

## II

(Nelegislatīvi akti)

## REGULAS

## KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2017/1926

(2017. gada 31. maijs),

ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Direktīvas 2010/40/ES 3. panta a) punktā noteikta prioritārā darbība sniegt multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus visā Savienībā specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai.
- (2) Direktīvas 2010/40/ES 5. pantā noteikts, ka specifikācijas, kas pieņemtas saskaņā ar šīs direktīvas 6. pantu, būtu jāpieņem ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tie tiek ieviesti, neskarot katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā.
- (3) Šīs specifikācijas būtu jāpieņem visu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanai, neskarot konkrētas specifikācijas, kas pieņemtas citos tiesību aktos saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, it sevišķi Komisijas Deleģētajās regulās (ES) Nr. 886/2013 <sup>(2)</sup> un (ES) 2015/962 <sup>(3)</sup>, kā arī Komisijas Regulā (ES) Nr. 454/2011 <sup>(4)</sup>.
- (4) Attiecībā uz multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/98/EK <sup>(5)</sup> ir izklāstīti obligātie noteikumi publiskā sektora informācijas atkalizmantošanai visā Savienībā. Attiecībā uz to datu atkalizmantošanu, kuri ir transporta iestāžu un pārvadātāju rīcībā, šajā regulā paredzētie noteikumi, it sevišķi noteikumi par datu atjaunināšanu, būtu jāpieņem, neskarot Direktīvā 2003/98/EK paredzētos noteikumus.

<sup>(1)</sup> OVL 207, 6.8.2010., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2013. gada 15. maija Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

<sup>(3)</sup> Komisijas 2014. gada 18. decembra Deleģētā regula (ES) 2015/962, ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 157, 23.6.2015., 21. lpp.).

<sup>(4)</sup> Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

<sup>(5)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 17. novembra Direktīva 2003/98/EK par valsts sektora informācijas atkalizmantošanu (OV L 345, 31.12.2003., 90. lpp.).

- (5) Ja šajā regulā paredzētie pasākumi ietver personas datu apstrādi, to veic saskaņā ar ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, proti, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK <sup>(1)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK <sup>(2)</sup>, kā arī to valsts īstenošanas pasākumiem. Informāciju, kas attiecas uz identificētu vai identificējamu fizisku personu, būtu jāapstrādā, stingri ievērojot datu minimizēšanas principu un vienīgi šajā regulā paredzētajos nolūkos un vienīgi tik ilgi, cik nepieciešams. Ja vien iespējams un ja tas netraucē šīs regulas mērķu sasniegšanu, pēc šādiem datiem nevajadzētu būt iespējamam identificēt personu vai šādiem datiem nevajadzētu padarīt personu identificējamu.
- (6) Ja informācijas pakalpojumā izmanto datu, tostarp ģeogrāfiskās atrašanās vietas datu, vākšanu, galalietotāji būtu skaidri jāinformē par šādu datu vākšanu, datu vākšanas kārtību un iespējamu izsekošanu, un par to, cik ilgi šādi dati tiek glabāti. Publiskā un privātā sektora datu vācējiem, piemēram, pārvadātājiem, transporta iestādēm, maršruta informācijas pakalpojuma sniedzējiem un digitālo karšu izstrādātājiem, būtu jāievieš atbilstoši tehniskie pasākumi (tostarp integrētas privātuma aizsardzības un integrētas datu aizsardzības funkcijas), lai nodrošinātu no galalietotājiem saņemto datu pseidonimizāciju <sup>(3)</sup>.
- (7) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/2/EK <sup>(4)</sup> mērķis ir izveidot Savienības telpisko datu infrastruktūru, kas ļauj visā Savienībā koplietot telpisko informāciju un nodrošina publisku piekļuvi šādu informācijai, tostarp informācijai, kas saistīta ar transporta tīkliem, nolūkā sniegt atbalstu Savienības vides politikai un politikas virzieniem un darbībām, kas varētu ietekmēt vidi. Šajā regulā noteiktajām specifiskajām vajadzībām vajadzētu būt savietotām ar specifiskajām, kuras izveidotas ar Direktīvu 2007/2/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1089/2010 <sup>(5)</sup>.
- (8) Šajā regulā noteiktās specifiskās būtu jāpiemēro visiem transporta veidiem Savienībā, piemēram, pēc saraksta kursējošam transportam (gaisa, dzelzceļa, tostarp ātrgaitas dzelzceļa, parastā dzelzceļa un vieglā dzelzceļa transports, tālsatiksmes autobusi, jūras transports, tostarp prāmji, metro, tramvajs, autobuss, trolejbuss, trošu ceļu transports), transportam pēc pieprasījuma (organizēts autobuss, organizēts prāmis, taksometrs, kopbraukšana, automobiļu koplietojums, autonoma, velosipēdu koplietojums, velonoma, specializētā transporta pakalpojumi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām) un personīgajiem transportlīdzekļiem (automašīnas, motocikli, velosipēdi, iešana ar kājām). Iešana ar kājām kā pārvietošanās veids pēdējo maršruta kilometru pieveikšanai ir ļoti būtiska multimodālas maršruta informācijas kontekstā un var sniegt labumu gan vides, gan tīkla pārvaldības jomā, bet pašam ceļotājam var sniegt ieguvumus veselības ziņā.
- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(6)</sup> ir noteikta transporta infrastruktūra, kas ir daļa no Eiropas transporta pamattīkla un visaptverošā tīkla. Lai visā Savienībā pievērštos galalietotāju pārvietošanās vajadzībām un lai maksimāli izmantotu multimodālas maršruta informācijas iespējas, ir nepieciešams pilnīgs tīkla pārklājums "no durvīm līdz durvīm". Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro visaptverošajam TEN-T tīklam, tostarp pilsētu mezgliem, un citām transporta tīkla daļām.
- (10) Lai atbalstītu multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu visā Savienībā, var izmantot gan centralizētu pieeju, kas balstīta uz datu sniegšanu, gan arī decentralizētu pieeju, kas balstīta uz datu un pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc minēto divu pieeju atbalstam šajā regulā būtu jāiekļauj prasības gan attiecībā uz datu, gan attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu. Lai veicinātu vieglu šo datu apmaiņu un atkalizmantošanu visaptverošu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanas vajadzībām, attiecīgi transporta iestādēm, pārvadātājiem, infrastruktūru pārvaldītājiem vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzējiem statistiskie dati,

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personas datu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.). Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regulu (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.) piemēros no 2018. gada 25. maija. Direktīvas 95/46/EK 10. un 11. pantā un Regulas (ES) 2016/679 13. un 14. pantā ir izklāstīts pilns tās informācijas saraksts, kas jāsniedz datu subjektam. Direktīvas 95/46/EK 12. pantā un Regulas (ES) 2016/679 17.–19. pantā noteiktas citas personas tiesības, piemēram, tiesības piekļūt personas datiem, tiesības labot, bloķēt, dzēst vai iznīcināt neprecīzus vai nepamatotus personas datus.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīva 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.).

