je uvedeno v příloze, jež poskytují dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání na území daného členského státu.
2. Jako vnitrostátní přístupové body lze použít existující vnitrostátní přístupové body, které byly zřízeny za účelem splnění jiných aktů v přenesené pravomoci, jež byly přijaty podle směrnice 2010/40/EU, pokud to členské státy považují za vhodné.
3. Vnitrostátní přístupové body poskytují uživatelům vyhledávací služby, například služby umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu.
4. Dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání zajistí poskytování metadat, aby mohli uživatelé vyhledávat a používat soubory dat, k nimž je zajištěn přístup prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů.
5. Dva nebo více členských států může zřídit společný přístupový bod.

### Článek 4

#### Přístupnost, výměna a opakované použití statických dat o cestování a dopravním provozu

1. Dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání poskytují pro jednotlivé druhy dopravy statická data o cestování a dopravním provozu a historická data o dopravním provozu uvedená v bodě 1 přílohy, a to s použitím:
  - a) v případě silniční dopravy norem stanovených v článku 4 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962;
  - b) v případě ostatních druhů dopravy jedné z níže uvedených norem a technických specifikací: NeTeX CEN/TS 16614 a následných verzí, technických dokumentů stanovených v nařízení (EU) č. 454/2011 a následných verzí, technických dokumentů vypracovaných IATA nebo jakéhokoli strojově čitelného formátu, který je plně kompatibilní a interoperabilní s těmito normami a technickými specifikacemi;
  - c) v případě prostorové sítě požadavků stanovených v článku 7 směrnice 2007/2/EC.
2. Příslušná statická data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 1 přílohy, která jsou použitelná pro NeTeX a DATEX II, jsou vyjádřena prostřednictvím minimálních vnitrostátních profilů.
3. Dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání poskytují statická data o cestování a dopravním provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu v požadovaných formátech podle tohoto časového harmonogramu:
  - a) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.1 přílohy pro globální síť TEN-T nejpozději do 1. prosince 2019;
  - b) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.2 přílohy pro globální síť TEN-T nejpozději do 1. prosince 2020;

- c) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.3 přílohy pro globální síť TEN-T nejpozději do 1. prosince 2021;
  - d) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodech 1.1, 1.2 a 1.3 přílohy pro ostatní části dopravní sítě v Unii nejpozději do 1. prosince 2023.
4. API, která poskytují přístup k statickým datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v příloze prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, jsou veřejně přístupná, aby se mohli uživatelé a koncoví uživatelé zaregistrovat za účelem získání přístupu.

#### Článek 5

##### **Přístupnost, výměna a opakované použití dynamických dat o cestování a dopravním provozu**

1. Pokud se členské státy rozhodnou poskytovat pro jednotlivé druhy dopravy dynamická data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 2 přílohy prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, použijí dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání:
- a) v případě silniční dopravy normy stanovené v člancích 5 a 6 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962;
  - b) v případě ostatních druhů dopravy: SIRI CEN/TS 15531 a následné verze, technické dokumenty stanovené v nařízení (EU) č. 454/2011 nebo jakýkoli strojově čitelný formát, který je plně kompatibilní a interoperabilní s těmito normami nebo technickými dokumenty.
2. Příslušná data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodě 2 přílohy použitelná pro SIRI a DATEX II jsou vyjádřena prostřednictvím minimálních vnitrostátních profilů stanovených členskými státy, které jsou dostupné prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu.
3. API, která poskytují přístup k dynamickým datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v příloze prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, jsou veřejně přístupná, aby se mohli uživatelé a koncoví uživatelé zaregistrovat za účelem získání přístupu.

#### Článek 6

##### **Aktualizace dat**

1. Informační služby o cestování jsou založeny na aktualizacích statických a dynamických dat o cestování a dopravním provozu.
2. Dojde-li ke změnám, jsou příslušná statická a dynamická data o cestování a dopravním provozu uvedená v příloze dopravními orgány, provozovateli dopravy, provozovateli infrastruktury nebo poskytovateli služby dopravy na vyžádání prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu včas aktualizována. Tyto subjekty musí včas opravit jakékoli nepřesnosti, které ve svých datech zjistily nebo o nichž je informovali uživatelé nebo koncoví uživatelé.

