

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2017/1926

av den 31 maj 2017

om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 6.1, och

av följande skäl:

- (1) I artikel 3 a i direktiv 2010/40/EU fastställs att tillhandahållandet av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster för utarbetande och användning av specifikationer och standarder är en prioriterad åtgärd.
- (2) Enligt artikel 5 i direktiv 2010/40/EU ska specifikationer som antas i enlighet med artikel 6 i direktivet tillämpas på ITS-tillämpningar och ITS-tjänster, när sådana har införts, utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att besluta om införandet av sådana tillämpningar och tjänster på sitt territorium.
- (3) Dessa specifikationer bör gälla för tillhandahållandet av alla reseinformationstjänster utan att det påverkar tillämpningen av särskilda bestämmelser som antagits i andra rättsakter i enlighet med direktiv 2010/40/EU, i synnerhet kommissionens delegerade förordningar (EU) nr 886/2013 <sup>(2)</sup> och (EU) 2015/962 <sup>(3)</sup> samt kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 <sup>(4)</sup>.
- (4) När det gäller tillhandahållandet av multimodala reseinformationstjänster innehåller Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG <sup>(5)</sup> minimiregler för vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn i unionen. När det gäller vidareutnyttjande av data som finns hos transportmyndigheter och transportföretag är bestämmelserna i denna förordning, särskilt bestämmelserna om uppdatering av data, tillämpliga utan att det påverkar tillämpningen av de bestämmelser som fastställs i direktiv 2003/98/EG.

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

<sup>(2)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6).

<sup>(3)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/962 av den 18 december 2014 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 157, 23.6.2015, s. 21).

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet (EUT L 123, 12.5.2011, s. 11).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG av den 17 november 2003 om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 345, 31.12.2003, s. 90).

- (5) När de åtgärder som föreskrivs i denna förordning medför behandling av personuppgifter ska de vidtas i enlighet med EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG <sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG <sup>(2)</sup>, samt de nationella genomförandeåtgärderna till denna. Information som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person bör behandlas i strikt överensstämmelse med principen om uppgiftsminimering och endast vid tillämpningen av denna förordning och så länge det är nödvändigt. Sådana uppgifter bör inte möjliggöra identifiering av en enskild person eller göra en enskild person identifierbar när så är möjligt och när det inte hindrar tillämpningen av denna förordning.
- (6) Om informationstjänsten bygger på insamling av data, inklusive geolokalisering, bör slutanvändarna informeras klart och tydligt om insamlingen av sådana data, förfarandena för insamling, eventuell spårning, och hur länge dessa data lagras. Lämpliga tekniska åtgärder (inbegripet inbyggt integritetsskydd och inbyggt dataskydd) bör vidtas av offentliga och privata datainsamlare, t.ex. transportföretag, transportmyndigheter, leverantörer av reseinformationstjänster och producenter av digitala kartor, för att säkerställa pseudonymisering <sup>(3)</sup> av data från slutanvändare.
- (7) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG <sup>(4)</sup> syftar till att inrätta en infrastruktur för rumsliga data som ska möjliggöra delning av och allmänhetens tillgång till rumslig information, inbegripet information avseende transportnät, i hela unionen, i syfte att stödja unionens miljöpolitik samt politik och verksamheter som kan påverka miljön. Specifikationerna i denna förordning bör vara förenliga med de specifikationer som fastställs i direktiv 2007/2/EG och i kommissionens förordning (EU) nr 1089/2010 <sup>(5)</sup>.
- (8) De specifikationer som fastställs i denna förordning bör tillämpas på alla transportslag i unionen, t.ex. tidtabellsbaserade (flyg, tåg inbegripet höghastighetståg, järnväg för konventionell trafik samt snabbspårväg, långfärdsbuss, sjöfart inbegripet färja, tunnelbana, spårvagn, buss, trådbuss, linbana), behovsstyrda (skyttelbuss och skyttelfärja, taxi, samåkning, bildelning, bilpooler, hyrbilar, cykeldelning, hyrcyklar, anropsstyrd trafik) och individuella (bil, motorcykel, cykel, förflyttning till fots). Att gå till fots som resealternativ för en del av de första och sista kilometrarna är mycket relevant när det gäller multimodal reseinformation och kan ge fördelar för både miljö och nätförvaltning, men även direkta positiva hälsoeffekter för resenären.
- (9) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 <sup>(6)</sup> fastställs den transportinfrastruktur som ingår i stornätet och det övergripande transeuropeiska nätet. I syfte att tillgodose slutanvändarnas behov vid resor inom hela unionen och maximera den multimodala reseinformationens fulla potential måste hela nätet, från dörr till dörr, omfattas. Därför bör denna förordning tillämpas på det övergripande transeuropeiska transportnätet, inbegripet urbana knutpunkter, och övriga delar av transportnätet.
- (10) För att stödja tillhandahållandet av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster kan både centraliserade strategier som bygger på tillhandahållande av data och decentraliserade strategier som bygger på tillhandahållande av data och tjänster användas. Den här förordningen bör därför innehålla krav för tillhandahållande av både data och tjänster till stöd för båda dessa strategier. För att underlätta utbyte och vidareutnyttjande av dessa data för tillhandahållandet av övergripande reseinformationstjänster bör transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster, beroende på vad som är relevant, se till

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1) kommer att tillämpas från och med den 25 maj 2018. Artiklarna 10 och 11 i direktiv 95/46/EG och artiklarna 13 och 14 i förordning (EU) 2016/679 innehåller en fullständig förteckning över information som ska lämnas till den registrerade. I artikel 12 i direktiv 95/46/EG och artiklarna 17–19 i förordning (EU) 2016/679 fastställs andra rättigheter för enskilda personer, t.ex. rätten att få tillgång till, rätta, blockera, utplåna eller förstöra felaktiga eller omotiverade personuppgifter.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

<sup>(3)</sup> Enligt definitionen i artikel 4.5 i förordning (EU) 2016/679.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG av den 14 mars 2007 om upprättande av en infrastruktur för rumslig information i Europeiska gemenskapen (Inspire) (EUT L 108, 25.4.2007, s. 1).

<sup>(5)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1089/2010 av den 23 november 2010 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/2/EG vad gäller interoperabilitet för rumsliga datamängder och datatjänster (EUT L 323, 8.12.2010, s. 11).

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

att statistiska data, tillhörande metadata och uppgifter om kvaliteten på dessa data är tillgängliga för användare via en nationell eller gemensam åtkomstpunkt. Åtkomstpunkten kan ha olika former, t.ex. databas, datalager, datamarknad, arkiv, register, webbportal eller liknande beroende på typ av data. Medlemsstaterna bör överväga att sammanföra de befintliga offentliga och privata åtkomstpunkterna till en enda åtkomstpunkt som ger tillgång till alla relevanta data som finns tillgängliga och som omfattas av dessa specifikationer.

- (11) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att samarbeta med varandra för att inrätta en gemensam åtkomstpunkt som täcker de deltagande medlemsstaternas tillgängliga data. Medlemsstaterna bör ha rätt att besluta att använda de åtkomstpunkter som inrättats i enlighet med andra delegerade akter som antagits enligt direktiv 2010/40/EU som nationella åtkomstpunkter för sådana data som omfattas av denna förordning. Medlemsstaterna bör dessutom få välja att använda befintliga åtkomstpunkter som omfattar flera sektorer som den nationella åtkomstpunkten. Medlemsstaterna får bestämma vilken aktör som ansvarar för tillhandahållandet av de rese- och trafikdata som anges i bilagan. I vissa fall bedriver transportföretag, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster verksamhet i olika medlemsstater, och därmed är mer än en åtkomstpunkt relevant för att ge tillgång till rese- och trafikdata. Ansträngningar bör dock göras för att undvika onödig duplicering av data och ta hänsyn till de relevanta åtkomstpunkternas form. Därför skulle relevanta data och metadata kunna förtecknas i alla relevanta nationella åtkomstpunkter som är utformade som arkiv. Om en del av de relevanta nationella åtkomstpunkterna är utformade som en databas eller ett datalager skulle data och metadata kunna lagras endast där, och visas i alla andra. Villkor för användning av de trafik- och resedata som tillhandahålls via den nationella åtkomstpunkten får, där så är lämpligt, fastställas genom ett licensavtal.
- (12) De rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan får integreras i den nationella åtkomstpunkten på ett successivt sätt. Medlemsstaterna bör vara fria att besluta om de vill integrera de data som anges i bilagan före den fastställda tidsfristen. Multimodala reseinformationstjänster bygger på både statistiska och dynamiska rese- och trafikdata enligt förteckningen i bilagan. Statiska rese- och trafikdata är avgörande när det gäller information och planering inför resan och krävs därför av alla medlemsstater. Dynamiska rese- och trafikdata, t.ex. om störningar och förseningar, kan göra det möjligt för slutanvändare att fatta väl underbyggda beslut om sitt resande och leda till tidsbesparingar. Integreringen av dynamiska rese- och trafikdata inom nationella åtkomstpunkter kan emellertid medföra extra ansträngning. Medlemsstaterna bör vara fria att besluta om huruvida de vill inkludera de dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan via den nationella åtkomstpunkten. Om de beslutar att göra det bör kraven i denna förordning gälla. För att säkerställa att utvecklingen av multimodal reseinformation är sammanhängande och konsekvent i hela unionen uppmanas medlemsstaterna att integrera befintliga dynamiska rese- och trafikdata via den nationella åtkomstpunkten i enlighet med följande tidsplan: rese- och trafikdata som anges i punkt 2.1 i bilagan senast den 1 december 2019, rese- och trafikdata som anges i punkt 2.2 i bilagan senast den 1 december 2020 och rese- och trafikdata som anges i punkt 2.3 i bilagan senast den 1 december 2021.
- (13) För att de nationella åtkomstpunkterna ska kunna användas på ett bra och kostnadseffektivt sätt måste innehåll och struktur i relevanta rese- och trafikdata beskrivas noggrant genom att lämpliga metadata används <sup>(1)</sup>.
- (14) Dessa specifikationer bör inte ålägga transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster och infrastrukturförvaltare att börja samla in data som inte redan finns tillgängliga i maskinläsbart format. De särskilda kraven gällande statistiska och dynamiska rese- och trafikdata för olika transportslag bör endast tillämpas på de data som faktiskt samlas in och finns tillgängliga i maskinläsbart format. Samtidigt bör medlemsstaterna uppmanas att söka kostnadseffektiva lösningar som är lämpliga för deras behov av att digitalisera befintliga statistiska och dynamiska data för olika transportslag. Medlemsstater som börjar digitalisera statisk och dynamisk rese- och trafikinformation för olika transportslag som kan användas för multimodala reseinformationstjänster uppmanas att börja med de data som anges för servicenivå 1 i bilagan och därefter för servicenivå 2 och 3. De data som anges i den första gruppen betraktas som nödvändiga för den grundläggande funktionen hos multimodala reseinformationstjänster.
- (15) För att utveckla ett harmoniserat och sömlöst tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster och för att stödja interoperabilitet i hela unionen bör en harmoniserad uppsättning interoperabla format för datautbyte och protokoll, baserade på befintliga tekniska lösningar och standarder, för olika transportslag användas vid den nationella åtkomstpunkten. Inom ramen för multimodala reseinformationstjänster finns ett antal relevanta befintliga standarder och tekniska specifikationer som omfattar vägtrafik (Datex II), järnvägstrafik (TSD "Telema

<sup>(1)</sup> EU EIP:s SpA Coordinated Metadata Catalogue.

tikapplikationer för persontrafik”, de tekniska dokumenten B1, B2, B3, B4, B8, B9), luftfart (Iata SSIM) och underliggande rumsliga data (Inspire). I dessa fall bör denna förordning hänvisa till de krav som redan finns, men man får också för dessa transportslag välja att använda andra standarder och tekniska specifikationer som anges i specifikationen. Duplicering av samma rese- och trafikdata i flera format bör dock undvikas (t.ex. data om spårbunden stadstrafik i antingen TSD ”Telematikapplikationer för persontrafik” eller NeTEx). I framtiden kan sådana standarder, särskilt Datex II, få ett utvidgat tillämpningsområde som omfattar ytterligare faktorer i stadsmiljön, och i den mån de är tillgängliga bör de användas inom ramen för specifikationerna.

- (16) När det gäller statiska tidtabellsbaserade data (t.ex. för kollektivtrafik, långdistansbussar och sjöfart inklusive färjor) bör relevanta sådana data utbytas mellan de nationella åtkomstpunkterna med hjälp av CEN-standarden för datautbyte NeTEx CEN/TS 16614, på grundval av den underliggande konceptuella datareferensmodellen Transmodel EN 12896: 2006 och senare uppdaterade versioner eller något annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt med den tidsplan som överenskommit. När det gäller utbyte av dynamiska data om kollektivtrafik, om medlemsstaterna väljer att ta med dynamiska data i de nationella åtkomstpunkterna, bör CEN-standarden om utbyte av kollektivtrafikdata SIRI CEN/TS 15531 och senare uppdaterade versioner eller något annat maskinläsbart format som är helt kompatibelt användas. Medlemsstater får välja att fortsätta använda nationella standarder för transportdata på medlemsstatsnivå och för sin nationella verksamhet, men i den nationella åtkomstpunkten måste de angivna EU-standarderna användas för att säkerställa EU-omfattande interoperabilitet och kontinuitet i tjänsterna. Medlemsstaterna får använda översättnings- och omräkningsmetoder för att uppfylla de europeiska standardiseringskraven. Den version av de föreskrivna standarderna som är tillgänglig vid tidpunkten för tillämpning bör användas. Alla relevanta uppdateringar som utvidgar tillämpningsområdet och tar med nya datatyper bör användas.
- (17) För att säkerställa optimal användning av de ovannämnda standarderna och full interoperabilitet mellan medlemsstaterna bör en gemensam minimiprofil som anger olika nyckelelement i standarden upprättas och användas i de nationella åtkomstpunkterna. Medlemsstaternas nationella profiler måste baseras på en gemensam europeisk minimiprofil när en sådan finns.
- (18) Tjänsteleverantörernas tillhandahållande av korrekt och tillförlitlig reseinformation är mycket viktig för resenärer i hela unionen. När förändringar inträffar bör relevanta data snabbt uppdateras av transportmyndigheterna eller transportföretagen via den nationella åtkomstpunkten. När rese- och trafikdata används av en tjänsteleverantör finns det dessutom en risk att felaktig reseinformation visas för användare, vilket kan ha en negativ inverkan på resenärens resa. När felaktigheter upptäcks av transportmyndigheter, trafikföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster bör dessa fel snabbt korrigeras.
- (19) I nuläget finns det ett betydande antal multimodala reseinformationstjänster i Europa, men de tjänster som erbjuder ett komplett resvägsresultat från dörr till dörr är i huvudsak begränsade till territoriet inom en medlemsstat. En viktig del av lösningen när det gäller att förbättra den geografiska täckningen av reseinformationstjänster och stödja unionsomfattande multimodal reseinformation är att länka lokala, regionala och nationella reseinformationstjänster. Detta innefattar användning av tekniska verktyg, inklusive gränssnitt, för att länka samman befintliga informationssystem och därigenom utbyta resvägsresultat. Det rekommenderas att reseinformationstjänster i samband med distribuerad reseplanering bör använda den europeiska tekniska specifikationen *Intelligent Transport Systems – Public Transport – Open API for distributed journey planning 00278420* som för närvarande håller på att slutföras. När tjänsteleverantörer fastställer överlämningspunkter för distribuerad reseplanering bör dessa förtecknas i de nationella åtkomstpunkterna.
- (20) Reseinformationstjänster får tillhandahålla flera resealternativ med olika transportföretag till slutanvändare. Det är av största vikt att tjänsteleverantörer är öppna i fråga om de kriterier som används för att rangordna resealternativ, och att de tillhandahåller neutral reseinformation. Där så är möjligt bör leverantörer av reseinformationstjänster tillhandahålla information om utsläppen av växthusgaser för olika transportslag, som ett stöd till övergången till hållbara transportslag. Tjänsteleverantörer uppmantras eftertryckligen att också ge möjlighet till direkt återkoppling från kunderna om tjänsternas kvalitet.
- (21) Användningen av statiska och dynamiska data för reseinformationstjänster inbegriper data från olika aktörer i hela värdekedjan. Ursprungliga data från transportmyndigheter, trafikföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster kommer ofta att användas av en leverantör av reseinformations-tjänster. Det är då av stor vikt att den ursprungliga källan samt datum och tidpunkt för den senaste uppdateringen av statiska data anges.

- (22) För att maximera den användning av reseinformationstjänster som kan förväntas bland personer med funktionsbegränsningar bör leverantörer av reseinformationstjänster och medlemsstater, i samband med genomförandet av den delegerade förordningen, beakta relevant lagstiftning när det gäller tillgänglighetskrav, t.ex. den kommande europeiska rättsakten om tillgänglighet. Relevanta krav inbegriper tillgänglighet till webbplatser och tjänster för mobila enheter på ett enhetligt och ändamålsenligt sätt i fråga om hur användare uppfattar, hanterar och begriper dem.
- (23) För att säkerställa ett korrekt genomförande av dessa bestämmelser bör medlemsstaterna bedöma om transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster och leverantörer av reseinformationstjänster uppfyller kraven avseende tillgänglighet, utbyte, vidareutnyttjande och uppdatering när det gäller data om multimodala resor. De behöriga myndigheterna bör då ha rätt att förlita sig på förklaringar om överensstämmelse som lämnas av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster eller leverantörer av reseinformationstjänster, och slumpmässigt kontrollera riktigheten av dessa förklaringar.
- (24) För att denna förordning ska kunna övervakas bör medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport som beskriver genomförandet av de olika kraven.
- (25) Kommissionen kommer, via Fonden för ett sammanlänkat Europa, att stödja olika tekniska krav som fastställs i denna förordning genom programstödsverksamhet<sup>(1)</sup>, särskilt inrättandet av den nationella åtkomstpunkten, omräkningen till föreskrivna standarder för datautbyte och användningen av gemensamma minimiprofiler inom nationella åtkomstpunkter samt sammanlänkningen av reseinformationstjänster där detta är relevant.
- (26) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001<sup>(2)</sup> och avgav ett yttrande den 22 augusti 2017.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de specifikationer som krävs för att säkerställa att EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster är korrekta och tillgängliga över gränserna för ITS-användare.
2. Denna förordning gäller för hela transportnätet i unionen.
3. Denna förordning ska tillämpas i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/40/EU.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 4 i direktiv 2010/40/EU och i artikel 3 i förordning (EU) nr 1315/2013 gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

- (1) *datatillgänglighet*: möjligheten att närsomhelst begära och erhålla data i maskinläsbar form.
- (2) *uppdatering av data*: varje ändring av befintliga data, inbegripet borttagning av data eller införande av nya eller kompletterande element.

<sup>(1)</sup> *Commission Implementing Decision of 7.4 2016 amending Commission Implementing Decision C(2014)1921 establishing a Multi Annual Work Programme 2014–2020 for financial assistance in the field of Connecting Europe Facility CEF – Transport sector for the period 2014–2020.*

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

- (3) *metadata*: strukturerad beskrivning av innehållet i data som gör det lättare att söka och använda dessa data.
- (4) *söktjänster*: tjänster som möjliggör sökning av önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
- (5) *övergripande transeuropeiskt transportnät*: den transportinfrastruktur som ingår i det övergripande nätet enligt definitionen i förordning (EU) nr 1315/2013.
- (6) *åtkomstpunkt*: digitalt gränssnitt där statiska resedata och historiska trafikdata, tillsammans med motsvarande metadata, görs tillgängliga för vidareutnyttjande av användare, eller där källor och metadata för dessa data görs tillgängliga för vidareutnyttjande av användare.
- (7) *dynamiska rese- och trafikdata*: data som rör olika transportslag och som ändras ofta eller regelbundet, och som förtecknas i bilagan.
- (8) *statiska rese- och trafikdata*: data som rör olika transportslag och som ändras sällan eller inte alls, eller som ändras regelbundet, och som förtecknas i bilagan.
- (9) *transportmyndighet*: offentlig myndighet som ansvarar för trafikledning eller planering, kontroll eller förvaltning av transportnät eller transportslag som omfattas av myndighetens territoriella behörighet.
- (10) *transportföretag*: offentlig eller privat enhet som ansvarar för underhåll och förvaltning av en transporttjänst.
- (11) *användare*: offentlig eller privat enhet som använder den nationella åtkomstpunkten, t.ex. transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av reseinformationstjänster, producenter av digitala kartor, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster och infrastrukturförvaltare.
- (12) *slutanvändare*: fysisk eller juridisk person som har tillgång till reseinformation.
- (13) *reseinformationstjänst*: en ITS-tjänst, inklusive digitala kartor, som förser användare och slutanvändare med rese- och trafikinformation för minst ett transportslag.
- (14) *historiska trafikdata*: särdrag i trafiken som beror på tidpunkt, veckodag och årstid och som baseras på tidigare mätningar, inklusive graden av trafikstockningar, medelhastigheter och genomsnittliga restider, och som förtecknas i bilagan.
- (15) *aktualitet hos data*: tillgängligheten för aktuella data som tillhandahålls användare och slutanvändare i tillräckligt god tid för att vara användbara.
- (16) *leverantör av reseinformationstjänster*: offentlig eller privat leverantör av rese- och trafikinformation, med undantag för sådana som endast förmedlar information, till användare och slutanvändare.
- (17) *behovsstyrd transport*: en persontransporttjänst som kännetecknas av en flexibel resväg, t.ex. tjänster för bildelning, bilpooler, cykeldelning, samåkning, taxi och anropsstyrd trafik. Dessa tjänster förutsätter vanligen ett samspel mellan leverantören av den behovsstyrda transporttjänsten och slutanvändare innan tjänsten kan utföras.
- (18) *leverantör av behovsstyrda transporttjänster*: en offentlig eller privat leverantör av behovsstyrda transporttjänster till användare och slutanvändare, inklusive tillhörande rese- och trafikinformation.
- (19) *länkning av tjänster*: hopkoppling av lokala, regionala och nationella reseinformationssystem som länkas via tekniska gränssnitt för att tillhandahålla resvägsresultat eller andra resultat via gränssnitt för tillämpningsprogram (API, *Application Programming Interface*), baserade på statisk och/eller dynamisk rese- och trafikinformation.
- (20) *överlämningspunkt*: den station, hållplats eller annan plats där resvägsresultat från två reseinformationstjänster länkas samman för att ge information om en resa.
- (21) *multimodal reseinformation*: information som utarbetas från statiska eller dynamiska rese- och/eller trafikdata, som tillhandahålls användare och slutanvändare via olika kommunikationsmedel och som omfattar minst två olika transportslag och ger möjlighet att jämföra olika transportslag.

- (22) *resvägsresultat*: resplanen i ett maskinläsbart format som svar på en slutanvändares förfrågan om en resa, inklusive hänvisning till den eller de överlämningspunkter som ingår.
- (23) *infrastrukturförvaltare*: offentlig eller privat enhet eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla transportinfrastruktur eller en del av denna.
- (24) *transporttjänst för resenärer*: offentlig eller privat transporttjänst som är tillgänglig för kollektiv användning eller privat användning av allmänheten och som omfattar olika transportslag.

### Artikel 3

#### Nationella åtkomstpunkter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten ska utgöra en enda punkt där användare kan komma åt åtminstone de statiska rese- och trafikdata och historiska trafikdata för olika transportslag, inklusive uppdateringar av data, enligt vad som fastställs i bilagan, som tillhandahålls av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster inom en viss medlemsstats territorium.
2. Befintliga nationella åtkomstpunkter som har inrättats för överensstämmelse med andra delegerade akter som antagits i enlighet med direktiv 2010/40/EU får användas som nationella åtkomstpunkter, om medlemsstaterna anser att så är lämpligt.
3. Nationella åtkomstpunkter ska tillhandahålla söktjänster för användare, t.ex. tjänster som möjliggör sökning av önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
4. Transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster ska säkerställa att de tillhandahåller de metadata som behövs för att användarna ska kunna söka och använda de datauppsättningar som görs tillgängliga genom de nationella åtkomstpunkterna.
5. Två eller fler medlemsstater får inrätta en gemensam åtkomstpunkt.

### Artikel 4

#### Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande – statiska rese- och trafikdata

1. Transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster ska tillhandahålla de statiska rese- och trafikdata och historiska trafikdata som förtecknas i punkt 1 i bilagan för de olika transportslagen med hjälp av följande:
  - a) För vägtransporter: de standarder som definieras i artikel 4 i delegerad förordning (EU) 2015/962.
  - b) För andra transportslag: någon av följande standarder och tekniska specifikationer: NeTeX CEN/TS 16614 och senare versioner, tekniska dokument som anges i förordning (EU) nr 454/2011 och senare versioner, tekniska dokument som utarbetats av Iata eller något annat alternativ i maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med dessa standarder och tekniska specifikationer.
  - c) För det rumsliga nätet: de krav som fastställs i artikel 7 i direktiv 2007/2/EG.
2. De relevanta statiska rese- och trafikdata som förtecknas i punkt 1 i bilagan och som är tillämpliga på NeTeX och Dutex II ska beskrivas med hjälp av nationella minimiprofiler.
3. Transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster ska tillhandahålla statiska rese- och trafikdata via de nationella åtkomstpunkterna i de format som krävs och i enlighet med följande tidsplan:
  - a) För rese- och trafikdata som fastställs i punkt 1.1 i bilagan för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2019.
  - b) För rese- och trafikdata som fastställs i punkt 1.2 i bilagan för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2020.

- c) För rese- och trafikdata som fastställs i punkt 1.3 i bilagan för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2021.
  - d) För rese- och trafikdata som fastställs i punkterna 1.1, 1.2 och 1.3 i bilagan för övriga delar av unionens transportnät: senast den 1 december 2023.
4. Gränssnitt för tillämpningsprogram (API) som via den nationella åtkomstpunkten ger tillgång till statiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan ska vara tillgängliga för allmänheten och ge användare och slutanvändare möjlighet att registrera sig för att få tillgång till dessa.

#### Artikel 5

### Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande – dynamiska rese- och trafikdata

1. Om medlemsstaterna beslutar att tillhandahålla de dynamiska rese- och trafikdata för olika transportslag som förtecknas i punkt 2 i bilagan via den nationella åtkomstpunkten ska transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster använda följande:
- a) För vägtransporter: de standarder som definieras i artiklarna 5 och 6 i delegerad förordning (EU) 2015/962.
  - b) För andra transportslag: SIRI CEN/TS 15531 och senare versioner, tekniska dokument som anges i förordning (EU) nr 454/2011 eller något annat alternativ i maskinläsbart format som är helt kompatibelt och interoperabelt med dessa standarder eller tekniska dokument.
2. De relevanta rese- och trafikdata som avses i punkt 2 i bilagan och som är tillämpliga på SIRI och Datex II ska beskrivas med hjälp av nationella minimiprofiler som fastställs av medlemsstaterna, och vara tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten.
3. Gränssnitt för tillämpningsprogram (API) som via den nationella åtkomstpunkten ger tillgång till dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan ska vara tillgängliga för allmänheten och ge användare och slutanvändare möjlighet att registrera sig för att få tillgång till dessa.

#### Artikel 6

### Uppdatering av data

1. Reseinformationstjänster ska baseras på uppdateringar av statiska och dynamiska rese- och trafikdata.
2. När förändringar sker ska de statiska och dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan snabbt uppdateras via den nationella åtkomstpunkten av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. De ska snabbt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som användare eller slutanvändare meddelar dem.

#### Artikel 7

### Länkningen av reseinformationstjänster

1. Leverantörer av reseinformationstjänster ska på begäran förse en annan leverantör av informationstjänster med resvägsresultat baserade på statisk och, där så är möjligt, dynamisk information.
2. Resvägsresultat ska baseras på följande:
- a) Frågeställarens start- och slutpunkt för en resa tillsammans med den specifika tidpunkten och dagen för avresa eller ankomst, eller både och.
  - b) Möjliga resealternativ tillsammans med den specifika tidpunkten och dagen för avresa eller ankomst, eller både och, inklusive eventuella anslutningar.
  - c) Överlämningspunkten mellan reseinformationstjänsterna.
  - d) I händelse av störningar: möjliga resealternativ om sådana finns, tillsammans med den specifika tidpunkten och dagen för avresa eller ankomst, eller både och, samt eventuella anslutningar.



*Artikel 8***Krav för tjänsteleverantörer avseende vidareutnyttjande av rese- och trafikdata och länkning av reseinformationstjänster**

1. De rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan och motsvarande metadata, inklusive information om datakvaliteten, ska på ett icke-diskriminerande sätt vara tillgängliga för utbyte och vidareutnyttjande inom unionen via den nationella eller gemensamma åtkomstpunkten och inom en tidsram som säkerställer ett snabbt tillhandahållande av reseinformationstjänster. De ska vara korrekta och aktuella.
2. De data som avses i punkt 1 ska vidareutnyttjas på ett neutralt sätt som inte är diskriminerande eller partiskt. Kriterier som används för att rangordna resealternativ för olika transportslag eller kombinationer av dessa, eller både och, ska vara transparenta och inte baseras på någon faktor som direkt eller indirekt har samband med användaridentiteten, eller den kommersiella aspekten av vidareutnyttjande av data om någon sådan finns, och de ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt gentemot alla deltagande användare. Presentationen av den första huvudsakliga resplanen får inte vilseleda slutanvändaren.
3. Om statiska och dynamiska rese- eller trafikdata vidareutnyttjas ska källan till dessa anges. Datum och tidpunkt för den senaste uppdateringen av statiska data ska också anges.
4. Villkoren för användning av de trafik- och resedata som tillhandahålls via den nationella åtkomstpunkten får fastslås genom ett licensavtal. Sådana villkor får inte i onödan begränsa möjligheterna till vidareutnyttjande eller användas för att begränsa konkurrensen. Licensavtal, om sådana används, ska under alla omständigheter införa så få restriktioner som möjligt om vidareutnyttjande. Eventuell ekonomisk ersättning ska vara rimlig och stå i proportion till de berättigade kostnader som uppkommer för tillhandahållande och spridning av relevanta rese- och trafikdata.
5. Villkor för länkning av reseinformationstjänster ska fastställas i avtalsöverenskommelser mellan leverantörer av reseinformationstjänster. Eventuell ekonomisk ersättning för utgifter som uppkommer till följd av länkning av reseinformationstjänster ska vara rimlig och proportionerlig.

*Artikel 9***Bedömning av efterlevnaden**

1. Medlemsstaterna ska bedöma om kraven i artiklarna 3–8 uppfylls av transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster och leverantörer av reseinformationstjänster.
2. För att kunna genomföra sin bedömning får de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna begära att transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster eller leverantörer av reseinformationstjänster tillhandahåller följande handlingar:
  - a) En beskrivning av de rese- och trafikdata som förtecknas eller som lagras i åtkomstpunkten eller åtkomstpunkterna och de tillgängliga reseinformationstjänsterna, inklusive anslutningarna till andra tjänster i tillämpliga fall, liksom information om kvaliteten på dessa.
  - b) En evidensbaserad förklaring där det anges att kraven i artiklarna 3–8 uppfylls.
3. Medlemsstaterna ska slumpmässigt kontrollera riktigheten de förklaringar som avses i punkt 2 b.

*Artikel 10***Rapportering**

1. Senast den 1 december 2019 ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport om eventuella åtgärder som vidtagits för att inrätta en nationell åtkomstpunkt och om dess funktionsformer.

2. Vartannat kalenderår därefter ska medlemsstaterna förse kommissionen med en rapport som innehåller följande uppgifter:

- a) De framsteg som gjorts i fråga om tillgänglighet och utbyte av de typer av rese- och trafikdata som anges i bilagan.
- b) Den geografiska täckningen och de rese- och trafikdata som fastställs i bilagan och som är tillgängliga i åtkomstpunkten, samt länkningen av reseinformationstjänster.
- c) Resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 9.
- d) En beskrivning av ändringar av information som avses i punkt 1 eller punkt 2 b, om detta är relevant.

#### *Artikel 11*

#### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 31 maj 2017.

*På kommissionens vägnar*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Ordförande*

---

## BILAGA

## DATAKATEGORIER

(i enlighet med vad som anges i artiklarna 3, 4, 5, 6, 8 och 10)

Fördelning av transportslag efter typ, t.ex. följande:

**Tidtabellsbaserade**

Flyg, tåg inbegripet höghastighetståg, järnväg för konventionell trafik samt snabbspårväg, långfärdsbuss, sjöfart inbegripet färja, tunnelbana, spårvagn, buss, trådbuss.

**Behovsstyrda**

Skyttelbuss och skyttelfärja, taxi, bildelning, bilpooler, hyrbilar, cykeldelning, hyrcyklar.

**Individuella**

Bil, motorcykel, cykel.

**1. Typer av statiska resedata****1.1 Servicenivå 1**

a) Platssökning (startpunkt/slutpunkt):

- i) Adressuppgifter (husnummer, gatunamn, postnummer)
- ii) Topografiska platser (stad, by, förort, administrativ enhet)
- iii) Intressanta platser (förknippade med transportinformation) som människor kan vilja åka till

b) Färdplaner:

Driftskalender, som kopplar typ av dag till kalenderdatum

c) Platssökning (trafiknoder):

- i) Identifierade trafiknoder (alla tidtabellsbaserade transportslag)
- ii) Geometrisk/kartbaserad struktur för trafiknoder (alla tidtabellsbaserade transportslag)

d) Beräkning av färdplan – tidtabellsbaserade transportslag:

- i) Förflyttningsvägar på de platser där omstigning kan göras, normal tid för byten mellan transportslag vid omstigningsplatsen
- ii) Nätets topologi och färdrutter/linjer (topologi)
- iii) Transportföretag
- iv) Tidtabeller
- v) Planerad omstigning mellan garanterade turer enligt tidtabell
- vi) Drifftider
- vii) Service inom trafiknoder (inbegripet plattformsinformation, informationsdiskar/informationsställen, biljettförsäljning, hissar/trappor, in- och utgångar samt deras belägenhet)
- viii) Fordon (lågt golv; rullstolsanpassat)
- ix) Tillgänglighet för trafiknoder och förflyttningsvägar inom ett omstigningsställe (t.ex. hissar, rulltrappor)
- x) Assistanstjänster (t.ex. assistans på plats)

- e) Beräkning av färdplan – vägtransport (för individuella transportslag):
  - i) Vägnät
  - ii) Cykelbanor (separerade cykelbanor, delade med andra fordon på vägbana, delade med gående på gångbana)
  - iii) Gångbanor och anordningar för tillgänglighet

### 1.2 Servicenivå 2

- a) Platssökning (behovsstyrda transportslag):
  - i) Hållplatser med infartsparkering
  - ii) Stationer för cykeldelning
  - iii) Stationer för bildelning
  - iv) Allmänhetens tankstationer för bensen-, diesel-, CNG/LNG- och vätgasdrivna fordon, laddstationer för elfordon
  - v) Säker cykelparkering (t.ex. låsta cykelgarage)
- b) Informationstjänst:

Var och hur biljetter kan köpas för tidtabellsbaserade transportslag, behovsstyrda transportslag och bilparkering (alla tidtabellsbaserade och behovsstyrda transportslag, inbegripet försäljningskanal, leveransmetoder, betalningsmetoder)
- c) Färdplaner, kompletterande information, kontroll av tillgänglighet:
  - i) Grundläggande vanliga standardtaxor (alla tidtabellsbaserade transportslag):
    - Data om taxor inom nätet (taxezoner/hållplatser och taxegränser)
    - Strukturer på standardtaxor (från startpunkt till slutpunkt samt dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor)
  - ii) Service ombord, t.ex. klasser, wi-fi.

### 1.3 Servicenivå 3

- a) Detaljerad förfrågan om normalstandard och specialtaxa (alla tidtabellsbaserade transportslag):
  - i) Passagerarkategorier (t.ex. vuxen, barn, studerande, pensionär, rörelsehindrad, och villkor samt klasser t.ex. 1:a, 2:a.)
  - ii) Produkter med normaltaxa (åtkomsträttigheter som t.ex. zon eller från start till slut, inkl. dags- och veckobiljetter/enkel/t.o.r., åtkomstvillkor, grundläggande användarvillkor som t.ex. giltighetstid/operatör/restid/omstigning, normalpriser för olika par av startpunkt och slutpunkt, inkl. dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor)
  - iii) Produkter med specialtaxa (erbjudanden med ytterligare särskilda villkor, t.ex. tillfälliga lågpriser, gruppabbatter, säsongkort, paketprodukter omfattande flera olika produkter och tillägsprodukter såsom ingående parkering och minimiuppehåll)
  - iv) Grundläggande kommersiella villkor, t.ex. om återbetalning/utbyte/överlåtelse, och grundläggande bostningsvillkor, t.ex. om inköpsperioder, giltighetsperioder, resvägsbegränsningar, zontaxor, minimiuppehåll
- b) Informationstjänst (alla transportslag):
  - i) Hur vägavgifter betalas (inklusive försäljningskanaler, leveransmetoder, betalningsmetoder)
  - ii) Hur bokning sker för bildelning, taxi, hyrcykel osv. (inklusive försäljningskanaler, leveransmetoder, betalningsmetoder)
  - iii) Var och hur betalning sker för bilparkering, allmänna laddningsstationer för elfordon och påfyllningsstationer för CNG/LNG-, vätgas-, bensen- och dieselfordon (inklusive försäljningskanaler, leveransmetoder, betalningsmetoder)

## c) Färdplaner:

- i) Cykelnätets detaljegenskaper (körbanans kvalitet, cykling i bredd, gemensamma körbanor, avskilt eller ej från biltrafik, naturskön väg, enbart gångtrafik, begränsningar avseende höger-/vänstersväng eller infart (t.ex. mot trafikens färdriktning)
- ii) Parametrar som behövs för att beräkna en miljöfaktor, t.ex. koldioxidutsläpp per fordonstyp eller personkilometer eller tillryggalagd sträcka till fots
- iii) Parametrar, t.ex. bränsleförbrukning, som behövs för att göra en kostnadsberäkning

## d) Beräkning av färdplan:

Uppskattade restider per typ av dag och tidsintervall, per transportslag eller kombination av transportslag

## 2. Typer av dynamiska rese- och trafikdata

### 2.1 Servicenivå 1

Ankomst-/avgångstider, färdplaner och kompletterande information:

- i) Störningar (alla transportslag)
- ii) Statusinformation i realtid – förseningar, inställda turer, övervakning av garanterade anslutningar (alla transportslag)
- iii) Status för trafiknodernas funktioner (inklusive dynamisk plattformsinformation, fungerande hissar/rulltrappor, stängda in- och utgångar samt deras belägenhet – alla tidstabellsbaserade transportslag)

### 2.2 Servicenivå 2

## a) Ankomst-/avgångstider, färdplaner och kompletterande information (samtliga transportslag):

- i) Turernas uppskattade avgångs- och ankomsttider
- ii) Aktuella restider i vägnätet
- iii) Avstängningar och omläggningar i cykelnätet

## b) Informationstjänst:

Tillgänglighet för allmänhetens laddstationer för elfordon och tankstationer för CNG/LNG-, vätgas-, bensin- och dieseldrivna fordon

## c) Kontroll av tillgänglighet:

- i) Tillgänglighet för bildelning, cykeldelning
- ii) Tillgängliga bilparkeringsplatser (på och utanför gatan), parkeringsavgifter, vägavgifter

### 2.3 Servicenivå 3

Färdplaner:

Förutsedda restider i vägnätet vid senare tidpunkter

---