

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2024/490**ze dne 29. listopadu 2023,****kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, 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 ⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ⁽²⁾ označuje zavedení inteligentních dopravních systémů (dále jen „ITS“) za klíčové opatření k dosažení propojené a automatizované multimodální mobility, a tedy za opatření přispívající k transformaci evropského dopravního systému za účelem dosažení cíle účinné, bezpečné, udržitelné, inteligentní a odolné mobility. V rámci strategie byla oznámena revize nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ⁽³⁾ s cílem zahrnout povinnou přístupnost dynamických souborů dat, která je nezbytná pro dosažení politických cílů této strategie, a rovněž posouzení potřeby regulačních opatření týkajících se práv a povinností poskytovatelů multimodálních digitálních služeb.
- (2) Zelená dohoda pro Evropu ⁽⁴⁾ zdůrazňuje rostoucí úlohu automatizované a propojené multimodální mobility spolu s inteligentními systémy řízení dopravy umožněnými digitalizací a cíl podporovat nové udržitelné služby v oblasti dopravy a mobility, které mohou snížit dopravní zatížení a znečištění, zejména v městských oblastech. Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 podporuje přechod k udržitelnějším druhům dopravy, včetně využívání aktivních druhů dopravy, jako je chůze a jízda na kole. Díky povinnosti zpřístupnit dynamické soubory dat a nové statické, historické a zjištěné soubory dat, jak navrhuje změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, mohou multimodální informační služby o cestování zlepšit informace a služby pro cestující, podpořit multimodální mobilitu a snížit emise v souladu s cíli stanovenými v Zelené dohodě pro Evropu.
- (3) Evropská strategie pro data ⁽⁵⁾ popisuje, že pro řešení společenských, klimatických a environmentálních výzev je nezbytné zpřístupnění většího množství dat. Strategie zdůrazňuje výhody, které občanům přinesou inovace založené na datech, a navrhuje vytvoření společných interoperabilních datových prostorů v celé EU ve strategických odvětvích, včetně společného evropského datového prostoru pro mobilitu. V tomto ohledu přispívá nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 k větší dostupnosti a sdílení multimodálních informací o cestování. Zavedením povinnosti zpřístupňovat dynamické soubory dat, jak je navrženo ve změnách nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, bude zpřístupněno a sdíleno více dat v souladu s cíli Evropské strategie pro data.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final ze dne 9. prosince 2020).

⁽³⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (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 (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ (COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019).

⁽⁵⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Evropská strategie pro data“ (COM(2020) 66 final ze dne 19. února 2020).

- (4) Aby bylo dosaženo souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ⁽⁶⁾ a zabránilo se jeho překrývání, měly by být do oblasti působnosti nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 doplněny zvláštní druhy dat o parkování a z oblasti působnosti nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 by měly být vyjmuty druhy dat o čerpacích a dobýjecích stanicích. Data o parkování, například o umístění a dostupnosti parkovacích míst, o tom, kde a jak se za parkování platí a o parkovacích tarifech, jsou považována za důležitá pro další rozvoj spolehlivých informačních služeb o cestování a měli by je zpřístupnit držitelé dat, například dopravní orgány, provozovatelé dopravy, správci infrastruktury, poskytovatelé služby dopravy na vyžádání nebo provozovatelé parkovišť.
- (5) Měla by být zajištěna soudržnost s pravidly týkajícími se práv a povinností cestujících, jako jsou pravidla stanovená nařízeními Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ⁽⁷⁾, (EU) č. 1177/2010 ⁽⁸⁾, (EU) č. 181/2011 ⁽⁹⁾ a (EU) 2021/782 ⁽¹⁰⁾.
- (6) Opatření stanovená v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 by měla případně zohlednit připravovaný akt o datech ⁽¹¹⁾.
- (7) Data nadále poskytují kontextuální základ pro získávání multimodálních informačních služeb o cestování. Vzhledem k tomu, že se zavádění ITS v celé Unii zrychluje, vyžaduje trvalou podporu ve formě zvýšeného a bezproblémového přístupu ke stávajícím a novým druhům dat, které jsou důležité pro poskytování multimodálních informačních služeb o cestování. Proto jsou historická data o cestování a dopravním provozu, zejména pro výpočet průměrného zpoždění, a zjištěná data o zpožděních a zrušeních spojů, jakož i informace o parkování důležitá a měla by být zpřístupněna, aby se zlepšily multimodální informační služby o cestování a cestujícím se usnadnilo cestování. Pokud jde o historická a zjištěná data o cestování a dopravním provozu, měla by být sdílena pouze data, která jsou relevantní pro zlepšení multimodálních informačních služeb o cestování. Zjištěná data o zpožděních a zrušeních spojů mohou v návaznosti na pravidla týkající se práv a povinností cestujících poskytovatelům služeb rovněž umožnit informovat cestující o jejich právech na náhradu škody. V této souvislosti by držitelé dat měli sdílet také důvody zpoždění nebo zrušení spojů, aby bylo možné posoudit právo na náhradu škody. Vzhledem k tomu, že účel sdílení zjištěných dat je spojen s právy cestujících na náhradu škody v případě zpoždění nebo zrušení spojů, měla by být prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu podle článku 3 zpřístupněna pouze data o čase příjezdu nebo odjezdu, případně obojí, a pokud možno i důvody zpoždění nebo výpadku, nikoli provozní data shromážděná během cesty. Držitelé dat by měli tato data uchovávat po vhodné dobu odpovídající právům cestujících stanoveným v příslušných právních předpisech Unie uvedených v 5. bodě odůvodnění.
- (8) Pokud jde o výměnu statických, historických, zjištěných a dynamických dat o cestování a dopravním provozu, měli by držitelé dat zpřístupnit tato data prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu uvedeného v článku 3 za použití norem a technických specifikací uvedených v člancích 4 a 5. Lze to provést i na základě jakékoli jiné normy, pokud držitelé dat mohou prokázat, že je plně kompatibilní s referenčními normami, a za předpokladu, že jsou k dispozici všechny požadované informace. K prokázání kompatibility mohou držitelé dat použít převodníky nebo validátory.
- (9) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ⁽¹²⁾, kterou se stanoví minimální pravidla pro opakované použití informací veřejného sektoru v celé Unii, není tímto nařízením v přenesené pravomoci dotčena.