<sup>(3)</sup> Kā definēts Regulas (ES) 2016/679 4. panta 5. punktā.

<sup>(4)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 14. marta Direktīva 2007/2/EK, ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (INSPIRE) (OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.).

<sup>(5)</sup> Komisijas 2010. gada 23. novembra Regula (ES) Nr. 1089/2010, ar kuru īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK attiecībā uz telpisko datu kopu un telpisko datu pakalpojumu savstarpējo izmantojamību (OV L 323, 8.12.2010., 11. lpp.).

<sup>(6)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

attiecīgie metadati un informācija par datu kvalitāti būtu jādara pieejami lietotājiem, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu. Piekļuves punkts var būt, piemēram, datubāze, datu noliktava, datu tirgus, krātuve, reģistrs, tīmekļa portāls vai līdzīga lietotne atkarībā no datu veida. Dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja sagrupēt esošos publiskos un privātos piekļuves punktus vienotā punktā, kas ļauj piekļūt visu veidu attiecīgajiem pieejamajiem datiem, kuri ietilpst šo specifikāciju darbības jomā.

- (11) Būtu jāļauj dalībvalstīm savstarpēji sadarboties, lai izveidotu kopīgu piekļuves punktu, kas aptver pieejamos datus no iesaistītajām dalībvalstīm. Būtu jāļauj dalībvalstīm brīvi izlemt, ka tās izmanto piekļuves punktus, kuri izveidoti atbilstīgi citiem deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, kā valstu piekļuves punktus attiecībā uz datiem, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā. Turklāt dalībvalstīm būtu jāatļauj brīvi izlemt, ka tās kā valsts piekļuves punktu izmanto jau pastāvošu piekļuves punktu, kas aptver dažādas nozares. Dalībvalstis var noteikt, kurš dalībnieks ir atbildīgs par pielikumā uzskaitīto maršruta un satiksmes datu sniegšanu. Dažos gadījumos pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji un transporta pēc pieprasījuma pakalpojuma sniedzēji darbojas dažādās dalībvalstīs, tāpēc vairāk nekā viens piekļuves punkts var būt atbildīgs par piekļuves nodrošināšanu maršruta un satiksmes datiem. Tomēr būtu jāpieliek pūliņi, lai izvairītos no nevajadzīgas datu dublēšanas, un jāņem vērā attiecīgo piekļuves punktu veids un forma. Tāpēc attiecīgos datus un metadatus varētu uzskaitīt visos attiecīgajos valsts piekļuves punktos, kas ir krātuves. Turklāt, ja daži attiecīgie valsts piekļuves punkti ir datubāzes/datu noliktavas, tad datus un metadatus varētu glabāt tikai vienā no tiem, bet uzskaitīt – visos pārējos. Ar valsts piekļuves punktu starpniecību nodrošināto maršruta un satiksmes datu izmantošanas noteikumus attiecīgā gadījumā var noteikt ar licences līgumu.
- (12) Pielikumā uzskaitītos maršruta un satiksmes datus valsts piekļuves punktā var integrēt pakāpeniski. Būtu jāļauj dalībvalstīm brīvi izlemt, vai pielikumā uzskaitītos datus integrēt pirms noteiktā termiņa. Multimodāli maršruta informācijas pakalpojumi balstās gan uz statistiskiem, gan dinamiskiem maršruta un satiksmes datiem, kā norādīts pielikumā. Statiski maršruta un satiksmes dati ir svarīgi informācijas iegūšanai un plānošanai pirms brauciena, un tāpēc vajadzīgi visām dalībvalstīm. Dinamiski maršruta un satiksmes dati, piemēram, dati par traucējumiem vai kavēšanos maršrutā, var dot iespēju galalietotājiem pieņemt pārdomātus lēmumus par maršrutu un ietaupīt laiku. Tomēr dinamisko maršruta un satiksmes datu integrēšanai valstu piekļuves punktos var būt nepieciešami papildu centieni. Būtu jāļauj dalībvalstīm brīvi izlemt, vai pielikumā uzskaitītos dinamiskos maršruta un satiksmes datus integrēt, izmantojot valsts piekļuves punktu. Ja tās izlemtu šādi rīkoties, tad būtu jāpiemēro šīs regulas prasības. Lai nodrošinātu, ka multimodālas maršruta informācijas attīstība visā Savienībā notiek konsekventi un saskaņīgi, dalībvalstis tiek aicinātas esošos dinamiskos maršruta un satiksmes datus integrēt, izmantojot valsts piekļuves punktu, saskaņā ar šādu grafiku: maršruta un satiksmes datus, kas noteikti pielikuma 2.1. punktā, – līdz 2019. gada 1. decembrim; maršruta un satiksmes datus, kas noteikti pielikuma 2.2. punktā, – līdz 2020. gada 1. decembrim; maršruta un satiksmes datus, kas noteikti pielikuma 2.3. punktā, – līdz 2021. gada 1. decembrim.
- (13) Lai nodrošinātu valstu piekļuves punktu veiksmīgu un izmaksu ziņā efektīvu izmantošanu, ir nepieciešams pienācīgi aprakstīt attiecīgo maršruta un satiksmes datu saturu un struktūru, izmantojot attiecīgos metadatus <sup>(1)</sup>.
- (14) Ar šīm specifikācijām transporta iestādēm, pārvaldītājiem, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzējiem un infrastruktūru pārvaldītājiem nevajadzētu uzlikt pienākumu uzsākt vākt jebkādus datus, kas nav jau pieejami mašīnlasāmā formātā. Īpašās prasības attiecībā uz dažādu transporta veidu statistiskajiem un dinamiskajiem maršruta un satiksmes datiem būtu jāpiemēro tikai datiem, kuri faktiski jau tiek vākti un ir pieejami mašīnlasāmā formātā. Vienlaikus dalībvalstis būtu jārosina meklēt savām vajadzībām atbilstošus rentablus veidus, kā digitalizēt dažādu transporta veidu esošos statistiskos un dinamiskos datus. Dalībvalstis, kas sāk digitalizēt dažādu transporta veidu statistisko un dinamisko maršruta un satiksmes informāciju, kuru var izmantot multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem, tiek rosinātas sākt ar datiem, kas definēti pielikuma 1. līmeņa pakalpojumos, un pēc tam turpināt ar 2. un 3. līmeņa pakalpojumiem. Pirmajā grupā definētie dati tiek uzskatīti par svarīgiem multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu pamatdarbībai.
- (15) Lai multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus sniegtu saskaņoti un netraucēti un lai atbalstītu sadarbību visā Savienībā, valsts piekļuves punktos būtu jāizmanto saskaņota sadarbībspējīgu datu apmaiņas formātu un protokolu kopa, kas balstās uz esošiem tehniskiem risinājumiem un standartiem dažādos transporta veidos. Multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu jomā jau pastāv vairāki attiecīgi standarti un tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz autoceļiem (*DATEX II*), dzelzceļu (*TAP-TSI* tehniskie dokumenti B1, B2, B3, B4, B8,