#### Článek 7

##### **Propojení informačních služeb o cestování**

1. Na vyžádání poskytnou poskytovatelé informačních služeb o cestování jinému poskytovateli informačních služeb výsledky stanovení trasy na základě statických a pokud možno i dynamických dat.
2. Výsledky stanovení trasy vycházejí z:
- a) výchozího a koncového bodu cesty tazatele spolu s konkrétním časem a datem odjezdu nebo příjezdu, případně obojího;
  - b) potenciálních možností cestování spolu s konkrétním časem a datem odjezdu nebo příjezdu, nebo obojího, včetně možných přípoju;
  - c) místa předávky mezi jednotlivými informačními službami o cestování;
  - d) v případě narušení jiných potenciálních možností cestování spolu s konkrétním časem a datem odjezdu nebo příjezdu, nebo obojího, a možných přípoju, jsou-li k dispozici.



## Článek 8

**Požadavky na opakované použití dat o cestování a dopravním provozu při poskytování služeb a propojení informačních služeb o cestování**

1. Data o cestování a dopravním provozu uvedená v příloze a odpovídající metadata, včetně informací o jejich kvalitě, jsou zpřístupněna pro výměnu a opakované použití v Unii na nediskriminačním základě prostřednictvím vnitrostátního nebo společného přístupového bodu a ve lhůtě, která zajišťuje včasné poskytnutí informačních služeb o cestování. Tato data musí být přesná a aktuální.
2. Data uvedená v odstavci 1 se používají opakovaně, a to neutrálním způsobem a bez diskriminace nebo zkreslení. Kritéria používaná pro stanovení pořadí možností cestování pro jednotlivé druhy dopravy nebo jejich kombinaci, případně oboje, jsou transparentní, nesmějí být založena na faktorech přímo či nepřímo souvisejících s totožností uživatele nebo případně obchodními úvahami spojenými s opakovaným použitím dat a uplatňují se na všechny zúčastněné uživatele nediskriminačním způsobem. Znázornění cestovní trasy zásadně nesmí koncového uživatele uvést v omyl.
3. Pokud se statická a dynamická data o cestování nebo dopravním provozu používají opakovaně, je nutno uvést zdroj těchto dat. Uvést je třeba také datum a čas poslední aktualizace statických dat.
4. Podmínky používání dat o cestování a dopravním provozu poskytovaných prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu mohou být případně stanoveny v licenční dohodě. Tyto podmínky nesmějí zbytečně omezovat možnosti opakovaného použití ani být použity k omezování hospodářské soutěže. Pokud se používají licenční dohody, ukládají každopádně co nejméně omezení ohledně opakovaného použití. Případná finanční kompenzace je přiměřená a úměrná opodstatněným nákladům vynaloženým při poskytování a šíření příslušných dat o cestování a dopravním provozu.
5. Podmínky propojení informačních služeb o cestování jsou stanoveny ve smluvních ujednáních mezi poskytovateli informačních služeb o cestování. Případná finanční kompenzace vydává na propojení informačních služeb o cestování je přiměřená a úměrná.

## Článek 9

**Posouzení shody**

1. Členské státy posoudí, zda dopravní orgány, provozovatelé dopravy, poskytovatelé služby dopravy na vyžádání a poskytovatelé informačních služeb o cestování splňují požadavky stanovené v člácích 3 až 8.
2. Za účelem posouzení si mohou příslušné orgány členských států vyžádat od dopravních orgánů, provozovatelů dopravy, provozovatelů infrastruktury, poskytovatelů služby dopravy na vyžádání nebo poskytovatelů informačních služeb o cestování tyto dokumenty:
  - a) popis dat o cestování a dopravním provozu, jež jsou uvedena nebo uložena v přístupovém bodu či bodech, a dostupných informačních služeb o cestování, případně včetně propojení s jinými službami, a rovněž informace o jejich kvalitě a
  - b) prohlášení o shodě s požadavky stanovenými v člácích 3 až 8, které je podloženo důkazy.
3. Členské státy provádějí namátkové kontroly správnosti prohlášení uvedených v odst. 2 písm. b).

## Článek 10

**Podávání zpráv**

1. Do 1. prosince 2019 předloží členské státy Komisi zprávu o případných opatřeních, která byla přijata za účelem zřízení vnitrostátního přístupového bodu, a o způsobu jeho fungování.