⁽⁶⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 2022, 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 122, 25.4.2022, s. 1).

⁽⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1).

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 1).

⁽⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 172, 17.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání (akt o datech) (COM(2022) 68 final).

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56).

- (10) Posílení multimodální dopravy je důležité pro dosažení celkového cíle Unie v oblasti klimatu. Vzhledem k současné neuspokojivé dostupnosti multimodálních dynamických dat se proto dostupnost dynamických souborů dat považuje za nezbytnou pro podporu dalšího rozvoje multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii, a proto by měla být povinná.
- (11) Veškeré zpracování související s poskytováním a opakovaným použitím osobních údajů by mělo být prováděno v souladu s právními předpisy Unie a členských států o ochraně osobních údajů a soukromí, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ⁽¹³⁾ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ⁽¹⁴⁾, jak byla provedena ve vnitrostátním právu. K dosažení cílů tohoto nařízení není nutné sdílet osobní údaje prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů. Držitelé dat by proto měli přijmout vhodná technická a organizační opatření, aby zajistili anonymizaci všech osobních údajů předtím, než je poskytnou prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů.
- (12) Členské státy a zúčastněné strany v oblasti ITS by měly spolupracovat v zájmu dosažení dohody o společných definicích kvality dat s cílem používat v celém hodnotovém řetězci pro data o cestování a dopravním provozu společné ukazatele kvality dat, jako je úplnost, přesnost a aktuálnost dat, jakož i kontrola kvality uplatňovaná zejména u přeshraničních služeb. Je třeba je vybízet i k další práci na stanovení souvisejících způsobů měření a sledování kvality u různých druhů dat. Členské státy by se měly vybízet, aby si vzájemně vyměňovaly své znalosti, zkušenosti a osvědčené postupy v oblasti kvality dat v rámci probíhajících a budoucích koordinačních projektů.
- (13) Multimodální informační služby o cestování by měly být přesné, aby konečným uživatelům poskytovaly co nejlepší informace z hlediska spolehlivosti a včasnosti. V zájmu zlepšení kvality dat by měli být uživatelé a držitelé dat vybízeni ke spolupráci, aby zajistili co největší přesnost dat, například tím, že budou případné nepřesnosti hlásit držitelé dat, od něhož daná data pocházejí.
- (14) Aby bylo možné úspěšně a nákladově efektivně využívat vnitrostátní přístupové body a umožnit uživatelům dat zjišťovat a využívat soubory dat zpřístupněné prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů, jak je uvedeno v článku 3, měly by členské státy a zúčastněné strany ITS spolupracovat na dosažení dohody o požadavcích na metadata s ohledem na schéma metadat napDCAT-AP a jeho následné verze.
- (15) Členské státy by měly spolupracovat na harmonizaci svého přístupu k posuzování souladu v rámci probíhajících a budoucích koordinačních projektů, které pomáhají provádět nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926.
- (16) Aby bylo možné provést přípravu nezbytnou pro zpřístupnění všech dynamických souborů dat o cestování a dopravním provozu stanovených v tomto nařízení v požadovaných formátech prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů, jak je uvedeno v článku 3, měl by být časový rámec pro poskytování těchto dat aktualizován. Dále by měl být stanoven časový rámec pro poskytnutí nových statických, historických a zjištěných souborů dat o cestování a dopravním provozu.
- (17) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 byl konzultován evropský inspektor ochrany údajů ⁽¹⁵⁾, který vydal stanovisko dne 25. července 2023.
- (18) Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (směrnice o soukromí a elektronických komunikacích) (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