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

B9), gaisa satiksmi (IATA SSIM) un pamatā esošiem telpiskiem datiem (INSPIRE). Šādos gadījumos šai regulai būtu jāatsaucas uz jau esošām prasībām, bet šādi transporta veidi varētu izvēlēties, vai izmantot citus standartus un tehniskās specifikācijas, kas norādītās specifikācijā. Tomēr būtu jāizvairās no vienu un to pašu maršruta un satiksmes datu dublēšanas vairākos formātos (piemēram, pilsētas dzelzceļa dati vai nu TAP-TSI, vai arī NeTeX). Nākotnē šādu standartu, jo īpaši DATEX II, tvērumu varētu paplašināt, lai aptvertu citus pilsētas elementus, un, ja tie būtu pieejami, tos būtu jāizmanto specifikāciju ietvaros.

- (16) Attiecībā uz statistisku grafiku datu apmaiņu (piemēram, sabiedriskais transports, tālsatiksmes autobusi un jūras transports, tostarp prāmji), attiecīgajiem datiem valsts piekļuves punktos būtu jāizmanto CEN datu apmaiņas standarts NeTeX CEN/TS 16614, kas balstīts uz pamatā esošo konceptuālo datu etalonmodeli Transmodel EN 12896: 2006 un turpmākajām atjauninātajām redakcijām, vai jebkāds cits mašīnlasāms formāts, ievērojot apstiprināto grafiku. Attiecībā uz dinamisku sabiedriskā transporta datu apmaiņu, ja dalībvalstis izvēlas dinamiskos datus iekļaut valsts piekļuves punktā, būtu jāizmanto attiecīgās CEN sabiedriskā transporta datu apmaiņas standarta SIRI CEN/TS 15531 daļas un turpmākās atjauninātās redakcijas vai jebkāds cits pilnībā savietojams mašīnlasāms formāts. Dalībvalstis var izvēlēties turpināt izmantot valsts sabiedriskā transporta datu standartus dalībvalsts līmenī valsts darbībām, bet nodrošināt sadarbību un pakalpojumu nepārtrauktību ES mērogā; valsts piekļuves punkta līmenī jāizmanto norādītie ES standarti. Dalībvalstis var izmantot tulkošanas un pārveidošanas metodes, lai ievērotu Eiropas standartizācijas prasības. Būtu jāizmanto tā noteikto standartu redakcija, kas ir pieejama piemērošanas brīdī. Būtu jāizmanto visi būtiskie atjauninājumi, kas paplašina darbības jomu un ietver jaunus datu veidus.
- (17) Lai nodrošinātu iepriekš minēto standartu optimālu izmantošanu un pilnīgu sadarbību dalībvalstu starpā, valstu piekļuves punktos būtu jāizveido un jāizmanto kopējās obligātās prasības, kas ietver dažādas galvenos standarta elementus. Dalībvalstu valsts prasībām jābalstās uz kopējām obligātām Eiropas prasībām, ja tādas ir.
- (18) Pakalpojumu sniedzēju nodrošināta precīza un uzticama maršruta informācija ir svarīga ceļotājiem visā Savienībā. Izmaiņu gadījumā transporta iestādēm vai pārvaldītājiem būtu savlaicīgi jāatjaunina attiecīgie dati, izmantojot valsts piekļuves punktu. Turklāt, ja maršruta un satiksmes datus izmanto pakalpojuma sniedzēji, pastāv risks, ka lietotājiem var tikt attēlota neprecīza maršruta informācija, radot negatīvu ietekmi uz ceļotāja veikto braucienu. Ja transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji konstatē kādas neprecizitātes, tās būtu savlaicīgi jāizlabo.
- (19) Šobrīd Eiropā ir ievērojams skaits multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu, tomēr tie pakalpojumi, kas piedāvā pilnu maršruta plānošanu "no durvīm līdz durvīm", to galvenokārt nodrošina vien dalībvalsts robežās. Nozīmīgākais risinājums maršruta informācijas pakalpojumu ģeogrāfiskā pārklājuma paplašināšanai un Savienības mēroga multimodālas maršruta informācijas atbalstīšanai ir vietējo, reģionālo un valsts maršruta informācijas pakalpojumu savienošana. Tas ietver tehnoloģisko rīku izmantošanu, tostarp saskarnes esošo informācijas sistēmu savienošanai nolūkā apmainīties ar maršruta plānošanas rezultātiem. Ieteicams, lai maršruta informācijas pakalpojumiem, veicot decentralizētu ceļojuma plānošanu, izmantotu Eiropas tehnisko specifikāciju "Intelligent Transport Systems – Public Transport – Open API for distributed journey planning 00278420", kura pašreiz ir izstrādes noslēguma stadijā. Ja pakalpojuma sniedzēji decentralizētā ceļojuma plānošanā paredz pārejas punktus, šādus pārejas punktus uzskaita valsts piekļuves punktā.
- (20) Maršruta informācijas pakalpojumi var sniegt galalietotājiem dažādas maršruta iespējas ar dažādiem pārvaldītājiem. Ir svarīgi, lai būtu pārredzams, kādus kritērijus maršruta iespēju sarindošanai pakalpojumu sniedzēji izvēlējušies, un lai pakalpojumu sniedzēji sniegtu neitrālu maršruta informāciju. Kad vien iespējams, maršruta informācijas pakalpojuma sniedzējiem būtu jāinformē par dažādu transporta veidu siltumnicefekta gāzu emisijām, lai atbalstītu pāreju uz ilgtspējīgiem transporta veidiem. Pakalpojumu sniedzēji tiek arī stingri mudināti nodrošināt klientiem iespēju sniegt tiešas atsauksmes par pakalpojuma kvalitāti.
- (21) Statiski un dinamiski dati, ko izmanto maršruta informācijas pakalpojumiem, ietver datus, ko snieguši dažādi dalībnieki visā vērtību ķēdē. Daudzos gadījumos maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēji izmantos sākotnējos datus, ko sniegušas transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji. Šajā posmā ir svarīgi, lai izmantojot tiktu norādīts pēdējā statistiskā atjauninājuma sākotnējais avots, datums un laiks.

