

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B**

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1926

z dnia 31 maja 2017 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data	
► M1	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2024/490 z dnia 29 listopada 2023 r.	L 490	1	13.2.2024

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 125 z 14.5.2019, s. 24 (2017/1926)

▼B**ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2017/1926**

z dnia 31 maja 2017 r.

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

*Artykuł 1***Przedmiot i zakres****▼M1**

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się specyfikacje niezbędne do zagwarantowania użytkownikom końcowym dokładnych i dostępnych w skali międzynarodowej ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.

▼B

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do całej sieci transportu w Unii.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/40/UE.

▼M1*Artykuł 2***Definicje**

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

W odniesieniu do informacji o podróżach multimodalnych oraz informacji o ruchu stosuje się również następujące definicje:

- 1) „informacje o podróżach multimodalnych” oznaczają informacje pochodzące z jakichkolwiek statycznych, historycznych, obserwowanych lub dynamicznych danych na temat podróży i ruchu, lub z połączenia tych kategorii danych, dostarczane użytkownikom końcowym za pośrednictwem dowolnego środka komunikacji, obejmujące co najmniej dwa rodzaje transportu oraz umożliwiające porównywanie rodzajów transportu;
- 2) „usługa w zakresie informacji o podróży” oznacza usługę ITS, w tym mapy cyfrowe, która zapewnia użytkownikom danych i użytkownikom końcowym informacje na temat podróży i ruchu w odniesieniu do co najmniej jednego rodzaju transportu;
- 3) „dynamiczne dane na temat podróży i ruchu” oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które często ulegają zmianom, lub dane o nieprzewidzianych wydarzeniach i okolicznościach, zgodnie z wykazem zawartym w załączniku;
- 4) „statyczne dane na temat podróży i ruchu” oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które nie ulegają często zmianom, lub dane o planowanych zmianach, zgodnie z wykazem zawartym w załączniku;
- 5) „historyczne dane na temat podróży i ruchu” oznaczają dane na temat charakterystycznych cech ruchu, wykorzystywane do obliczania przeciętnych opóźnień, w zależności od godziny, dnia i pory roku, które opierają się na wcześniejszych pomiarach między innymi poziomu zagęszczenia ruchu, średniej prędkości i średniego czasu podróży;

▼ M1

- 6) „dane obserwowane” oznaczają dane operacyjne na temat podróży i ruchu, takie jak długość i przyczyna opóźnień i odwołań, wynikające z operacji świadczenia usług i gromadzone w czasie ich trwania;
- 7) „użytkownik danych” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, taki jak organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży, producenci map cyfrowych, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie oraz zarządcy infrastruktury, lub każdy inny podmiot wykorzystujący dane wymienione w załączniku w celu uzyskania informacji o podróżach multimodalnych lub – w przypadkach przewidzianych w warunkach określonych przez posiadacza danych – wykorzystujący dane w innych celach;
- 8) „organ odpowiedzialny za transport” oznacza każdy organ publiczny odpowiedzialny za zarządzanie ruchem lub jego planowanie, kontrolę nad określoną siecią transportową lub usługą transportu lub zarządzanie nimi, lub za jedno i drugie, wchodzące w zakres jego właściwości terytorialnej;
- 9) „przewoźnik” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który jest odpowiedzialny za wykonywanie usługi transportu i zarządzanie nią;
- 10) „podmiot świadczący usługi transportu na żądanie” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny świadczący usługi transportu na żądanie na rzecz użytkowników końcowych;
- 11) „posiadacz danych” oznacza każdą osobę prawną, podmiot publiczny lub prywatny, na przykład organy odpowiedzialne za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie, mające prawo do udzielania dostępu do wymienionych w załączniku danych znajdujących się pod ich kontrolą, lub prawo do ich udostępniania, zgodnie z obowiązującym prawem Unii lub prawem krajowym;
- 12) „usługa transportu na żądanie” oznacza usługę, która przed realizacją wymaga współdziałania między podmiotem świadczącym usługi transportu na żądanie a użytkownikiem końcowym;
- 13) „użytkownik końcowy” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która ma dostęp do usług w zakresie informacji o podróży;
- 14) „metadane” oznaczają ustrukturyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie danych;
- 15) „wynik wyznaczenia trasy” oznacza trasę podróży w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego, wygenerowaną na podstawie zapytania wysłanego przez użytkownika końcowego w odniesieniu do wykorzystanych punktów przejęcia;
- 16) „punkt przejęcia” oznacza stację, przystanek lub miejsce, w którym wyniki wyznaczenia trasy pochodzące z dwóch usług w zakresie informacji o podróży łączą się w celu wygenerowania trasy podróży;