⁽¹⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví specifikace nezbytné k zajištění toho, aby multimodální informační služby o cestování v celé Unii byly přesné a dostupné koncovým uživatelům přes hranice.“

- 2) Článek 2 se nahrazuje tímto:

„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.

S ohledem na multimodální cestování a informace o dopravním provozu se použijí rovněž tyto definice:

- 1) „multimodálními informacemi o cestování“ se rozumějí informace odvozené ze statických, historických, zjištěných nebo dynamických dat o cestování a dopravním provozu, nebo jakékoli jejich kombinace pro koncové uživatele, které jsou poskytovány prostřednictvím libovolných komunikačních prostředků a týkají se nejméně dvou druhů dopravy a které umožňují jednotlivé druhy dopravy porovnat;
- 2) „informační službou o cestování“ se rozumí služba ITS, včetně digitálních map, která uživatelům dat a koncovým uživatelům poskytuje informace o cestování a dopravním provozu pro alespoň jeden druh dopravy;
- 3) „dynamickými daty o cestování a dopravním provozu“ se rozumějí data týkající se jednotlivých druhů dopravy, která se často mění, nebo data o neočekávaných událostech nebo okolnostech, jak jsou uvedena v příloze;
- 4) „statickými daty o cestování a dopravním provozu“ se rozumějí data týkající se jednotlivých druhů dopravy, která se často nemění, nebo data o plánovaných změnách, jak jsou uvedena v příloze;
- 5) „historickými daty o cestování a dopravním provozu“ se rozumějí data týkající se charakteristik dopravního provozu, která se používají k výpočtu průměrných zpoždění v závislosti na hodině, dni a ročním období a která vycházejí z předchozích měření, včetně míry přetížení, průměrných rychlostí a průměrných dob potřebných na cestu;
- 6) „zjištěnými daty“ se rozumějí provozní data týkající se cestování a dopravního provozu, například délka a důvod zpoždění a zrušení spojů, které jsou výsledkem provozu a jsou shromažďovány během provozu;
- 7) „uživatelé dat“ se rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt, jako jsou dopravní orgány, provozovatelé dopravy, poskytovatelé služeb v oblasti informací o cestování, výrobci digitálních map, poskytovatelé služby dopravy na vyžádání a provozovatelé infrastruktury, nebo jakýkoli jiný subjekt, který používá data uvedená v příloze k vytváření multimodálních informací o cestování, nebo pokud to stanoví podmínky stanovené držitelem dat, používá tato data pro jiné účely;
- 8) „dopravním orgánem“ se rozumí jakýkoli orgán veřejné moci odpovědný za řízení nebo plánování dopravního provozu, řízení nebo provozování dané dopravní sítě nebo dopravních služeb spadajících do jeho územní působnosti, případně oboje;
- 9) „provozovatelem dopravy“ se rozumí veřejný nebo soukromý subjekt, který odpovídá za údržbu a řízení dopravní služby;

- 10) „poskytovatelem služby dopravy na vyžádání“ se rozumí veřejný nebo soukromý poskytovatel služby dopravy na vyžádání koncovým uživatelům;
 - 11) „držitelem dat“ se rozumí jakákoli právnická osoba, veřejný nebo soukromý subjekt, jako jsou dopravní orgány, provozovatelé dopravy, provozovatelé infrastruktury nebo poskytovatelé služby dopravy na vyžádání, jež má právo poskytnout přístup k datům uvedeným v příloze, která má pod svou kontrolou, nebo je sdílet v souladu s platnými právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy;
 - 12) „službou dopravy na vyžádání“ se rozumí služba, která vyžaduje součinnost mezi poskytovatelem služby dopravy na vyžádání a koncovým uživatelem před jejich dodáním;
 - 13) „koncovým uživatelem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která má přístup ke službám informací o cestování;
 - 14) „metadaty“ se rozumí strukturovaný popis obsahu dat usnadňující vyhledávání a používání těchto dat;
 - 15) „výsledkem stanovení trasy“ se rozumí cestovní trasa v digitálním strojově čitelném formátu vyplývající z požadavku koncového uživatele týkajícího se určité cesty s odkazem na jednotlivé použité místo nebo místa předávky;
 - 16) „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;
 - 17) „přístupovým bodem“ se rozumí digitální rozhraní pro zpřístupnění dat uvedených v příloze spolu s odpovídajícími metadaty uživatelům dat pro opakované použití nebo pro zpřístupnění zdrojů a metadat těchto dat uživatelům dat pro opakované použití;
 - 18) „aktualizací dat“ se rozumí změny stávajících dat, včetně jejich výmazu nebo vložení nových či dodatečných dat;
 - 19) „vyhledávací službou“ se rozumí služba umožňující vyhledání požadovaných dat pomocí obsahu odpovídajících metadat a zobrazování tohoto obsahu;
 - 20) „přístupností dat“ se rozumí možnost kdykoli požadovat a obdržet data v digitálním strojově čitelném formátu;
 - 21) „globální transevropskou dopravní síť“ neboli „TEN-T“ se rozumí dopravní infrastruktura a opatření uvedené v čl. 6 odst. 2 nařízení (EU) č. 1315/2013;
 - 22) „včasností dat“ se rozumí dostupnost aktuálních dat poskytovaných uživatelům dat a koncovým uživatelům s dostatečným předstihem tak, aby byla užitečná;
 - 23) „poskytovatelem informačních služeb o cestování“ se rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý poskytovatel alespoň jedné informace o cestování a dopravním provozu uživatelům dat a koncovým uživatelům, s výjimkou pouhého převodníku informací;
 - 24) „propojením služby“ se rozumí spojení místních, regionálních a vnitrostátních dopravních informačních služeb, které jsou propojeny prostřednictvím technických rozhraní za účelem poskytování výsledků stanovení trasy nebo jiných výsledků rozhraní pro programování aplikací (API) na základě statických, historických, zjištěných a/nebo dynamických dat o cestování a dopravním provozu;
 - 25) „přístupovým uzlem“ se rozumí předem určené místo, kde mohou cestující nastoupit do pravidelné dopravy nebo dopravy na vyžádání nebo z ní vystoupit.“
- 3) Článek 3 se mění takto:
- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každý členský stát zřídí vnitrostátní přístupový bod. Vnitrostátní přístupový bod představuje pro uživatele jednotný přístupový bod k statickým, historickým, zjištěným a dynamickým datům o cestování a dopravním provozu pro různé druhy dopravy, včetně aktualizací dat, jak je uvedeno v příloze, jež poskytují držitelé dat na území daného členského státu.“;
 - b) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. Vnitrostátní přístupové body poskytují uživatelům dat vyhledávací služby.

4. Členské státy se ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami ITS dohodnou na požadavcích na metadata. Držitelé dat zajistí, aby metadata poskytovali na základě těchto požadavků.“;

c) doplňuje se nový odstavec 6, který zní:

„6. Každý subjekt, který poskytuje data prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, tak může učinit prostřednictvím zmocněnce v souladu s platnými dohodami, včetně prostřednictvím databáze nebo agregátoru třetí strany. To nezbavuje původního držitele dat povinností stanovených v člancích 3 až 8.“

4) Články 4, 5 a 6 se nahrazují tímto:

„Článek 4

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

1. Držitelé dat poskytují prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 přístup ke statickým, historickým a zjištěným datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v bodě 1 přílohy pro jednotlivé druhy dopravy a dopravní prostředky, a to s použitím:

- a) v případě silniční dopravy standardizovaného formátu podle článku 4 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962;
- b) v případě ostatních způsobů dopravy jedné z níže uvedených norem a technických specifikací nebo jakéhokoli digitálního strojově čitelného formátu, u něhož lze prokázat plnou kompatibilitu a interoperabilitu s těmito normami a technickými specifikacemi, například i prostřednictvím těchto automatických převodníků a validátorů:
 - i) NeTeX CEN/TS 16614 a následných verzí;
 - ii) technických specifikací stanovených v nařízení (EU) č. 454/2011;
 - iii) technických dokumentů zveřejněných pod hlavičkou Konference IATA o službách pro cestující;
 - iv) pokud neexistuje referenční protokol o výměně, pomocí datového modelu Transmodel EN 12896.;
- c) v případě prostorové sítě požadavků stanovených v článku 7 směrnice 2007/2/ES.

2. Statická, historická a zjištěná data o cestování a dopravním provozu uvedena v bodě 1 přílohy, na které se vztahují systémy NeTeX a DATEX II, jsou zastoupena prostřednictvím minimálních profilů EU nebo vnitrostátních profilů.

3. Držitelé dat poskytují statická, historická a zjištěná data o cestování a dopravním provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 v požadovaných formátech podle tohoto harmonogramu:

- a) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.1 přílohy, s výjimkou bodu 1.1 písm. d) podbodu ix), pro globální síť TEN-T do 1. prosince 2019;
- b) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.2 přílohy, s výjimkou bodu 1.2 písm. a) podbodů i) a iii) a bodu 1.2 písm. c) podbodu ii), pro globální síť TEN-T do 1. prosince 2020;
- c) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.3 přílohy, s výjimkou bodu 1.3 písm. c) podbodu iii), pro globální síť TEN-T do 1. prosince 2021;
- d) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodech 1.1, 1.2 a 1.3 přílohy, s výjimkou bodu 1.1 písm. d) podbodu ix), bodu 1.2 písm. a) podbodů i), iii) a vii), bodu 1.2 písm. c) podbodu ii), bodu 1.3 písm. c) podbodu iii), jakož i bodu 1.2 písm. c) podbodu i) a bodu 1.3 písm. a) podbodů ii) a iii) pro dopravu na vyžádání, pro ostatní části dopravní sítě Unie do 1. prosince 2023;
- e) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.1 písm. d) podbodu ix), bodě 1.2 písm. a) podbodech i), iii) a vii), bodě 1.2 písm. c) podbodě ii), bodě 1.3 písm. c) podbodě iii), bodě 1.2 písm. c) podbodě i) a bodě 1.3 písm. a) podbodech ii) a iii) pro dopravu na vyžádání přílohy, a to pro celou dopravní síť Unie do 1. prosince 2024;
- f) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 1.4 přílohy, pro celou dopravní síť Unie do 1. prosince 2025.

4. API poskytující přístup ke statickým, historickým a zjištěným datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v příloze prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 jsou veřejně přístupná uživatelům dat, případně podléhají registraci.
5. Uživatelé dat a držitelé dat spolupracují, aby zajistili, že veškeré nepřesnosti týkající se statických, historických a zjištěných dat o cestování a dopravním provozu budou neprodleně oznámeny držiteli dat, od kterého data pocházejí.
6. Data poskytovaná držiteli dat prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu nezahrnují osobní údaje ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679.

Článek 5

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

1. Držitelé dat poskytují prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 přístup k dynamickým datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v bodech 2.1 a 2.2 přílohy pro různé druhy dopravy a dopravní prostředky, a to s použitím:
 - a) v případě silniční dopravy formátů stanovených podle článků 5 a 6 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962;
 - b) v případě ostatních způsobů dopravy buď níže uvedené normy a technické specifikace, nebo jakéhokoli digitálního strojově čitelného formátu, u něhož lze prokázat plnou kompatibilitu a interoperabilitu s těmito normami a technickými specifikacemi, například i prostřednictvím automatických převodníků a validátorů:
 - i) systému SIRI CEN/TS 15531 a následných verzí;
 - ii) technických specifikací stanovených v nařízení (EU) č. 454/2011.
2. Dynamická data o cestování a dopravním provozu uvedená v bodech 2.1 a 2.2 přílohy, na která se vztahují systémy SIRI a DATEX II, jsou zastoupena prostřednictvím minimálních profilů EU nebo vnitrostátních profilů.
3. Držitelé dat poskytují dynamická data o cestování a dopravním provozu prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 v požadovaných formátech podle tohoto harmonogramu:
 - a) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 2.1 přílohy pro globální síť TEN-T do 1. prosince 2025;
 - b) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodě 2.2 přílohy pro globální síť TEN-T do 1. prosince 2026;
 - c) v případě dat o cestování a dopravním provozu stanovených v bodech 2.1 a 2.2 přílohy pro ostatní části dopravní sítě v Unii do 1. prosince 2028.
4. Každý členský stát může rozhodnout, že držitelé dat poskytují dynamická data o cestování a dopravním provozu různých druhů dopravy uvedených v bodě 2.3 přílohy na území tohoto členského státu prostřednictvím vnitrostátního přístupového místa zřízeného v souladu s článkem 3. V takovém případě držitelé dat používají systém SIRI CEN/TS 15531 a jeho následné verze nebo jakýkoli digitální strojově čitelný formát, u něhož lze prokázat plnou kompatibilitu a interoperabilitu s těmito normami a technickými specifikacemi, například i prostřednictvím automatických převodníků a validátorů.
5. API, která poskytují přístup k dynamickým datům o cestování a dopravním provozu uvedeným v příloze prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 jsou veřejně přístupná uživatelům dat, případně podléhají registraci.
6. Uživatelé dat a držitelé dat spolupracují, aby zajistili, že veškeré nepřesnosti týkající se dynamických dat o cestování a dopravním provozu budou neprodleně oznámeny držiteli dat, od kterého data pocházejí.

7. Data poskytovaná držiteli dat prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu nezahrnují osobní údaje ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení (EU) 2016/679.

Článek 6

Aktualizace dat

1. Informační služby o cestování jsou založeny na nejnovějších dostupných statických, historických, zjištěných a dynamických datech o cestování a dopravním provozu.

2. Pokud dojde ke změnám v datech uvedených v odstavci 1 tohoto článku, aktualizují držitelé dat příslušná statická, historická, zjištěná a dynamická data o cestování a dopravním provozu uvedená v příloze a zpřístupní je prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 ve lhůtě umožňující spolehlivé a účinné využívání dat v souladu s článkem 8. Pokud jsou změny známy předem, poskytnou držitelé dat tyto aktualizace předem také uživatelům dat. Tyto subjekty musí také včas opravit jakékoli nepřesnosti, které ve svých datech zjistily nebo které jim byly oznámeny kterýmkoli uživatelem dat nebo koncovým uživatelem.“

5) V článku 7 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Na vyžádání poskytnou poskytovatelé informačních služeb o cestování jinému poskytovateli informačních služeb výsledky stanovení trasy na základě statických, historických, zjištěných a dynamických informací o cestování a dopravním provozu.“

6) V článku 8 se odstavce 1 až 4 nahrazují tímto:

„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 přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 a ve lhůtě umožňující spolehlivé a účinné opětovné použití dat. Tato data jsou přesná a aktuální a vycházejí z minimálních požadavků na kvalitu dat. Za tímto účelem se členské státy ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami ITS dohodnou na těchto minimálních požadavcích na kvalitu dat.

2. Data uvedená v odstavci 1 se používají opakovaně, a to neutrálním způsobem bez diskriminace nebo předpojatosti vůči držiteli dat. 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 dat nebo koncového uživatele nebo případně obchodními úvahami spojenými s opakovaným použitím dat a uplatňují se na všechny zúčastněné uživatele dat nebo koncové uživatele nediskriminačním způsobem. Znázornění cestovní trasy zásadně nesmí koncového uživatele uvést v omyl.

3. Pokud se statická, historická, zjištěná a dynamická data o cestování a dopravním provozu používají opakovaně, je nutno uvést zdroj těchto dat, pokud to držitel dat vyžaduje. Uvede se rovněž interval aktualizace statických, historických, zjištěných a případně dynamických dat.

4. Podmínky používání dat o cestování a dopravním provozu poskytovaných prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3 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 vyplývajícím z poskytování a šíření příslušných dat o cestování a dopravním provozu.“

7) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Posouzení shody

1. Členské státy posoudí, zda držitelé dat a poskytovatelé informačních služeb o cestování splňují požadavky stanovené v člancích 3 až 8.

2. Za účelem provedení posouzení uvedeného v odstavci 1 si mohou příslušné orgány členských států vyžádat od držitelů dat a poskytovatelů informačních služeb o cestování tyto dokumenty:

a) popis dat o cestování a dopravním provozu dostupných prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu, informace o jejich kvalitě a podmínkách opakovaného použití těchto dat;

- b) popis dostupných informačních služeb o cestování včetně případného propojení s jinými službami;
- c) prohlášení o shodě s požadavky stanovenými v článcích 3 až 8, které je podloženo důkazy;
- d) licence nebo smluvní dohody s poskytovateli informačních služeb o cestování.

3. Členské státy provádějí namátkové kontroly správnosti prohlášení uvedených v odst. 2 písm. c).“

8) V článku 10 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Členské státy předloží Komisi v rámci zpráv o pokroku podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2010/40/EU 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) zeměpisný rozsah dat uvedených v příloze, které jsou přístupné prostřednictvím vnitrostátního přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3, a jejich kvalitu, včetně kritérií použitých k určení této kvality a prostředků používaných k jejímu sledování;
- c) propojení informačních služeb o cestování;
- d) výsledky posouzení shody uvedené v čl. 9 odst. 1;
- e) případně popis změn vnitrostátní přístupového bodu zřízeného v souladu s článkem 3.“

9) Příloha se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

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 29. listopadu 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA

KATEGORIE DAT

(uvedených v článcích 2, 3, 4, 5, 6, 8 a 10)

Rozdělení druhů dopravy a dopravních prostředků a zahrnutých služeb, například

Pravidelná doprava, např.:

Letecká, železniční, včetně vysokorychlostní železniční dopravy, konvenční železniční dopravy a městské kolejové dopravy, lanové dráhy, dálková autokarová doprava, námořní doprava včetně trajektové dopravy, vnitrozemské vodní cesty, doprava metrem, tramvajová, autobusová a trolejbusová doprava.

Doprava na vyžádání, např.:

Kyvadlová autobusová doprava, kyvadlová trajektová doprava, doprava na zavolání, taxislužba, sdílení automobilů, společná doprava osob v jednom vozidle, spolujízda, pronájem automobilů, sdílení jízdních kol, pronájem jízdních kol, půjčování kol, sdílení elektrických koloběžek.

Osobní doprava, např.:

Auto, motocykl, kolo, skútr, chůze.

1. DRUHY STATICKÝCH, HISTORICKÝCH A ZJIŠTĚNÝCH DAT O CESTOVÁNÍ A DOPRAVNÍM PROVOZU**1.1. Úroveň služby 1**

- a) vyhledávání místa (výchozí místo/konečné místo určení):
 - i) 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) – pro pravidelnou dopravu a případně dopravu na vyžádání:
 - i) zjištěné přístupové uzly;
 - ii) geometrie/struktura mapy přístupových uzlů;
- d) výpočet plánu cesty – pro pravidelnou dopravu a případně dopravu na vyžádání:
 - i) spojení, kde lze provádět přestupy;
 - ii) standardní časy na přestup;
 - iii) topologie sítě a (topologie) tras/linek;
 - iv) provozovatelé dopravy;
 - v) jízdní řády;
 - vi) plánované přestupy mezi zaručenými službami pravidelné dopravy;
 - vii) provozní hodiny;
 - viii) zařízení v přístupových uzlech (včetně informací o nástupišťích, asistenčních služeb, informačních míst, prodejních přepážek, výtahů/schodů, vchodů a východů);
 - ix) vozidla, včetně jejich přístupnosti (např. nízkopodlažní, přístupná pro invalidní vozíky, přístupná pro dětské kočárky) a přístupnosti palubních služeb (např. toalety);
 - x) přístupnost přístupových uzlů a cesty v místech přestupu (výtahy, eskalátory);
 - xi) dostupnost asistenčních služeb (jako například pomoc přímo na místě);

- e) výpočet plánu cesty:
 - i) silniční síť (včetně oddělených pruhů pro autobusy/taxi);
 - ii) síť cyklotras (cyklostezky, jízdní pruhy pro cyklisty, společné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty, na vozovce sdílené s vozidly, společné stezky pro chodce a cyklisty);
 - iii) síť stezek pro chodce a možnosti přístupu k nim.

1.2. Úroveň služby 2

- a) vyhledávání místa – pro dopravu na vyžádání a osobní dopravu:
 - i) umístění parkovacích míst (na silnici i mimo ni), včetně přístupných parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí;
 - ii) parkoviště typu Park & Ride;
 - iii) parkoviště typu Park & Drive;
 - iv) stanice pro sdílení jízdních kol;
 - v) stanice pro sdílení automobilů;
 - vi) zajištěná místa pro parkování jízdních kol (jako je uzavíratelné parkovací místo pro kola);
 - vii) parkovací zóny pro skútry;
- b) informační služba:
 - i) kde a jak lze zakoupit jízdenky na pravidelnou dopravu, včetně maloobchodní distribuční sítě, způsobů plnění a platebních metod;
 - ii) kde a jak lze zaplatit za parkování, včetně maloobchodní distribuční sítě, způsobů plnění a platebních metod;
- c) doplňující informace – pro pravidelnou dopravu a případně dopravu na vyžádání:
 - i) základní společné standardní tarify:
 - data související se sítí tarifů (tarifní zóny/zastávky a druhy tarifů),
 - struktury standardních tarifů (traťové, včetně denních a týdenních tarifů, zónových a paušálních tarifů).
 - ii) vybavení, včetně cestovní třídy, sítě wi-fi, kapacity a podmínek přístupu pro jízdní kola.

1.3. Úroveň služby 3

- a) požadavky na podrobné informace ke společným standardním a zvláštním tarifům – pro pravidelnou dopravu a případně dopravu na vyžádání:
 - i) kategorie cestujících (skupiny cestujících, jako jsou dospělí, děti, senioři, studenti, vojáci/veteráni, cestující se zdravotním postižením a cestující s omezenou schopností pohybu a orientace a cestovní třídy);
 - 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 nebo převod;
 - v) základní rezervační podmínky, jako je čas prodeje, doba platnosti, omezení trasy/sekvence zónových tarifů, minimální pobyt;
- b) informační služba – pro dopravu na vyžádání: jak lze rezervovat dopravní služby na vyžádání, včetně maloobchodní distribuční sítě, 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 kalkulaci spotřeby paliva u konvenčních a alternativních paliv;
- d) výpočet plánu cesty: odhadovaná doba potřebná na cestu podle kategorie dnů a časového rámce a druhu/kombinace druhů dopravy.

1.4. Úroveň služby 4

- a) historická data o cestování a dopravě, pokud jde o zpoždění – v případě pravidelné dopravy a dopravy na vyžádání;
- b) zjištěná data o zpoždění a času průjezdu – pro pravidelnou dopravu:
 - i) délka a pokud možno důvod zpoždění alespoň 60 minut u železniční osobní dopravy (v souladu s článkem 19 nařízení (EU) 2021/782);
 - ii) délka a pokud možno důvod zpoždění odjezdu delšího než 90 minut u námořní a vnitrozemské vodní osobní dopravy (v souladu s článkem 18 nařízení (EU) č. 1177/2010);
 - iii) délka a pokud možno důvod zpoždění při odjezdu z terminálu delšího než 120 minut u linkové autobusové a autokarové osobní dopravy s plánovanou vzdáleností 250 km nebo více (v souladu s článkem 19 nařízení (EU) č. 181/2011);
 - iv) délka, a pokud možno důvod zpoždění letu při odletu v délce nejméně 120 minut; a zpoždění letu při přiletu nejméně 180 minut (v souladu s články 5 a 6 nařízení (ES) č. 261/2004);
- c) zjištěná data o zrušení – pro pravidelnou dopravu:
 - i) zrušení spojů osobní železniční dopravy, a pokud možno jejich důvod;
 - ii) zrušení námořní a vnitrozemské vodní osobní dopravy, a pokud možno jejich důvod;
 - iii) zrušení spojů pravidelné autobusové a autokarové dopravy na vzdálenost 250 km a více, a pokud možno jejich důvod;
 - iv) zrušení letů a pokud možno jejich důvod;
- d) informace o parkovacích tarifech.

2. DRUHÝ DYNAMICKÝCH DAT O CESTOVÁNÍ A DOPRAVNÍM PROVOZU

2.1. Úroveň služby 1

Časy průjezdu, plány cesty a doplňující informace:

- i) přerušení dopravy, jako jsou uzavírky a/nebo objíždky, a pokud možno jejich důvod;
- ii) informace o situaci v reálném čase, jako je odhadovaný čas odjezdu a příjezdu, zpoždění, výpadky, monitorování zaručených spojení;
- iii) situace v přístupových uzlech (včetně dynamických informací o nástupištech, funkční výtahy/eskalátory, zavřené vchody a východy – pro pravidelnou dopravu).

2.2. Úroveň služby 2

- a) informační služba o parkovacích tarifech – pro dopravu na vyžádání a osobní dopravu;

- b) kontrola dostupnosti a místa – pro dopravu na vyžádání a případně osobní dopravu:
 - i) dostupnost a místo sdílení automobilů, dostupnost a místo sdílení jízdních kol, dostupnost a místo sdílení skútrů a dostupnost a místo sdílení jiných vozidel;
 - ii) parkovací místa (na silnici i mimo ni).

2.3. Úroveň služby 3

Informace o obsazenosti vozidla – pro pravidelnou dopravu a případně dopravu na vyžádání.“