- (22) Lai personas ar funkcionāliem ierobežojumiem pēc iespējas vairāk izmantotu maršruta informācijas pakalpojumus, maršruta informācijas pakalpojumu sniedzējiem un dalībvalstīm, īstenojot deleģēto regulu, būtu jāņem vērā attiecīgie tiesību akti par pieejamības prasībām, piemēram, gaidāmais Eiropas Piekļūstamības akts. Attiecīgās prasības ietver tīmekļa vietņu un uz mobilajām ierīcēm balstītu pakalpojumu pieejamību konsekventā un piemērotā veidā, lai nodrošinātu lietotāju uztveri, darbību un izpratni.
- (23) Lai nodrošinātu to, ka šīs specifikācijas tiek pareizi īstenotas, dalībvalstīm būtu jānovērtē, vai transporta iestādes, pārvaldītāji, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji un maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēji izpilda prasības par multimodālu maršruta datu pieejamību, apmaiņu, atkalizmantošanu un atjaunināšanu. Šādā nolūkā būtu jādod kompetentajām iestādēm iespēja brīvi paļauties uz atbilstības pašdeklarācijām, ko sniegušas transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji vai maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēji, un izlases veidā pārbaudīt šo deklarāciju pareizību.
- (24) Lai uzraudzītu šīs regulas īstenošanu, dalībvalstīm būtu jāsniedz Komisijai ziņojums, kurā aprakstīta dažādo prasību īstenošana.
- (25) Izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, Komisija ar programmas atbalsta darbībām <sup>(1)</sup> atbalstīs dažādas tehniskās prasības, kas noteiktas šajā regulā, jo īpaši valstu piekļuves punktu izveidi, pāreju uz noteiktajiem datu apmaiņas standartiem un kopējo obligāto prasību izmantošanu valstu piekļuves punktos, kā arī attiecīgā gadījumā maršruta informācijas pakalpojumu savienošanu.
- (26) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 45/2001 <sup>(2)</sup> 28. panta 2. punktu notika apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kurš 2017. gada 22. augustā sniedza atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

#### 1. pants

### Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu nosaka specifikācijas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu to, ka ES mēroga multimodāli maršruta informācijas pakalpojumi ir precīzi un ITS lietotājiem pieejami pāri robežām.
2. Šo regulu piemēro visam Savienības transporta tīklam.
3. Šo regulu piemēro saskaņā ar Direktīvas 2010/40/ES 5. pantu.

#### 2. pants

### Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2010/40/ES 4. pantā un Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. pantā noteiktās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) "datu pieejamība" ir iespēja pieprasīt un saņemt datus jebkurā laikā mašīnlasāmā formātā;
- 2) "datu atjaunināšana" ir visi esošo datu grozījumi, arī to dzēšana vai jaunu vai papildu elementu ievietošana;

<sup>(1)</sup> Komisijas 2016. gada 7. aprīļa Īstenošanas lēmums, ar kuru groza Komisijas Īstenošanas lēmumu C(2014) 1921, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) daudzgadu darba programmu 2014.–2020. gadam finansiālās palīdzības sniegšanai transporta nozarē 2014.–2020. gadā.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