▼ M1

- 17) „punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się dane wymienione w załączniku, wraz z odpowiadającymi im metadanymi, na potrzeby ponownego wykorzystania, lub za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się źródła i metadane tych danych na potrzeby ponownego wykorzystania;
- 18) „aktualizacja danych” oznacza każdą modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub wprowadzanie nowych lub dodatkowych elementów;
- 19) „usługa wyszukiwania” oznacza usługę umożliwiającą wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści;
- 20) „dostępność danych” oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;
- 21) „kompleksowa transeuropejska sieć transportowa” lub „TEN-T” oznacza infrastrukturę transportową i środki, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 22) „aktualność danych” oznacza to, że z punktu widzenia użytkowników danych i użytkowników końcowych, aby dane mogły być rzeczywiście przydatne, zaktualizowane dane muszą być dostępne z odpowiednim wyprzedzeniem;
- 23) „podmiot świadczący usługi w zakresie informacji o podróży” oznacza dowolnego publicznego lub prywatnego dostawcę co najmniej jednej usługi w zakresie informacji na temat podróży i ruchu, z wyłączeniem podmiotów jedynie przekazujących informacje, dla użytkowników danych i użytkowników końcowych;
- 24) „łączenie usług” oznacza łączenie lokalnych, regionalnych i krajowych usług w zakresie informacji o podróży, które są ze sobą powiązane interfejsami technicznymi służącymi do dostarczania wyników wyznaczenia trasy lub wyników pochodzących z innych interfejsów programowania aplikacji (API) opartych na statycznych, historycznych, obserwowanych lub dynamicznych danych na temat podróży i ruchu;
- 25) „węzeł dostępu” oznacza z góry określoną lokalizację, w której pasażerowie mogą rozpocząć lub zakończyć podróż w ramach przewozów regularnych lub transportu na żądanie.

▼ B*Artykuł 3***Krajowe punkty dostępu****▼ M1**

1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu dla użytkowników danych do statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu w różnych rodzajach transportu, w tym do aktualizacji danych, jak określono w załączniku, przekazanych przez posiadaczy danych w obrębie terytorium danego państwa członkowskiego.

▼B

2. Jeżeli państwa członkowskie uznają to za właściwe, możliwe jest wykorzystanie istniejących krajowych punktów dostępu zgodnych z wymogami wynikającymi z innych aktów delegowanych przyjętych na podstawie dyrektywy 2010/40/UE jako krajowych punktów dostępu.

▼M1

3. Krajowe punkty dostępu zapewniają użytkownikom danych usługi wyszukiwania.

4. Państwa członkowskie uzgadniają, we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami ITS, wymogi dotyczące metadanych. Posiadacze danych zapewniają dostarczanie metadanych zgodnie z tymi wymogami.

▼B

5. Co najmniej dwa państwa członkowskie mogą stworzyć wspólny punkt dostępu.

▼M1

6. Każdy podmiot przekazujący dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu może to robić przez pełnomocnika zgodnie z obowiązującymi umowami, w tym za pośrednictwem bazy danych lub agregatora prowadzonych przez osoby trzecie. Nie zwalnia to posiadacza danych pierwotnych z obowiązków określonych w art. 3–8.