2. Členské státy poté předloží Komisi jednou za dva kalendářní roky zprávu, která obsahuje tyto informace:
- a) pokrok, jehož bylo dosaženo, pokud jde o přístupnost a výměnu druhů dat o cestování a dopravním provozu, jež jsou stanoveny v příloze;
  - b) geografické pokrytí a data o cestování a dopravním provozu stanovená v příloze, která jsou přístupná v přístupovém bodě, a propojení informačních služeb o cestování;
  - c) výsledky posouzení shody uvedené v článku 9 a
  - d) v příslušných případech popis změn s ohledem na odstavec 1 nebo odst. 2 písm. b).

#### Článek 11

#### **Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 31. května 2017.

*Za Komisi*  
*předseda*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PŘÍLOHA

## KATEGORIE DAT

(uvedených v člancích 3, 4, 5, 6, 8 a 10)

Rozdělení druhů dopravy podle typu, jako:

**Pravidelná doprava:**

letecká, železniční, včetně vysokorychlostní železniční dopravy, konvenční železniční dopravy a městské kolejové dopravy, dálková autokarová doprava, námořní doprava včetně trajektové dopravy, doprava metrem, tramvajová, autobusová a trolejbusová doprava.

**Doprava na vyžádání:**

kyvadlová autobusová doprava, kyvadlová trajektová doprava, taxislužba, sdílení automobilů, společná doprava osob v jednom autě, pronájem automobilů, sdílení jízdních kol, pronájem jízdních kol.

**Individuální doprava:**

automobil, motocykl, jízdní kolo.

**1. Druhy statických dat o cestování****1.1. Úroveň služby 1**

- a) Vyhledávání místa (výchozí místo/konečné místo určení):
  - i) Identifikátory adresy (číslo budovy, název ulice, poštovní směrovací číslo)
  - ii) Topografická místa (město, obec, čtvrť, správní jednotka)
  - iii) Místa zájmu (související s dopravními informacemi), na něž mohou mít lidé zájem cestovat.
- b) Plány cesty:

Operační kalendář zobrazující, který den připadá na určité datum
- c) Vyhledávání místa (přístupových uzlů):
  - i) Zjištěné přístupové uzly (všechny druhy pravidelné dopravy)
  - ii) Geometrie/struktura mapy přístupových uzlů (všechny druhy pravidelné dopravy)
- d) Kalkulace plánu cesty – pravidelná doprava:
  - i) Spojení v místech přestupu, standardní časy na přestup mezi jednotlivými druhy dopravy
  - ii) Topologie sítě a (topologie) tras/linek
  - iii) Provozovatelé dopravy
  - iv) Jízdní řády
  - v) Plánované přestupy mezi zaručenými službami pravidelné dopravy
  - vi) Provozní hodiny
  - vii) Zařízení v přístupových uzlech (včetně informačních platform, asistenčních služeb, informačních služeb, prodejních přepážek, výtahů/schodů, vchodů a východů)
  - viii) Vozidla (nízkopodlažní, přístupná pro invalidní vozíky)
  - ix) Přístupnost přístupových uzlů a cesty v místech přestupu (výtahy, eskalátory)
  - x) Dostupnost asistenčních služeb (jako například pomoc přímo na místě)

- e) Kalkulace plánu cesty – silniční doprava (individuální doprava):
  - i) Silniční síť
  - ii) Síť cyklotras (vyhrazené cyklostezky, jízdní pruhy vyhrazené pro cyklisty, cyklostezky společné pro chodce a cyklisty)
  - iii) Síť stezek pro chodce a možnosti přístupu k nim

### 1.2. Úroveň služby 2

- a) Vyhledávání místa (doprava na vyžádání):
  - i) Parkoviště typu Park Ride
  - ii) Stanice pro sdílení jízdních kol
  - iii) Stanice pro sdílení automobilů
  - iv) Veřejně přístupné čerpací stanice pohonných hmot jako je benzín, nafta, CNG/LNG, vodík a dobíjecí stanice pro elektromobily
  - v) Zajištěná místa pro parkování jízdních kol (jako jsou uzavíratelná parkovací místa pro kola)
- b) Informační služba:

Místa a způsoby zakoupení jízdenek pro pravidelnou dopravu, dopravu na vyžádání a parkování vozidel (všechny druhy pravidelné dopravy a dopravy na vyžádání, včetně maloobchodní distribuční sítě, způsobů plnění a platebních metod)
- c) Plány cesty, doplňující informace, zjišťování dostupnosti:
  - i) Základní společné standardní tarify (všechny druhy pravidelné dopravy)
    - Data související se sítí tarifů (tarifní zóny/zastávky a druhy tarifů)
    - Struktura standardních tarifů (traťové, včetně denních a týdenních tarifů, zónových a paušálních tarifů)
  - ii) Vybavení, jako je cestovní třída, síť wi-fi