- 3) "metadati" ir strukturēts datu saturs apraksts, kas vienkāršo šo datu atrašanu un izmantošanu;
- 4) "atrašanas pakalpojumi" ir pakalpojumi, kas ļauj meklēt pieprasītos datus, izmantojot attiecīgo metadatu saturu un attēlojot šo saturu;
- 5) "visaptverošais Eiropas transporta tīkls" ir transporta infrastruktūra, kas ir daļa no Regulā (ES) Nr. 1315/2013 definētā visaptverošā tīkla;
- 6) "piekļuves punkts" ir digitāla saskarne, kurā lietotājiem atkalizmantošanai ir pieejami vismaz statistiskie maršruta dati un vēsturiskie satiksmes dati līdz ar attiecīgajiem metadatiem vai kurā lietotājiem atkārtotai izmantošanai ir pieejami šo datu avoti un metadati;
- 7) "dinamiskie maršruta un satiksmes dati" ir pielikumā uzskaitītie dati, kas attiecas uz dažādiem transporta veidiem un kas bieži vai regulāri mainās;
- 8) "statiskie maršruta un satiksmes dati" ir pielikumā uzskaitītie dati, kas attiecas uz dažādiem transporta veidiem un kas nemainās nemaz vai nemainās bieži, vai regulāri;
- 9) "transporta iestāde" ir jebkura publiska iestāde, kas atbild par tās teritoriālajā kompetencē esošās satiksmes pārvaldību vai plānošanu, attiecīgā transporta tīkla vai transporta veida kontroli vai pārvaldību, vai abiem šiem uzdevumiem;
- 10) "pārvaldātājs" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas atbild par transporta pakalpojuma uzturēšanu un pārvaldību;
- 11) "lietotājs" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas izmanto valsts piekļuves punktu, piemēram, transporta iestāde, pārvaldātājs, maršruta informācijas pakalpojumu sniedzējs, digitālo karšu izstrādātājs, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzējs un infrastruktūras pārvaldītājs;
- 12) "galalietotājs" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kam ir pieejama maršruta informācija;
- 13) "maršruta informācijas pakalpojums" ir ITS pakalpojums, tostarp digitālas kartes, kas lietotājiem un galalietotājiem sniedz vismaz viena transporta veida maršruta un satiksmes informāciju;
- 14) "vēsturiskie satiksmes dati" ir pielikumā uzskaitītie uz iepriekšējiem mērījumiem balstīti satiksmi raksturojoši dati atkarībā no laika, dienas, gadalaika, tostarp dati par satiksmes blīvumu, vidējo ātrumu, vidējo braukšanas laiku;
- 15) "datu savlaicīgums" ir lietotājiem un galalietotājiem pieejami aktuāli dati, kas sniegti pietiekami savlaicīgi, lai būtu noderīgi;
- 16) "maršruta informācijas pakalpojuma sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts maršruta un satiksmes informācijas sniedzējs lietotājiem un galalietotājiem, izņemot struktūras, kuras tikai nodod informāciju;
- 17) "transporta pēc pieprasījuma" ir pasažieru transporta pakalpojums, kam raksturīga maršruta elastīga plānošana, piemēram, automobiļu koplietojums, velosipēdu koplietojums, kopbraukšana, taksometrs, specializētā transporta pakalpojumi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām. Šiem pakalpojumiem parasti ir nepieciešama transporta pēc pieprasījuma pakalpojuma sniedzēja un galalietotāja mijiedarbība pirms pakalpojuma sniegšanas;
- 18) "transporta pēc pieprasījuma pakalpojuma sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts transporta pēc pieprasījuma pakalpojuma, tostarp tā maršruta un satiksmes informācijas, sniedzējs lietotājiem un galalietotājiem;
- 19) "pakalpojumu savienošana" ir vietējo, reģionālo un valsts maršruta informācijas sistēmu savienošana, tam izmantojot tehniskas saskarnes, lai nodrošinātu maršruta plānošanas vai citu lietojumprogrammu saskarņu (API) rezultātus, kas balstīti uz statistisku un/vai dinamisku maršruta un satiksmes informāciju;
- 20) "pārejas punkts" ir stacija, pietura vai vieta, kurā tiek savienoti divu maršruta informācijas pakalpojumu maršruta plānošanas rezultāti nolūkā izveidot vienu maršrutu;
- 21) "multimodāla maršruta informācija" ir informācija, kas, izmantojot jebkādas saziņas līdzekļus, iegūta no jebkādiem statistiskiem un/vai dinamiskiem maršruta vai satiksmes datiem lietotāju un galalietotāju vajadzībām un kas aptver vismaz divus transporta veidus un ļauj salīdzināt transporta veidus;

- 22) "maršruta plānošanas rezultāts" ir tāds ceļojuma plāns mašīnlasāmā formātā, kas izveidots pēc galalietotāja maršruta pieprasījuma, ietverot izmantoto(-s) pārejas punktu(-us);
- 23) "infrastrukturā pārvaldītājs" ir jebkura publiska vai privāta iestāde vai uzņēmums, kas ir atbildīgs jo īpaši par transporta infrastruktūras vai tās daļas izveidi un uzturēšanu;
- 24) "transporta pakalpojums ceļotājiem" ir sabiedriskā transporta vai privāta transporta pakalpojums vai jebkāds pakalpojums, kas ir pieejams plašai sabiedrībai kopīgai vai privātai izmantošanai un kas aptver dažādus transporta veidus.

### 3. pants

#### Valstu piekļuves punkti

1. Katra dalībvalsts izveido valsts piekļuves punktu. Valsts piekļuves punkts ir vienots punkts, kas lietotājiem ļauj piekļūt vismaz pielikumā noteiktajiem dažādu transporta veidu statistiskajiem maršruta un satiksmes datiem un vēsturiskajiem satiksmes datiem, ko sniedz transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji konkrētās dalībvalsts teritorijā.
2. Esošos valstu piekļuves punktus, kas izveidoti, lai panāktu atbilstību citiem deleģētajiem aktiem, kuri pieņemti saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, var izmantot kā valstu piekļuves punktus, ja dalībvalstis tos uzskata par piemērotiem.
3. Valstu piekļuves punkti sniedz lietotājiem atrašanas pakalpojumus, piemēram, pakalpojumus, kas ļauj meklēt pieprasītos datus, izmantojot attiecīgo metadatu saturu, un šo saturu attēlot.
4. Transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka tie sniedz metadatus, lai lietotājiem ļautu atrast un izmantot datu kopas, kuras ir pieejamas ar valstu piekļuves punktu starpniecību.
5. Divas vai vairākas dalībvalstis var izveidot kopīgu piekļuves punktu.

### 4. pants

#### Statisko maršruta un satiksmes datu pieejamība, apmaiņa un atkalizmantošana

1. Transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji sniedz pielikuma 1. punktā uzskaitītos dažādu transporta veidu statistiskos maršruta un satiksmes datus un vēsturiskos satiksmes datus, izmantojot:
  - a) attiecībā uz autotransportu – Deleģētās regulas (ES) 2015/962 4. pantā noteiktos standartus;
  - b) attiecībā uz citiem transporta veidiem – vienu no turpmāk minētajiem standartiem un tehniskajām specifikācijām: *NeTeX CEN/TS 16614* un turpmākās redakcijas, Regulā (ES) Nr. 454/2011 noteiktos tehniskos dokumentus un turpmākās redakcijas, *IATA* izstrādātos tehniskos dokumentus vai jebkādu mašīnlasāmu formātu, kas ir pilnībā savietojams un sadarbspējīgs ar minētajiem standartiem un tehniskajām specifikācijām;
  - c) attiecībā uz telpiskiem tīkliem – Direktīvas 2007/2/EK 7. pantā definētās prasības.
2. Attiecīgos pielikuma 1. punktā uzskaitītos statistiskos maršruta un satiksmes datus, uz kuriem attiecas *NeTeX* un *DATEX II*, attēlo, izmantojot obligātās valsts prasības.
3. Transporta iestādes, pārvaldītāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji sniedz statistiskos maršruta un satiksmes datus prasītajos formātos, izmantojot valsts piekļuves punktu un ievērojot šādus termiņus:
  - a) pielikuma 1.1. punktā noteiktos maršruta un satiksmes datus par visaptverošo *TEN-T* tīklu – vēlākais līdz 2019. gada 1. decembrim;
  - b) pielikuma 1.2. punktā noteiktos maršruta un satiksmes datus par visaptverošo *TEN-T* tīklu – vēlākais līdz 2020. gada 1. decembrim;

- c) pielikuma 1.3. punktā noteiktos maršruta un satiksmes datus par visaptverošo TEN-T tīklu – vēlākais līdz 2021. gada 1. decembrim;
  - d) pielikuma 1.1., 1.2. un 1.3. punktā noteiktos maršruta un satiksmes datus par citām Savienības transporta tīkla daļām – vēlākais līdz 2023. gada 1. decembrim.
4. API, kas piekļuvi pielikumā uzskaitītajiem statistiskajiem maršruta un satiksmes datiem nodrošina, izmantojot valsts piekļuves punktu, ir publiski pieejamas, ļaujot lietotājiem un galalietotājiem reģistrēties, lai iegūtu piekļuvi.

#### 5. pants

### Dinamisko maršruta un satiksmes datu pieejamība, apmaiņa un atkalizmantošana

1. Ja dalībvalstis nolemj pielikuma 2. punktā uzskaitītos dažādu transporta veidu dinamiskos maršruta un satiksmes datus sniegt, izmantojot valsts piekļuves punktu, transporta iestādes, pārvadātāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji izmanto:
- a) attiecībā uz autotransportu – Deleģētās regulas (ES) 2015/962 5. un 6. pantā noteiktos standartus;
  - b) attiecībā uz citiem transporta veidiem – SIRI CEN/TS 15531 un turpmākās redakcijas, Regulā (ES) Nr. 454/2011 noteiktos tehniskos dokumentus vai jebkādu mašīnlasāmu formātu, kas ir pilnībā savietojams un sadarbspējīgs ar minētajiem standartiem un tehniskajiem dokumentiem.
2. Attiecīgos pielikuma 2. punktā minētos maršruta un satiksmes datus, uz kuriem attiecas SIRI un DATEX II, attēlo, izmantojot obligātās valsts prasības, ko nosaka dalībvalsts un kas ir pieejami, izmantojot valsts piekļuves punktu.
3. API, kas piekļuvi pielikumā uzskaitītajiem dinamiskajiem maršruta un satiksmes datiem nodrošina, izmantojot valsts piekļuves punktu, ir publiski pieejamas, ļaujot lietotājiem un galalietotājiem reģistrēties, lai iegūtu piekļuvi.

#### 6. pants

### Datu atjaunināšana

1. Maršruta informācijas pakalpojumu pamatā ir atjaunināti statistiskie un dinamiskie maršruta un satiksmes dati.
2. Izmaiņu gadījumā transporta iestādes, pārvadātāji, infrastruktūru pārvaldītāji vai transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji attiecīgos pielikumā uzskaitītos statistiskos un dinamiskos maršruta un satiksmes datus savlaicīgi atjaunina, izmantojot valsts piekļuves punktu. Tie savlaicīgi izlabo visas neprecizitātes, kuras tie konstatējuši savos datos vai par kurām tos informējis jebkurš lietotājs vai galalietotājs.

#### 7. pants

### Maršruta informācijas pakalpojumu savienošana

1. Maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēji pēc pieprasījuma sniedz citam informācijas pakalpojuma sniedzējam maršruta plānošanas rezultātus, kuru pamatā ir statistiska un, ja iespējams, dinamiska informācija.
2. Maršruta plānošanas rezultātu pamatā ir:
- a) pieprasītāja maršruta sākuma un beigu punkts kopā ar noteiktu izbraukšanas un/vai ierašanās laiku un datumu;
  - b) iespējamās maršruta iespējas kopā ar noteiktu izbraukšanas un/vai ierašanās laiku un datumu, tostarp jebkādi iespējami savienojumi;
  - c) maršruta informācijas pakalpojumu pārejas punkts;
  - d) traucējumu gadījumā – alternatīvās maršruta iespējas kopā ar noteiktu izbraukšanas un/vai ierašanās laiku un jebkādi savienojumi, ja tādi ir.



### 8. pants

#### **Prasības attiecībā uz pakalpojumu sniedzējiem, kas atkalizmanto maršruta un satiksmes datus, un maršruta informācijas pakalpojumu savienošanu**

1. Pielikumā uzskaitītie maršruta un satiksmes dati un attiecīgie metadati, tostarp informācija par to kvalitāti, nediskriminējošā veidā ir pieejami apmaiņai un atkalizmantošanai Savienībā, izmantojot valsts vai kopīgo piekļuves punktu, termiņā, kas nodrošina maršruta informācijas pakalpojuma savlaicīgu sniegšanu. Tie ir precīzi un atjaunināti.
2. 1. punktā minētos datus atkalizmanto neitrālā veidā un bez diskriminācijas vai aizspriedumiem. Dažādu transporta veidu vai to kombināciju maršruta iespēju sarindošanas kritēriji ir pārredzami un nav balstīti uz faktoriem, kas tieši vai netieši ir saistīti ar lietotāja identitāti vai komerciāliem apsvērumiem saistībā ar datu atkalizmantošanu, un tos nediskriminējošā veidā piemēro visiem iesaistītajiem lietotājiem. Svarīgākais ir, lai ceļojuma plāna attēlojums nemaldinātu galalietotājus.
3. Ja statistiskie un dinamiskie maršruta un satiksmes dati tiek atkalizmantoti, norāda šo datu avotu. Norāda arī statistisko datu pēdējās atjaunināšanas datumu un laiku.
4. Ar valsts piekļuves punktu starpniecību nodrošināto maršruta un satiksmes datu izmantošanas noteikumus var noteikt ar licences līgumu. Minētie nosacījumi nevajadzīgi neierobežo atkalizmantošanas iespējas, un tos neizmanto, lai ierobežotu konkurenci. Licences līgumi, ja tādus izmanto, nosaka iespējami mazāk ierobežojumus atkalizmantošanai. Visas finanšu kompensācijas ir pamatotas un samērīgas ar likumīgiem izdevumiem par attiecīgo maršruta un satiksmes datu sniegšanu un izplatīšanu.
5. Maršruta informācijas pakalpojumu savienošanas noteikumus nosaka ar līgumisku vienošanos maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēju starpā. Visas finanšu kompensācijas par izmaksām, kas radušās, savienojot maršruta informācijas pakalpojumus, ir pamatotas un samērīgas.

### 9. pants

#### **Atbilstības novērtējums**

1. Dalībvalstis novērtē, vai transporta iestādes, pārvaldītāji, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzēji un maršruta informācijas pakalpojumu sniedzēji izpilda 3.–8. pantā noteiktās prasības.
2. Lai veiktu šādu novērtējumu, dalībvalstu kompetentās iestādes var pieprasīt no transporta iestādēm, pārvaldītājiem, infrastruktūru pārvaldītājiem, transporta pēc pieprasījuma pakalpojumu sniedzējiem vai maršruta informācijas pakalpojumu sniedzējiem šādus dokumentus:
  - a) piekļuves punktā(-os) uzskaitīto vai glabāto maršruta un satiksmes datu un pieejamo maršruta informācijas pakalpojumu aprakstu, tostarp savienojumu ar citiem pakalpojumiem, ja tādi ir, aprakstu, kā arī informāciju par to kvalitāti; un
  - b) uz pierādījumiem balstītu paziņojumu par 3.–8. pantā noteikto prasību izpildi.
3. Dalībvalstis izlases veidā pārbauda 2. punkta b) apakšpunktā minēto paziņojumu pareizību.

### 10. pants

#### **Ziņošana**

1. Dalībvalstis līdz 2019. gada 1. decembrim sniedz Komisijai ziņojumu par veiktajiem pasākumiem, ja tādi ir, valsts piekļuves punkta izveidei un par tā darbības nosacījumiem.

2. Turpmāk katru otro kalendāro gadu dalībvalstis sniedz Komisijai ziņojumu, kurā ietverta šāda informācija:
- a) pielikumā noteikto maršruta un satiksmes datu veidu pieejamības un apmaiņas ziņā panāktais progress;
  - b) ģeogrāfiskais pārklājums, pielikumā noteikto maršruta un satiksmes datu pieejamība piekļuves punktā un maršruta informācijas pakalpojumu savienošana;
  - c) 9. pantā minētā atbilstības novērtējuma rezultāti, un
  - d) attiecīgā gadījumā apraksts par izmaiņām 1. punktā vai 2. punkta b) apakšpunktā.

*11. pants*

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2017. gada 31. maijā

*Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## PIELIKUMS

## DATU KATEGORIJAS

(minētas 3., 4., 5., 6., 8. un 10. pantā)

Transporta veidu sadalījums pa veidiem, piemēram,

**Līnijasatiksmes transports**

Gaisa, dzelzceļa, tostarp ātrgaitas dzelzceļa, parastā dzelzceļa, vieglā dzelzceļa transports, tālsatiksmes autobusi, jūras transports, tostarp prāmji, metro, tramvajs, autobuss, trolejbuss.

**Transports pēc pieprasījuma**

Organizēts autobuss, organizēts prāmis, taksometrs, automobiļu koplietojums, autonoma, velosipēdu koplietojums, velonoma.

**Personīgais transports**

Automašīna, motocikls, velosipēds.

**1. Statisko maršruta datu veidi****1.1. 1. līmeņa pakalpojums**

- a) Atrašanās vietas meklēšana (sākuma punkts/galamērķis):
  - i) adreses identifikatori (ēkas numurs, ielas nosaukums, pasta indekss);
  - ii) topogrāfiskās vietas (pilsēta, ciems, piepilsēta, administratīvā vienība);
  - iii) objekti (saistībā ar transporta informāciju), kurus cilvēki varētu vēlēties apmeklēt.
- b) Braucienu plāni:

kustības saraksts, kurā dienas veids ir saskaņots ar kalendāra datumiem.
- c) Atrašanās vietas meklēšana (piekļuves mezgli):
  - i) identificētie piekļuves mezgli (visi līnijasatiksmes veidi);
  - ii) piekļuves mezglu ģeometrija/kartējums (visi līnijasatiksmes veidi).
- d) Brauciena plāna aprēķināšana – līnijasatiksmes transporta veidi:
  - i) savienojumi pārsēšanās punktos, standarta pārsēšanās laiki no viena transporta veida uz citu;
  - ii) tīkla topoloģija un maršruti/līnijas (topoloģija);
  - iii) pārvadātāji;
  - iv) kustības grafiki
  - v) plānotas pārsēšanās no viena garantēta līnijasatiksmes pakalpojuma uz citu;
  - vi) darbalaiki;
  - vii) pieturas punktu/piekļuves mezglu aprīkojums (tostarp informācija atiešanas vietās, palīdzības dienesti/informācijas centri, biļešu tirdzniecības vietas, lifti/kāpnes, ieeju un izeju atrašanās vietas);
  - viii) transportlīdzekļi (zemās grīdas transportlīdzekļi, ar ratiņkrēsliem piekļūstami transportlīdzekļi);
  - ix) piekļuves mezglu piekļūstamība, ceļš pārsēšanās vietā (piemēram, liftu un eskalatoru esība);
  - x) palīdzības dienesta esība (piemēram, vai ir pieejama palīdzība uz vietas).

- e) Brauciena plāna aprēķināšana – autotransports (personīgais transports):
  - i) ceļu tīkls;
  - ii) veloceļu tīkls (nošķirtas velojoslas, velojoslas uz ceļiem, kurus daļa ar automašīnām, velojoslas uz ceļiem, kurus daļa ar gājējiem);
  - iii) gājēju ceļu tīkls un piekļūstamība.

### 1.2. 2. līmeņa pakalpojums

- a) Atrašanās vietas meklēšana (transports pēc pieprasījuma):
  - i) stāvparki;
  - ii) velosipēdu koplietošanas stacijas;
  - iii) automobiļu koplietošanas stacijas;
  - iv) publiski pieejamas ar benzīnu, dīzeļdegvielu, CNG/LNG, ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu uzpildes stacijas, elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas;
  - v) droša velosipēdu novietne (piemēram, slēdzamas velosipēdu garāžas)
- b) Informācijas pakalpojums:

kur un kā iegādāties biļetes līnijasatiksmes transporta veidiem, transportam pēc pieprasījuma un automašīnu stāvvietām (visi līnijasatiksmes transporta veidi un transporta pēc pieprasījuma veidi, tostarp mazumtirdzniecības kanāli, realizācijas metodes, maksāšanas veidi).
- c) Braucieni plāni, papildinformācija, pieejamības pārbaude:
  - i) vispārējie standarta/pamata tarifi (visi līnijasatiksmes transporta veidi):
    - tarifu tīkla dati (tarifu zonas/pieturvietas un tarifu līmeņi),
    - standarta tarifu struktūras (no punkta uz punktu, tostarp dienas un nedēļas tarifi, zonu tarifi, vienoti tarifi);
  - ii) transportlīdzekļu aprīkojums, piemēram, vagonu klases, bezvadu interneta savienojums transportlīdzeklī.

### 1.3. 3. līmeņa pakalpojums

- a) Vispārējie/pamata un speciālie tarifi saskaņā ar detalizētu pieprasījumu (visi līnijasatiksmes transporta veidi):
  - i) pasažieru klases (lietotāju klases, piemēram, pieaugušie, bērni, studenti, veterāni, personas ar apgrūtinātu piekļuvi, kvalificēšanās nosacījumi, ceļojumu klases, piemēram, 1. un 2. klase);
  - ii) vispārējie tarifu produkti (tiesības, piemēram, uz zonas/no punktu uz punktu, tostarp dienas un nedēļas biļetēm/vienu biļeti/biļeti turpceļam un atpakaļceļam, izmantošanas tiesības, pamata izmantošanas nosacījumi, piemēram, derīguma termiņš/pārvadātājs/brauciena laiks/pārsēšanās, standarta tarifi dažādiem no punkta uz punktu pāriem, tostarp dienas un nedēļas tarifi/zonu tarifi/vienoti tarifi);
  - iii) speciālo tarifu produkti: piedāvājumi ar papildu speciāliem nosacījumiem, piemēram, atlaižu tarifi, grupu tarifi, sezonas biļetes, apkopotu produkti, kas ietver dažādus produktus un papildproduktus, piemēram, autostāvvietu un ceļošanu, minimālais uzturēšanās laiks;
  - iv) tirdzniecības pamatnosacījumi, piemēram, atmaksāšana/aizstāšana/apmainīšana/pārcelšana un rezervēšanas pamatnosacījumi, piemēram, iegādāšanās periods, derīguma termiņi, maršruta ierobežojumi/tarifu zonu secība, minimālais uzturēšanās laiks.
- b) Informācijas pakalpojumi (visi transporta veidi):
  - i) kā maksāt ceļu nodevas (tostarp mazumtirdzniecības kanāli, realizācijas metodes, maksāšanas veidi);
  - ii) kā rezervēt automobiļu koplietošanu, taksometru, velonomu u. c. (tostarp mazumtirdzniecības kanāli, realizācijas metodes, maksāšanas veidi);
  - iii) kur/kā norēķināties par autostāvvietu, publiski pieejamām elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijām un CNG/LNG, ūdeņraža, benzīna dīzeļdegvielas uzpildes stacijās (tostarp mazumtirdzniecības kanāli, realizācijas metodes, maksāšanas veidi).

- c) Braucienu plāni:
- i) sīka informācija par veloceļu tīklu (seguma kvalitāte, iespēja braukt blakus, ceļš dalīts ar citu transporta veidu, ceļš/bezceļš, ainavceļš, tikai gājējiem, nobraukšanas vai piekļūšanas ierobežojumi (piemēram, pretēji plūsmai vai satiksmei);
  - ii) parametri, kas nepieciešami vides faktora aprēķināšanai, piemēram, oglekļa emisijas katram transportlīdzekļa veidam, uz pasažierkilometru vai noieta attālumu;
  - iii) parametri izmaksu aprēķināšanai, piemēram, degvielas patēriņš.
- d) Brauciena plāna aprēķināšana:
- aplēstais brauciena laiks pa dienu veidiem, laikposmiem un transporta veidiem/transporta veidu kombinācijām.

## 2. Dinamisko maršruta un satiksmes datu veidi

### 2.1. 1. līmeņa pakalpojums

Garāmbraukšanas laiki, braucienu plāni un papildinformācija:

- i) traucējumi (visi transporta veidi);
- ii) stāvokļa informācija reāllaikā – kavēšanās, anulēšana, garantēto savienojumu monitorings (visi transporta veidi);
- iii) piekļuves mezglu elementu stāvoklis (tostarp dinamiska informācija atiešanas vietā, lifti/eskalatori, kas darbojas, slēgtu ieeju un izeju atrašanās vietas (visi līnijasatiksmes transporta veidi)).

### 2.2. 2. līmeņa pakalpojums

a) Garāmbraukšanas laiki, braucienu plāni un papildinformācija (visi transporta veidi):

- i) paredzami pakalpojuma atiešanas un pienākšanas laiki;
- ii) pašreizējie brauciena laiki ceļa posmā;
- iii) veloceļu tīkla slēgšana/novirzīšana.

b) Informācijas pakalpojums:

publiski pieejamu elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju un ar CNG/LNG, ūdeņradi, benzīnu un dīzeļdegvielu darbināmu transportlīdzekļu uzpildes staciju pieejamība.

c) Pieejamības pārbaude:

- i) automobiļu koplietošanas pieejamība, velosipēdu koplietošanas pieejamība;
- ii) pieejamās vietas autostāvvietās (uz ielas un autostāvvietās), stāvvietu tarifi, ceļu nodevu tarifi.

### 2.3. 3. līmeņa pakalpojums

Braucienu plāni:

prognozētie brauciena laiki ceļa posmā.

---