*Artykuł 4***Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie statycznych, historycznych i obserwowanych danych na temat podróży i ruchu**

1. Posiadacze danych zapewniają, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, dostęp do statycznych, historycznych i obserwowanych danych na temat podróży i ruchu wymienionych w pkt 1 załącznika dotyczących poszczególnych rodzajów i środków transportu, wykorzystując:

- a) w przypadku transportu drogowego – znormalizowany format określony w art. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;
- b) w przypadku innych rodzajów transportu – jedną z poniższych norm i specyfikacji technicznych lub dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z tymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów:
 - (i) normę NeTeX CEN/TS 16614 i późniejsze wersje;
 - (ii) specyfikacje techniczne określone w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011;
 - (iii) dokumenty techniczne opublikowane z upoważnienia Konferencji IATA dotyczącej usług pasażerskich;
 - (iv) transmodel EN 12896 w przypadku braku referencyjnego protokołu wymiany;

▼ M1

c) w przypadku danych przestrzennych – wymogi określone w art. 7 dyrektywy 2007/2/WE.

2. Statyczne, historyczne i obserwowane dane na temat podróży i ruchu wymienione w pkt 1 załącznika, do których mają zastosowanie normy NeTEx i DATEX II, przedstawia się za pośrednictwem minimalnych profili UE lub profili krajowych.

3. Posiadacze danych muszą dostarczyć, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, statyczne, historyczne i obserwowane dane na temat podróży i ruchu w wymaganych formatach zgodnie z następującym harmonogramem:

a) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2019 r.;

b) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.2 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.2 lit. a) ppkt (i) i (iii) oraz pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2020 r.;

c) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.3 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2021 r.;

d) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1, 1.2 i 1.3 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), pkt 1.2 lit. a) ppkt (i), (iii) i (vii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), a także pkt 1.2 lit. c) ppkt (i) oraz pkt 1.3 lit. a) ppkt (ii) i (iii) w zakresie transportu na żądanie, w odniesieniu do pozostałych części unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2023 r.;

e) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), pkt 1.2 lit. a) ppkt (i), (iii) i (vii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (i) oraz pkt 1.3 lit. a) ppkt (ii) i (iii) załącznika w zakresie transportu na żądanie, w odniesieniu do całej unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2024 r.;

f) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.4 załącznika w odniesieniu do całej unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2025 r.

4. Interfejsy programowania aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są wymienione w załączniku statyczne, historyczne i obserwowane dane na temat podróży i ruchu z krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, są ogólnodostępne dla użytkowników danych, w stosownych przypadkach pod warunkiem rejestracji.

▼ M1

5. Użytkownicy danych oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących statycznych, historycznych i obserwowanych danych na temat podróży i ruchu posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

6. Dane dostarczone przez posiadaczy danych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu nie obejmują danych osobowych zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679.

*Artykuł 5***Dostępność, wymiana i ponowne wykorzystanie dynamicznych danych na temat podróży i ruchu**

1. Posiadacze danych zapewniają, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, dostęp do dynamicznych danych na temat podróży i ruchu wymienionych w pkt 2.1 i 2.2 załącznika dotyczących poszczególnych rodzajów i środków transportu, wykorzystując:

a) w przypadku transportu drogowego – formaty określone w art. 5 i 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;

b) w przypadku pozostałych rodzajów transportu – poniższe normy i specyfikacje techniczne albo dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z tymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów:

(i) normę CEN/TS 15531 i późniejsze wersje,

(ii) specyfikacje techniczne określone w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011.

2. Dynamiczne dane na temat podróży i ruchu wymienione w pkt 2.1 i 2.2 załącznika, do których mają zastosowanie normy SIRI i DATEX II, przedstawia się za pośrednictwem minimalnych profili UE lub profili krajowych.

3. Posiadacze danych muszą dostarczyć, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, dynamiczne dane na temat podróży i ruchu w wymaganych formatach zgodnie z następującym harmonogramem:

a) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.1 załącznika, w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2025 r.;

b) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.2 załącznika, w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2026 r.;

c) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.1 i 2.2 załącznika, w odniesieniu do pozostałych części unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2028 r.

▼ M1

4. Każde państwo członkowskie może zdecydować, że posiadacze danych udostępniają dynamiczne dane na temat podróży i ruchu w odniesieniu do różnych rodzajów transportu wymienionych w pkt 2.3 załącznika w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3. W takim przypadku posiadacze danych stosują normę CEN/TS 15531 i późniejsze wersje albo dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z przedmiotowymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów.