### 1.3. Úroveň služby 3

- a) Požadavky na podrobné informace ke společným standardním a zvláštním tarifům (všechny druhy pravidelné dopravy):
  - i) Kategorie cestujících (skupiny uživatelů, např. dospělí, děti, studenti, starší osoby, osoby se zdravotním postižením/s omezenou schopností pohybu a podmínky související s těmito kategoriemi a cestovní třídy, jako 1. a 2. třída)
  - ii) Běžné tarifní produkty (přístupová práva jako zónové jízdenky, traťové jízdenky, včetně denních a týdenních jízdenek/jednosměrných/obousměrných, způsobilost k přístupu, základní podmínky použití, jako je doba platnosti/provozovatel/doba cesty/přestupy/standardní traťové tarify pro jednotlivé tratě, včetně denních a týdenních jízdenek/zónových tarifních cen/paušálních tarifních cen)
  - iii) Zvláštní tarifní produkty: nabídky za dodatečných zvláštních podmínek, jako jsou cenově zvýhodněné tarify, skupinové tarify, časové jízdenky, spojené produkty kombinující různé prvky a dodatkové produkty jako je parkování a cestování, minimální délka pobytu
  - iv) Základní obchodní podmínky, jako je vrácení peněz/náhrada/výměna/převod a základní rezervační podmínky, jako je čas prodeje, doba platnosti, omezení trasy/sekvence zónových tarifů, minimální pobyt
- b) Informační služby (všechny druhy):
  - i) Způsob platby mýtného (včetně maloobchodních distribučních sítí, způsobů plnění a platebních metod)
  - ii) Způsob rezervace v případě sdílení automobilů, taxislužby, pronájmu jízdních kol atd. (včetně maloobchodních distribučních sítí, způsobů plnění a platebních metod)
  - iii) Místo a způsob platby za parkování vozidla, dobíjení elektromobilů ve veřejných dobíjecích stanicích a za čerpání pohonných hmot, jako je CNG/LNG, vodík, benzín a nafta (včetně maloobchodních distribučních sítí, způsobů plnění a platebních metod)

- c) Plány cesty:
- i) Podrobné údaje o síti cyklotras (kvalita povrchu, možnost jízdy dvou cyklistů vedle sebe, sdílený povrch, na silnici/mimo ni, vyhlídková trasa, „pouze pro pěší“, omezení odbočení nebo přístupu (např. proti směru jízdy)
  - ii) Parametry potřebné pro výpočet ekologického faktoru, jako jsou emise uhlíku podle typu vozidla nebo na cestujícího na kilometr nebo kilometr pěší trasy
  - iii) Parametry potřebné pro výpočet nákladů, jako je spotřeba pohonných hmot
- d) Kalkulace plánu cesty:
- Odhadovaná doba potřebná na cestu podle kategorie dnů a časového rámce a druhu/kombinace druhů dopravy

## 2. Druhy dynamických dat o cestování a dopravním provozu

### 2.1. Úroveň služby 1

Časy průjezdu, plány cesty a doplňující informace:

- i) Přerušení dopravy (všechny druhy)
- ii) Informace o situaci v reálném čase – zpoždění, výpadky, monitorování zaručených spojení (všechny druhy)
- iii) Situace v přístupových uzlech (včetně dynamických informací v místě odjezdu, funkční výtahy/eskalátory, zavřené vchody a východy – všechny druhy pravidelné dopravy)

### 2.2. Úroveň služby 2

a) Časy průjezdu, plány cesty a doplňující informace (všechny druhy dopravy):

- i) Odhadovaný čas odjezdu a příjezdu
- ii) Aktuální čas potřebný na cestu
- iii) Uzavírky/objížďky na cyklotrasách

b) Informační služba:

Dostupnost veřejně přístupných dobíjecích stanic pro elektromobily a čerpacích stanic pohonných hmot, jako je CNG/LNG, vodík, benzín a nafta

c) Zjišťování dostupnosti:

- i) Přístup ke sdílení automobilů a jízdních kol
- ii) Dostupná parkovací místa (na silnici a mimo ni), parkovací tarify, tarify mýtného

### 2.3. Úroveň služby 3

Plány cesty:

Předpokládaný čas potřebný na cestu

---