5. Interfejsy programowania aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są wymienione w załączniku dynamiczne dane na temat podróży i ruchu z krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, są ogólnodostępne dla użytkowników danych, w stosownych przypadkach pod warunkiem rejestracji.

6. Użytkownicy danych oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących dynamicznych danych na temat podróży i ruchu posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

7. Dane dostarczone przez posiadaczy danych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu nie obejmują danych osobowych zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679.

*Artykuł 6***Aktualizacje danych**

1. Usługi w zakresie informacji o podróży opierają się na najbardziej aktualnych dostępnych statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu.

2. Jeżeli w danych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nastąpiły zmiany, posiadacze danych aktualizują odpowiednie statyczne, historyczne, obserwowane i dynamiczne dane na temat podróży i ruchu wymienione w załączniku i udostępniają je za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3 w czasie pozwalającym na wiarygodne i skuteczne wykorzystanie danych zgodnie z art. 8. Jeżeli zmiany są znane z wyprzedzeniem, posiadacze danych przekazują również z wyprzedzeniem te aktualizacje użytkownikom danych. Na bieżąco korygują oni również wszelkie nieścisłości wykryte przez nich w swoich danych lub zgłoszone im przez któregośkolwiek z użytkowników danych lub użytkowników końcowych.

▼ B*Artykuł 7***Łączenie usług informacyjnych dotyczących podróży****▼ M1**

1. Podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży dostarczają na żądanie innym podmiotom świadczącym usługi w zakresie informacji o podróży wyniki wyznaczenia trasy oparte na statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych informacjach o podróży i ruchu.

▼ B

2. Wynik wyznaczenia trasy jest oparty na:

- a) początkowym i końcowym punkcie podróży osoby wyszukującej informacje oraz konkretnej godzinie i dniu wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego;

▼B

- b) możliwych wariantach podróży łącznie z konkretną godziną i datą wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego, uwzględniających wszelkie możliwe połączenia;
- c) punkcie przejścia łączącym serwisy informacji o podróży;
- d) w razie zakłóceń – możliwych wariantach podróży łącznie z konkretną godziną i datą wyjazdu lub przyjazdu, lub jednego i drugiego, uwzględniających możliwe połączenia, jeśli te są dostępne.

Artykuł 8

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

▼M1

1. Dane na temat podróży i ruchu wymienione w załączniku oraz powiązane z nimi metadane obejmujące informacje o ich jakości są udostępniane na potrzeby wymiany i ponownego wykorzystywania w Unii w sposób niedyskryminacyjny, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3 i w czasie pozwalającym na wiarygodne i skuteczne ponowne wykorzystanie danych. Takie dane muszą być dokładne, aktualne i oparte na minimalnych wymogach dotyczących jakości danych. W tym celu państwa członkowskie uzgadniają takie minimalne wymogi dotyczące jakości danych we współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami ITS.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, są ponownie wykorzystywane w sposób neutralny, niedyskryminacyjny i bezstronny wobec posiadacza danych. Kryteria stosowane do sporządzania rankingów opcji podróży z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu lub ich kombinacji, bądź obydwu tych elementów, muszą być przejrzyste i nie mogą być oparte na jakimkolwiek czynniku bezpośrednio lub pośrednio związanym z tożsamością użytkownika danych lub użytkownika końcowego lub, jeśli dotyczy, względami komercyjnymi odnoszącymi się do ponownego wykorzystywania danych i są stosowane w sposób niedyskryminacyjny wobec wszystkich uczestniczących użytkowników danych lub użytkowników końcowych. Pierwsza zasada jest taka, że sposób przedstawiania informacji o trasie podróży nie może wprowadzać w błąd użytkownika końcowego.

3. W razie ponownego wykorzystywania statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu należy wskazać, z jakiego źródła pochodzą dane, jeżeli wymaga tego posiadacz danych. Wskazuje się również częstotliwość aktualizacji danych statycznych, historycznych, obserwowanych i – tam gdzie jest to możliwe – dynamicznych.

4. Warunki wykorzystania danych o ruchu i podróży udostępnianych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3 można określić w drodze umowy licencyjnej. Warunki te nie ograniczają niepotrzebnie możliwości ponownego wykorzystywania i nie są stosowane do ograniczania konkurencji. W razie korzystania z umów licencyjnych należy stosować jak najmniej ograniczeń ponownego wykorzystania. Wszelkie rekompensaty finansowe muszą być uzasadnione i proporcjonalne do uzasadnionych kosztów wynikających z udostępniania i rozpowszechniania odpowiednich danych na temat podróży i ruchu.

▼B

5. Warunki powiązania informacji o podróży są określone w porozumieniach umownych między podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży. Wszelkie rekompensaty finansowe za wydatki na łączenie usług informacyjnych dotyczących podróży muszą być zasadne i proporcjonalne.

▼M1*Artykuł 9***Ocena zgodności**

1. Państwa członkowskie oceniają, czy posiadacze danych i podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży spełniają wymogi określone w art. 3–8.

2. W celu przeprowadzenia oceny, o której mowa w ust. 1, właściwe organy w państwach członkowskich mogą zwrócić się do posiadaczy danych i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży o przedstawienie następujących dokumentów:

- a) opisu danych na temat podróży i ruchu dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, informacji o jakości tych danych i warunków ich ponownego wykorzystywania;
- b) opisu danych na temat dostępnych usług w zakresie informacji o podróży z uwzględnieniem w stosownych przypadkach połączeń z innymi usługami;
- c) popartej dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8;
- d) umów licencyjnych lub umów z podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży.

3. Państwa członkowskie prowadzą wyrywkowe kontrole poprawności deklaracji, o których mowa w ust. 2 lit. c).

▼B*Artykuł 10***Sprawozdawczość**

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

▼M1

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje w ramach sprawozdań z postępów prac przewidzianych w art. 17 ust. 3 dyrektywy 2010/40/UE:

- a) poczynione postępy w zakresie dostępności i wymiany danych na temat podróży i ruchu określonych w załączniku;
- b) zakres geograficzny zbioru danych określonych w załączniku dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3 oraz jakość tych danych z uwzględnieniem kryteriów stosowanych w celu określenia tej jakości i środków stosowanych do jej monitorowania;

▼ M1

- c) łączenie usług w zakresie informacji o podróży;
- d) wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 9 ust. 1;
- e) w stosownych przypadkach opis zmian w krajowym punkcie dostępu ustanowionym zgodnie z art. 3.

▼ B*Artykuł 11***Wejście w życie**

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

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

▼ M1*ZAŁĄCZNIK***KATEGORIE DANYCH****(o których mowa w art. 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 10)**

Podział rodzajów i środków transportu oraz związanych z nimi usług, w tym:

Przewozy regularne, w tym:

transport lotniczy; transport kolejowy, w tym koleje dużych prędkości, kolej konwencjonalna, kolej lekka, kolej linowa; autokary dalekobieżne; transport morski, w tym prom; transport wodny śródlądowy; metro; tramwaje; autobusy; trolejbusy.

Transport na żądanie, w tym:

autobus wahadłowy, prom wahadłowy, usługi dial-a-ride, taksówka, systemy: car-sharing, car-pooling, car-hire, ride-sharing, bike-sharing, bike-hire, bike-rental, e-scooter sharing.

Transport osobisty, w tym:

samochód osobowy, motocykl, hulajnoga, chodzenie pieszo.

1. RODZAJE STATYCZNYCH, HISTORYCZNYCH I OBSERWOWANYCH DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU**1.1. Poziom usługi 1**

- a) wyszukiwanie lokalizacji (początek i koniec trasy):
 - (i) adresy (numer budynku, nazwa ulicy, kod pocztowy);
 - (ii) dane topograficzne (miasto, miejscowość, wieś, dzielnica, jednostka administracyjna);
 - (iii) interesujące miejsca (związane z informacjami na temat transportu), które mogą być dla użytkowników celem podróży;
- b) plany podróży: kalendarz operacyjny, w którym kategorie dni są przypisane do dni kalendarzowych;
- c) wyszukiwanie lokalizacji (węzły dostępu) – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie:
 - (i) zidentyfikowane węzły dostępu;
 - (ii) geometria/struktura mapy węzłów dostępu;
- d) obliczanie planu podróży – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie:
 - (i) połączenia w węzłach transportowych;
 - (ii) domyślny czas na przesiadkę w węźle transportowym;
 - (iii) topologia sieci i podróży/linii (topologia);
 - (iv) przewoźnicy;
 - (v) rozkłady jazdy;

▼ M1

- (vi) planowane przejścia z jednej gwarantowanej usługi przewozu regularnego na inną;
 - (vii) godziny funkcjonowania;
 - (viii) udogodnienia w węzłach dostępu (w tym informacje na peronie, punkty informacyjne, kasy biletowe, windy/schody, wejścia i wyjścia);
 - (ix) pojazdy, w tym ich dostępność (m.in. pojazdy niskopodłogowe, dostęp dla wózków inwalidzkich, dostęp dla wózków dziecięcych), oraz dostępność usług świadczonych w środkach transportu (np. toalety);
 - (x) dostępność węzłów dostępu oraz ścieżek transportowych w węzłach transportowych (np. windy, schody ruchome);
 - (xi) dostępność służb pomocowych (np. pomoc na miejscu);
- e) obliczanie planu podróży:
- (i) sieć drogowa (w tym osobne pasy ruchu dla autobusów/taksówek);
 - (ii) sieć ścieżek rowerowych (ścieżki rowerowe, pasy ruchu dla rowerów, pasy ruchu dla autobusów i rowerów, wspólne ścieżki na drodze dla pojazdów, wspólne ścieżki na chodniku);
 - (iii) sieć chodników i dostęp do nich.

1.2. Poziom usługi 2

- a) wyszukiwanie lokalizacji – transport na żądanie i transport osobisty:
- (i) lokalizacja miejsc parkingowych (na ulicy i poza ulicą), w tym dostępne miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - (ii) parkingi P+R (Park and Ride);
 - (iii) parkingi P+D (Park and Drive);
 - (iv) stacje bike-sharing;
 - (v) stacje car-sharing;
 - (vi) zabezpieczone miejsca do parkowania rowerów (np. zamknięte garaże rowerowe);
 - (vii) strefy parkowania hulajnóg;
- b) usługi informacyjne:
- (i) gdzie i jak kupić bilety na przewozy regularne, w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody realizacji, metody płatności;
 - (ii) gdzie i jak uiszczać opłaty parkingowe, w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody realizacji, metody płatności;

▼ **M1**

c) informacje dodatkowe – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie:

(i) podstawowe wspólne taryfy standardowe:

- dane sieci związane z taryfami (strefy/przystanki graniczne taryf i poziomy taryf);
- standardowa struktura taryf (połączenia bezpośrednie, w tym taryfy dzienne, tygodniowe, strefowe i ryczałtowe);

(ii) udogodnienia w pojazdach, takie jak klasy wagonów, pokładowa sieć wifi, możliwość i warunki przewozu rowerów.

1.3. Poziom usługi 3

a) zapytania dotyczące szczegółowych wspólnych taryf standardowych i specjalnych – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie:

- (i) kategorie pasażerów (dorośli, dzieci, osoby starsze, studenci, żołnierze/weterani wojenni, osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, warunki klasyfikowania do poszczególnych kategorii, klasy podróży);
- (ii) cechy wspólne biletów (prawa dostępu, np. bilety strefowe/liniowe, w tym dzienne i tygodniowe bilety w jedną stronę lub powrotne, uprawnienia do dostępu, podstawowe warunki użytkowania, takie jak okres ważności/przewoźnik/czas podróży/przesiadki, standardowe taryfy dla różnych połączeń liniowych, w tym taryfy dzienne i tygodniowe/taryfy strefowe/taryfy ryczałtowe);
- (iii) bilety specjalne (oferty dodatkowych warunków specjalnych, np. taryfy promocyjne, grupowe, bilety sezonowe, produkty połączone zawierające w sobie więcej elementów oraz produkty dodatkowe, np. parking i podróż, minimalny czas pobytu);
- (iv) podstawowe warunki handlowe, np. zwrot kosztów, zamiana, wymiana lub transfer;
- (v) podstawowe warunki rezerwacji, np. czas sprzedaży, okresy ważności, ograniczenia wyznaczania trasy, sekwencja stref taryfowych, minimalny czas pobytu;

b) usługi informacyjne – transport na żądanie: jak zamawiać usługi transportu na żądanie, w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody realizacji, metody płatności;

c) plany podróży:

- (i) szczegółowe cechy sieci rowerowej (jakość nawierzchni, możliwość jazdy obok siebie, powierzchnia dzielona, na drodze/poza drogą, trasa krajobrazowa, trasa tylko dla pieszych, ograniczenia skręcania lub dostępu, np. pod prąd);
- (ii) parametry potrzebne do obliczenia czynników związanych ze środowiskiem, takich jak wielkość emisji gazów cieplarnianych według typu pojazdu, na jednego pasażera na kilometr lub na odległość przebytą pieszo;
- (iii) parametry potrzebne do obliczenia zużycia paliwa w odniesieniu do paliw konwencjonalnych i paliw alternatywnych;

▼ **M1**

- d) obliczanie planu podróży: szacowany czas podróży według rodzaju dnia i przedział czasowy według rodzaju transportu/kombinacji rodzajów transportu.

1.4. Poziom usługi 4

- a) historyczne dane na temat podróży i ruchu dotyczące opóźnień – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie;
- b) dane obserwowane dotyczące opóźnień i czasu przejazdu – przewozy regularne:
 - (i) długość i – jeżeli jest to możliwe – przyczyna opóźnień wynoszących co najmniej 60 minut w przypadku usług kolejowych przewozów pasażerskich (zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2021/782);
 - (ii) długość i – jeżeli jest to możliwe – przyczyna opóźnień wypłynięcia wynoszących co najmniej 90 minut w przypadku usług przewozów pasażerskich drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi (zgodnie z art. 18 rozporządzenia (UE) nr 1177/2010);
 - (iii) długość i – jeżeli jest to możliwe – przyczyna opóźnień odjazdu z terminala wynoszących co najmniej 120 minut w przypadku usług autobusowych i autokarowych przewozów pasażerskich, w przypadku gdy zaplanowana długość trasy wynosi co najmniej 250 km (zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) nr 181/2011);
 - (iv) długość i – jeżeli jest to możliwe – przyczyna opóźnień odlotów wynoszących co najmniej 120 minut oraz opóźnień przylotów wynoszących co najmniej 180 minut (zgodnie z art. 5 i 6 rozporządzenia (WE) nr 261/2004);
- c) dane obserwowane dotyczące odwołań – przewozy regularne:
 - (i) odwołania kolejowych usług pasażerskich, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
 - (ii) odwołania usług pasażerskich świadczonych drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
 - (iii) odwołania usług regularnych przejazdów autobusowych i autokarowych w przypadku gdy zaplanowana długość trasy wynosi co najmniej 250 km, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
 - (iv) odwołania lotów, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
- d) informacje o taryfach parkingowych.

2. RODZAJE DYNAMICZNYCH DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU**2.1. Poziom usługi 1**

Czas przejazdu, plany podróży i informacje dodatkowe:

- (i) zakłócenia, takie jak zamknięcia sieci lub przekierowania, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
- (ii) informacje o sytuacji w czasie rzeczywistym, takie jak oczekiwany czas odjazdu i przyjazdu, opóźnienia, odwołania, monitorowanie połączeń gwarantowanych;
- (iii) sytuacja w węzłach dostępu (w tym informacje dynamiczne na peronie, działające windy/schody ruchome, zamknięte wejścia i wyjścia) – przewozy regularne.

▼ M1**2.2. Poziom usługi 2**

- a) usługi informacyjne dotyczące taryf parkingowych – transport na żądanie i transport osobisty;
- b) sprawdzanie dostępności i lokalizacja – transport na żądanie i w stosownych przypadkach transport osobisty:
 - (i) dostępność i lokalizacja systemu car-sharing, dostępność i lokalizacja systemu bike-sharing, dostępność i lokalizacja systemu scooter-sharing, a także dostępność i lokalizacja innych systemów wspólnego użytkowania pojazdów;
 - (ii) dostępne miejsca parkingowe (na ulicy i poza nią).

2.3. Poziom usługi 3

Informacje na temat wykorzystania miejsc w pojazdach – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie.