



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 29.11.2023

om ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR DEN DELEGEREDE RETSAKT

I Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926, der supplerer direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer (ITS)¹, fastsættes specifikationer, som skal sikre, at EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester er nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for ITS-brugere.

Det præciseres navnlig i bilaget til den delegerede forordning, hvilke typer data der skal gøres tilgængelige for transportmyndigheder, transportoperatører, infrastrukturforvaltere og udbydere af behovsstyrede transporttjenester, forudsat at de findes i et digitalt, maskinlæsbart format. Disse datatyper er en forudsætning for at kunne levere EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester i et standardiseret format via et nationalt adgangspunkt i hver medlemsstat. I den delegerede forordning fastsættes også betingelserne for adgang til, anvendelse og opdatering af data, samt hvordan efterlevelsen af den delegerede forordning vurderes, og hvilke gennemførelsesbestemmelser der skal rapporteres om.

I delegeret forordning (EU) 2017/1926 fastsættes forskellige anvendelsesdatoer, der spænder fra den 1. december 2019 til den 1. december 2023, afhængigt af datatypen. I nævnte delegerede forordning foreskrives også deling af rutesultater mellem udbydere af rejseinformationstjenester på grundlag af statiske og, hvor det er muligt, dynamiske oplysninger.

Kravene i delegeret forordning (EU) 2017/1926 finder kun anvendelse på de datatyper, der er opført i bilaget, på betingelse af at dataene allerede findes i et digitalt, maskinlæsbart format, og de foreskriver ikke, at dataindehaverne opretter nye data eller indsamler disse datatyper.

Dertil kommer, at det i delegeret forordning (EU) 2017/1926 ikke kræves, at de datatyper, der er opført i bilaget, deles gratis. Anden EU-lovgivning eller national lovgivning kan dog pålægge specifikke krav i denne henseende. Nationale adgangspunkter stiller søgetjenester, der gør det muligt for interessenter at finde ud af, hvilke data der er til rådighed og de dertil knyttede vilkår og betingelser for deres videreanvendelse, til rådighed. Data, der er tilgængelige via de nationale adgangspunkter, kan være omfattet af licensaftaler med henblik på at give adgang til eller dele og videreanvende disse data.

Efter en grundig undersøgelse, som omfattede en cost-benefit-analyse, blev det anbefalet at revidere den delegerede forordning i overensstemmelse med målene i ITS-direktivets opdaterede arbejdsprogram for 2018-2022² som blev bekræftet i det ajourførte arbejdsprogram for 2022-2027³.

Revisionen blev bebudet som aktion 36 under flagskib 6 ("Realisering af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet") i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁴, der blev offentliggjort i december 2020.

For at støtte udviklingen af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester er det afgørende, at der stilles krav om adgang til dynamiske datasæt for alle transportformer, herunder behovsstyret transport. For at give mulighed for mere nøjagtige og tilgængelige multimodale rejseinformationstjenester er der behov for yderligere statiske, historiske, observerede og dynamiske datatyper. Dette omfatter data om parkering, adgang for personer

¹ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

med handicap og personer med nedsat mobilitet og kapacitet til cykler om bord på fartplanbaseret transport.

Revisionen af den delegerede forordning bidrager således til, at EU kan drage fuld fordel af intelligente digitale løsninger og intelligente transportsystemer. Revisionen sigter også mod at præcisere eventuelle overlapninger med andre delegerede forordninger om supplerende regler til ITS-direktivet, navnlig delegeret forordning (EU) 2022/670 for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester⁵.

De ITS-interessenter, der er omhandlet i den delegerede forordning, er repræsentanter for medlemsstaterne, f.eks. nationale og/eller lokale myndigheder, og repræsentanter for branchen. Disse interessenter kan repræsenteres individuelt eller i fællesskab gennem et samarbejde eller et projekt.

2. HØRINGER FORUD FOR RETSAKTENS VEDTAGELSE

Som forberedelse til revisionen af delegeret forordning (EU) 2017/1926 blev der foretaget en cost-benefit-analyse, som omfattede en interessentundersøgelse. Undersøgelsen blev gennemført mellem den 22. marts 2022 og den 3. juni 2022, og der blev modtaget 55 svar. Derudover fandt der 66 målrettede interessentsamtaler sted mellem april og juli 2022, herunder med 21 medlemsstater eller nationale adgangspunkter og 45 andre interessenter. Syv af samtalerne var sonderende interviews.

Kommissionen gennemførte en offentlig høring fra den 1. december 2021 til den 23. februar 2022⁶. Der blev modtaget 336 svar og 30 holdningsdokumenter. 65 % af respondenterne fremhævede vanskelighederne med at tilgå oplysninger om rejsemuligheder online ved planlægning af en rejse. 79 % af respondenterne understregede, at den delegerede forordning enten var relevant eller meget relevant for at støtte udbredelsen af multimodale rejseinformationstjenester. Den anden store udfordring vedrørende datatilgængelighed og datadeling var "begrænset datakvalitet" og "manglende adgang til realtidsdata".

Medlemsstaterne, EØS-landene og Schweiz blev opfordret til at udpege eksperter med henblik på en række møder med Kommissionen, hvor de skulle bidrage til revisionen af den delegerede forordning. Der fandt ni møder sted mellem den 23. februar 2022 og den 20. januar 2023⁷. Derudover blev der afholdt adskillige bilaterale møder med medlemsstaterne.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF DEN DELEGEREDE RETSAKT

Delegeret forordning (EU) 2017/1926 supplerer direktiv 2010/40/EU i overensstemmelse med artikel 7 for så vidt angår den prioriterede foranstaltning a), der er fastsat i nævnte direktivs artikel 3. Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i artikel 12 i samme direktiv anførte betingelser.

Multimodal rejseinformation kan give passagererne oplysninger, så de kan vælge en rejse på tværs af forskellige transportformer på bestemte geografiske steder, så passagerernes præferencer, behov og prioriteter kan efterkommes. Udviklingen af EU-dækkende,

⁵ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services/public-consultation_da

⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=da&groupID=1941>

multimodale rejseinformationstjenester kan forbedres yderligere med et harmoniseret sæt datakrav, herunder specifikationer om standardisering, adgang, datakvalitet og ved at kræve at interessenter leverer data til videreanvendelse.

Denne delegerede forordning sigter mod at forbedre adgangen til samt udveksling, videreanvendelse og opdatering af de multimodale rejseinformationsdata, der er nødvendige for at stille kontinuerlige multimodale rejseinformationstjenester af høj kvalitet til rådighed i hele EU.

På grund af de begrænsede ændringer af delegeret forordning (EU) 2017/1926 finder Kommissionen, at det er mest hensigtsmæssigt at gå videre med en revision i stedet for en ophævelse af forordningen.

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 29.11.2023

om ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådsstilling af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer⁸, særlig artikel 7, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet⁹ udpeges indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS) som en nøgleaktion i opnåelsen af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet, som dermed bidrager til omstillingen af det europæiske transportsystem for at nå målet om effektiv, sikker, bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig mobilitet. Med strategien bebudedes en revision af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926¹⁰ med henblik på at medtage obligatorisk adgang til dynamiske datasæt, hvilket er nødvendigt for at nå de politiske mål i denne strategi, samt en vurdering af behovet for lovgivningsmæssige tiltag vedrørende rettigheder og pligter for udbydere af multimodale digitale tjenester.
- (1) I den europæiske grønne pagt¹¹ fremhæves både den voksende rolle, som automatiseret og opkoblet multimodal mobilitet spiller sammen med intelligente trafikstyringssystemer, der muliggøres af digitalisering, og målet om at støtte nye bæredygtige transport- og mobilitetstjenester, der kan mindske trafikbelastning og forurening, navnlig i byområder. Delegeret forordning (EU) 2017/1926 understøtter overgangen til mere bæredygtige transportformer, herunder brugen af aktive transportformer såsom gang og cykling. Ved at stille krav om adgang til dynamiske datasæt og nye statiske, historiske og observerede datasæt som foreslået i ændringerne af delegeret forordning (EU) 2017/1926 kan multimodale rejseinformationstjenester forbedre information og tjenester til passagererne med henblik på at fremme multimodal mobilitet og reducere emissionerne i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt.

⁸ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden" (COM(2020) 789 final af 9.12.2020).

¹⁰ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådsstilling af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (EUT L 272 af 21.10.2017, s. 1).

¹¹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne aftale (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

- (3) I den europæiske strategi for data¹² beskrives, hvordan det er afgørende at gøre flere data tilgængelige for at imødegå samfundsmæssige og klima- og miljørelaterede udfordringer. I strategien fremhæves de fordele, som datadreven innovation vil medføre for borgerne, og det foreslås, at der etableres fælles interoperable dataområder i hele EU inden for strategiske sektorer, herunder et fælles europæisk mobilitetsdataområde. I den forbindelse bidrager delegeret forordning (EU) 2017/1926 til øget adgang til og deling af data om multimodal rejseinformation. Ved at stille krav om adgang til dynamiske datasæt som foreslået i ændringerne af forordning (EU) 2017/1926 vil flere data blive gjort tilgængelige og delt i overensstemmelse med målene i den europæiske strategi for data.
- (4) For at sikre sammenhæng og undgå overlapninger med Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670¹³ bør specifikke datatyper om parkering tilføjes til anvendelsesområdet for delegeret forordning (EU) 2017/1926, og datatyper om tankstationer og ladestationer bør udelades fra anvendelsesområdet for delegeret forordning (EU) 2017/1926. Data om parkering, som f.eks. parkeringspladsers placering og tilgængelighed, hvor og hvordan der skal betales for parkering, og oplysninger om parkeringsafgifter, betragtes som vigtige for den videre udvikling af pålidelige rejseinformationstjenester og bør gøres tilgængelige af dataindehavere såsom transportmyndigheder, transportoperatører, infrastrukturforvaltere, udbydere af behovsstyrede transporttjenester eller parkeringspladsoperatører.
- (5) Det bør sikres, at der er sammenhæng med reglerne om passagerers rettigheder og forpligtelser, som f.eks. med de regler, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004¹⁴, (EU) nr. 1177/2010¹⁵, (EU) nr. 181/2011¹⁶ og (EU) 2021/782¹⁷.
- (6) Foranstaltningerne i delegeret forordning (EU) 2017/1926 bør, hvor det er relevant, tage hensyn til den kommende dataforordning¹⁸.
- (7) Data giver fortsat kontekst til udarbejdelsen af multimodale rejseinformationstjenester. I takt med at udbredelsen af ITS tager fart inden for Unionen, er der brug for fortsat støtte hertil i form af øget og gnidningsløs adgang til eksisterende og nye typer data, der er relevante for tilrådighedsstillingen af multimodale rejseinformationstjenester. Derfor er historiske rejse- og trafikdata, navnlig til at beregne gennemsnitlige forsinkelser, og observerede data om forsinkelser og aflysninger samt oplysninger om parkering vigtige og bør gøres tilgængelige med henblik på at forbedre multimodale

¹² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "En europæisk strategi for data" (COM(2020) 66 final af 19.2.2020).

¹³ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670 af 2. februar 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstilling af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (EUT L 122 af 25.4.2022, s. 1).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 1).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 1).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 172 af 17.5.2021, s. 1).

¹⁸ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data (dataforordningen) (COM (2022) 68 final).

rejseinformationstjenester og lette passagerernes rejser. For så vidt angår historiske og observerede rejse- og trafikdata, bør kun data, der er relevante for at forbedre multimodale rejseinformationstjenester, deles. Observerede data om forsinkelser og aflysninger, der er knyttet til reglerne om passagerers rettigheder og forpligtelser, kan også give tjenesteudbydere mulighed for at underrette passagererne om deres ret til kompensation. I den forbindelse bør dataindehaverne også dele årsagen til en forsinkelse eller aflysning med henblik på at vurdere retten til kompensation. Eftersom formålet med at dele observerede data er knyttet til passagerernes ret til kompensation i tilfælde af forsinkelse eller aflysning, er det kun oplysninger om ankomst- og/eller afgangstidspunktet, og, hvor det er muligt, årsagerne til forsinkelsen eller aflysningen, der bør gøres tilgængelige via det nationale adgangspunkt, jf. artikel 3, og ikke operationelle data, der er indsamlet under rejsen. Data bør lagres af dataindehaverne i en passende periode, der stemmer overens med de passagerrettigheder, som fastsat i den relevante EU-lovgivning, der er omhandlet i betragtning (5).

- (8) Med hensyn til udveksling af statiske, historiske, observerede og dynamiske rejse- og trafikdata bør dataindehavere gøre disse data tilgængelige via det nationale adgangspunkt, jf. artikel 3, ved hjælp af de standarder og tekniske specifikationer, der er omhandlet i artikel 4 og 5. Det kan også gøres ved hjælp af enhver anden standard, hvor dataindehaverne kan dokumentere, at den er fuldt ud kompatibel med referencestandarderne, og forudsat at alle de ønskede oplysninger stilles til rådighed. Dataindehaverne kan dokumentere kompatibilitet ved hjælp af konvertering eller validering.
- (9) Direktiv (EU) 2019/1024¹⁹, hvorved der fastsættes minimumsregler for videreanvendelse af den offentlige sektors informationer i hele Unionen, berører ikke denne delegerede forordning.
- (10) Det er vigtigt at fremme multimodal transport med henblik på at nå Unionens overordnede klimamål. Eftersom adgangen til multimodale dynamiske data på nuværende tidspunkt er utilfredsstillende, anses det således for nødvendigt at have adgang til dynamiske datasæt med henblik på at støtte den fortsatte udvikling af multimodale rejseinformationstjenester i hele Unionen, og de bør derfor gøres obligatoriske.
- (11) Enhver behandling i forbindelse med tilrådighedsstillelse og videreanvendelse af personoplysninger bør foretages i overensstemmelse med Unionens og medlemsstaternes regler om beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679²⁰ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF²¹ som gennemført i national ret. Det er ikke nødvendigt at dele personoplysninger via de nationale adgangspunkter for at nå de tilstræbte mål i denne forordning. Dataindehaverne bør derfor træffe passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger til at sikre, at alle personoplysninger anonymiseres, inden de videregives via nationale adgangspunkter.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer (EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56).

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

- (12) Medlemsstaterne og ITS-interessenterne bør samarbejde om at nå til enighed om fælles definitioner af datakvalitet med henblik på at anvende fælles datakvalitetsindikatorer i hele rejse- og trafikdataværdikæden, som f.eks. hvorvidt dataene er fuldstændige, nøjagtige og opdaterede samt den anvendte kvalitetskontrol, navnlig for grænseoverskridende tjenester. De bør også tilskyndes til at arbejde videre på at etablere de tilhørende metoder til kvalitetsmåling og overvågning af de forskellige datatyper. Medlemsstaterne bør tilskyndes til indbyrdes at dele deres viden, erfaring og bedste praksis på området for datakvalitet i igangværende og fremtidige koordineringsprojekter.
- (13) Multimodale rejseinformationstjenester bør være nøjagtige, for at der kan leveres de bedst mulige data til slutbrugerne for så vidt angår pålidelighed og aktualitet. For at forbedre datakvaliteten bør databrugere og dataindehavere tilskyndes til at samarbejde om at sikre, at dataene er så nøjagtige som muligt, f.eks. ved at indberette eventuelle unøjagtigheder til den dataindehaver, som dataene stammer fra.
- (14) For at åbne mulighed for en vellykket og omkostningseffektiv brug af de nationale adgangspunkter og give databrugere mulighed for at søge i og anvende de datasæt, der gøres tilgængelige via de nationale adgangspunkter, jf. artikel 3, bør medlemsstaterne og ITS-interessenterne samarbejde om at nå frem til en aftale om metadatakraV under hensyntagen til metadataskemaet napDCAT-AP og efterfølgende versioner.
- (15) Medlemsstaterne bør samarbejde om at harmonisere deres tilgang til vurderingen af efterlevelsen i forbindelse med igangværende og fremtidige koordineringsprojekter, der bidrager til gennemførelsen af delegeret forordning (EU) 2017/1926.
- (16) For at give mulighed for den nødvendige forberedelse til at gøre alle de dynamiske rejse- og trafikdatasæt, der er fastsat i denne forordning, tilgængelige i de krævede formater via de nationale adgangspunkter, jf. artikel 3, bør fristen for levering af disse data ajourføres. Desuden bør der også fastsættes en frist for levering af nye statistiske, historiske og observerede rejse- og trafikdatasæt.
- (17) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725²² og afgav udtalelse den 25. juli 2023.
- (18) Delegeret forordning (EU) 2017/1926 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af delegeret forordning (EU) 2017/1926

I delegeret forordning (EU) 2017/1926 foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

"1. Ved forordningen fastsættes de nødvendige specifikationer for at sikre, at EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester er nøjagtige og tilgængelige på tværs af landegrænserne for slutbrugere."

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

(2) Artikel 2 affattes således:

"Artikel 2

Definitioner

Ved anvendelsen af denne forordning gælder definitionerne i artikel 4 i direktiv 2010/40/EU og artikel 3 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

Følgende definitioner vedrørende multimodal rejse- og trafikinformation finder også anvendelse:

- (1) "multimodal rejseinformation": information, som udledes af statiske, historiske, observerede eller dynamiske rejse- og trafikdata og/eller kombinationer heraf til slutbrugere uanset kommunikationsmiddel, og som omfatter mindst to transportformer og åbner mulighed for at sammenligne transportformer
- (2) "rejseinformationstjeneste": en ITS-tjeneste, herunder digitale kort, som stiller rejse- og trafikinformation til rådighed for databrugere og slutbrugere for mindst én transportform
- (3) "dynamiske rejse- og trafikdata": data vedrørende forskellige transportformer, som ændrer sig ofte, eller data om uventede hændelser eller omstændigheder, som er opført i bilaget
- (4) "statiske rejse- og trafikdata": data vedrørende forskellige transportformer, som ikke ændrer sig ofte, eller data om planlagte ændringer, som er opført i bilaget
- (5) "historiske rejse- og trafikdata": data vedrørende trafikens karakteristika, som bruges til at beregne gennemsnitlige forsinkelser, afhængig af timen, dagen og sæsonen, som er baseret på tidligere målinger, herunder trængselsniveauet, gennemsnitshastigheder og gennemsnitlige rejsetider
- (6) "observerede data": operationelle data vedrørende rejser og trafik, som f.eks. varigheden af og årsagen til forsinkelser og aflysninger, som hidrører fra og indsamles under driften
- (7) "databrunder": enhver offentlig eller privat enhed, som f.eks. transportmyndigheder, transportoperatører, udbydere af rejseinformationstjenester, producenter af digitale kort, udbydere af behovsstyrede transporttjenester og infrastrukturforvaltere eller enhver anden enhed, som bruger data angivet i bilaget til at skabe multimodal rejseinformation eller, såfremt de vilkår og betingelser, som dataindehaveren har fastsat, tillader det, til andre formål
- (8) "transportmyndighed": enhver offentlig myndighed med ansvar for trafikstyring eller planlægning, kontrol eller forvaltning af et givet transportnet og/eller en given transporttjeneste, der henhører under dennes territoriale kompetence
- (9) "transportoperatør": enhver offentlig eller privat enhed med ansvar for vedligeholdelse og drift af transporttjenesten
- (10) "udbyder af behovsstyrede transporttjenester": enhver offentlig eller privat udbyder af behovsstyrede transporttjenester til slutbrugere
- (11) "dataindehaver": enhver juridisk person, offentlig eller privat enhed, som f.eks. transportmyndigheder, transportoperatører, infrastrukturforvaltere eller

udbydere af behovsstyrede transporttjenester, der i overensstemmelse med gældende EU-ret eller national ret har ret til at give indsigt i eller videregive de typer data, der er opført i bilaget, og som er under vedkommendes kontrol

- (12) "behovsstyret transporttjeneste": en tjeneste, der forudsætter et samspil mellem udbyderen af behovsstyrede transporttjenester og slutbrugeren forud for leveringen
 - (13) "slutbruger": enhver fysisk eller juridisk person, som har adgang til rejseinformationstjenester
 - (14) "metadata": en struktureret beskrivelse af indholdet af de data, hvormed søgningen i og anvendelsen af de pågældende data lettes
 - (15) "rutesultater": en rejseplan i et digitalt, maskinlæsbart format, som er resultatet af en slutbrugers anmodning om en rejse, med henvisning til et eller flere anvendte overdragelsespunkter
 - (16) "overdragelsespunkt": station, stoppested eller sted, hvor to rejseinformationstjenesters rutesultater sammenkædes med henblik på at udforme en rejse
 - (17) "adgangspunkt": en digital grænseflade, hvor der gives adgang til de data, der er opført i bilaget, tillige med de tilsvarende metadata med henblik på databrugernes videreanvendelse, eller hvor der gives adgang til disse datas kilder og metadata med henblik på databrugernes videreanvendelse
 - (18) "opdatering af data": enhver ændring af de eksisterende data, herunder fjernelse af data eller tilføjelse af nye eller yderligere elementer
 - (19) "søgetjeneste": en tjeneste, der gør det muligt at søge efter de ønskede data ud fra indholdet af de tilsvarende metadata og vise et sådant indhold
 - (20) "adgang til data": mulighed for at anmode om og få adgang til data på ethvert tidspunkt i et digitalt, maskinlæsbart format
 - (21) "det samlede transeuropæiske transportnet" eller "TEN-T": den transportinfrastruktur og de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1315/2013
 - (22) "dataaktualitet": disponibilitet af opdaterede data, der stilles til rådighed for databrugere og slutbrugere i tilstrækkelig god tid i forvejen til at være nyttige
 - (23) "udbyder af rejseinformationstjenester": enhver offentlig eller privat udbyder af mindst én rejse- og trafikinformation til databrugere og slutbrugere, bortset fra simpel konvertering af oplysninger
 - (24) "sammenkædning af tjeneste": sammenkoblingen af lokale, regionale og nationale rejseinformationstjenester, der er indbyrdes forbundet via tekniske grænseflader med henblik på at stille rutesultater til rådighed, eller andre resultater fra programmeringsgrænseflader for applikationer (API'er) baseret på statiske, historiske, observerede og/eller dynamiske rejse- og trafikdata
 - (25) "adgangsknudepunkt": et forudbestemt sted, hvor passagerer kan stige om bord i eller forlade fartplanbaserede eller behovsstyrede transportformer."
- (3) I artikel 3 foretages følgende ændringer:
- (a) Stk. 1 affattes således:

"1. Hver medlemsstat skal oprette et nationalt adgangspunkt. Det nationale adgangspunkt skal udgøre et fælles adgangspunkt, der giver databrugere adgang til statiske, historiske, observerede og dynamiske rejse- og trafikdata for forskellige transportformer, herunder opdateringer af data, jf. bilaget, der stilles til rådighed af dataindehavere på en given medlemsstats område."

(b) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Nationale adgangspunkter skal stille søgetjenester til rådighed for databrukerne.

4. Medlemsstaterne når i samarbejde med de relevante ITS-interessenter til enighed om kravene til metadata. Dataindehaverne sikrer, at de stiller metadataene til rådighed med udgangspunkt i disse krav."

(c) Følgende tilføjes som stk. 6:

"6. Enhver enhed, der leverer data via et nationalt adgangspunkt, kan gøre dette pr. stedfortræder i overensstemmelse med gældende aftaler, herunder via en tredjeparts database eller en aggregator. Dette fritager ikke den oprindelige dataindehaver for forpligtelserne i artikel 3-8."

(4) Artikel 4, 5 og 6 affattes således:

"Artikel 4

Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af statiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata

1. Dataindehaverne skal via de nationale adgangspunkter, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, give adgang til de statiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata, som er opført i bilagets punkt 1, for forskellige transportformer og -midler ved at bruge:

(a) det standardiserede format, der er omhandlet i artikel 4 i delegeret forordning (EU) 2015/962, for vejtransport

(b) for andre transportformer bruges én af følgende standarder og tekniske specifikationer eller et andet digitalt, maskinlæsbart format, der kan dokumenteres fuldt kompatibelt og interoperabelt med disse standarder og tekniske specifikationer, herunder f.eks. ved hjælp af automatisk konvertering og validering:

i) NeTEx CEN/TS 16614 og efterfølgende versioner

ii) de tekniske specifikationer, som er fastsat i forordning (EU) nr. 454/2011

iii) de tekniske dokumenter, som er offentliggjort af IATA Passenger Services-konferencen

iv) Transmodel EN 12896, hvis der ikke findes nogen referenceudvekslingsprotokol.

(c) for geonettets vedkommende, de krav som er fastsat i artikel 7 i direktiv 2007/2/EF.

2. De statiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata, der er opført i punkt 1 i bilaget, og hvorpå NeTEx og DATEX II finder anvendelse, skal være repræsenteret ved EU-minimumsprofiler eller nationale minimumsprofiler.

3. Dataindehaverne skal stille statistiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata til rådighed via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, i de krævede formater i overensstemmelse med følgende tidsplan:
 - (a) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.1 i bilaget, undtaget punkt 1.1, litra d), nr. ix), for det samlede TEN-T-net inden den 1. december 2019
 - (b) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.2 i bilaget, undtaget punkt 1.2, litra a), nr. i) og iii) og punkt 1.2, litra c), nr. ii), for det samlede TEN-T-net inden den 1. december 2020
 - (c) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.3 i bilaget, undtaget punkt 1.3, litra c), nr. iii), for det samlede TEN-T-net inden den 1. december 2021
 - (d) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.1, 1.2 og 1.3 i bilaget, undtaget punkt 1.1, litra d), nr. ix), punkt 1.2, litra a), nr. i), iii) og vii), punkt 1.2, litra c), nr. ii), punkt 1.3, litra c), nr. iii), samt punkt 1.2, litra c), nr. i) og punkt 1.3, litra a), nr. ii) og iii) for behovsstyret transport, for de andre dele af Unionens transportnet inden den 1. december 2023
 - (e) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.1, litra d), nr. ix), punkt 1.2, litra a), nr. i), iii) og vii), punkt 1.2, litra c), nr. ii), punkt 1.3, litra c), nr. iii), punkt 1.2, litra c), nr. i) og punkt 1.3, litra a), nr. ii) og iii) for behovsstyret transport i bilaget, for hele Unionens transportnet inden den 1. december 2024
 - (f) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 1.4 i bilaget, for Unionens samlede transportnet inden den 1. december 2025.
4. API'er, der giver adgang til statistiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata, som anført i bilaget, via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, skal være offentligt tilgængelige for databrugere, hvor det er relevant, og forudsat at de er registreret.
5. Databrugere og dataindehaverne skal samarbejde om at sikre, at eventuelle unøjagtigheder i forbindelse med statistiske, historiske og observerede rejse- og trafikdata uden ophold meddeles den dataindehaver, som dataene stammer fra.
6. De data, der stilles til rådighed af dataindehavere via det nationale adgangspunkt, må ikke omfatte personoplysninger som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2016/679.

Artikel 5

Adgang til samt udveksling og videreanvendelse af dynamiske rejse- og trafikdata

1. Dataindehaverne skal via de nationale adgangspunkter, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, give adgang til de dynamiske rejse- og trafikdata, som er opført i bilagets punkt 2.1 og 2.2, for forskellige transportformer og -midler ved at bruge:
 - (a) de formater, der er omtalt i artikel 5 og 6 i delegeret forordning (EU) 2015/962, for vejtransport

- (b) for de andre transportformer bruges én af følgende standarder og tekniske specifikationer eller et andet digitalt, maskinlæsbart format, der kan dokumenteres fuldt ud kompatibelt og interoperabelt med disse standarder og tekniske specifikationer, herunder f.eks. ved hjælp af automatisk konvertering og validering:
 - i) SIRI CEN/TS 15531 og efterfølgende versioner
 - ii) de tekniske specifikationer, som er fastsat i forordning (EU) nr. 454/2011.
- 2. De dynamiske rejse- og trafikdata, der er omtalt i punkt 2.1 og 2.2 i bilaget, og hvorpå SIRI og DATEX II finder anvendelse, skal være repræsenteret ved EU-minimumsprofiler eller nationale minimumsprofiler.
- 3. Dataindehaverne skal stille dynamiske rejse- og trafikdata til rådighed via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, i de krævede formater i overensstemmelse med følgende tidsplan:
 - (a) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 2.1 i bilaget, for det samlede TEN-T-net inden den 1. december 2025
 - (b) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 2.2 i bilaget, for det samlede TEN-T-net inden den 1. december 2026
 - (c) for rejse- og trafikdata, der er fastsat i punkt 2.1 og 2.2 i bilaget, for de øvrige dele af Unionens transportnet inden den 1. december 2028.
- 4. Hver medlemsstat kan beslutte, at dataindehaverne skal stille de i bilagets punkt 2.3 anførte dynamiske rejse- og trafikdata for de forskellige transportformer på den pågældende medlemsstats område til rådighed via det nationale adgangspunkt, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 3. I så fald skal dataindehaverne anvende SIRI CEN/TS 15531 og efterfølgende versioner eller ethvert digitalt, maskinlæsbart format, der kan dokumenteres fuldt ud kompatibelt og interoperabelt med disse standarder og tekniske specifikationer, herunder f.eks. ved hjælp af automatisk konvertering og validering.
- 5. API'er, der giver adgang til dynamiske rejse- og trafikdata, som anført i bilaget via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, skal være offentligt tilgængelige for databrugere, hvor det er relevant, og forudsat at de er registreret.
- 6. Databrukerne og dataindehaverne skal samarbejde om at sikre, at eventuelle unøjagtigheder i forbindelse med dynamiske rejse- og trafikdata uden ophold meddeles den dataindehaver, som dataene stammer fra.
- 7. De data, der stilles til rådighed af dataindehavere via det nationale adgangspunkt, må ikke omfatte personoplysninger som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2016/679.

Artikel 6

Opdatering af data

- 1. Rejseinformationstjenester skal bygge på de nyeste tilgængelige statistiske, historiske, observerede og dynamiske rejse- og trafikdata.

2. Hvis der sker ændringer i de data, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, skal dataindehaverne opdatere de relevante statiske, historiske, observerede og dynamiske rejse- og trafikdata, der er anført i bilaget, og gøre dem tilgængelige via det nationale adgangspunkt, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, inden for en frist, der muliggør pålidelig og effektiv anvendelse af dataene i overensstemmelse med artikel 8. Hvis ændringerne er kendt på forhånd, skal dataindehaverne også give databrugerne disse opdateringer på forhånd. De skal også rettidigt korrigere unøjagtigheder, som de har opdaget i deres data, eller som en databrunder eller slutbruger har meddelt til dem."

(5) Artikel 7, stk. 1, affattes således:

"1. Udbydere af rejseinformationstjenester skal efter anmodning stille ruterestulter, der er baseret på statisk, historisk, observeret og dynamisk rejse- og trafikinformation, til rådighed for en anden rejseinformationstjeneste."

(6) Artikel 8, stk. 1-4, affattes således:

"1. De rejse- og trafikdata, der er anført i bilaget, og de tilsvarende metadata, herunder oplysninger om kvaliteten heraf, skal være tilgængelige med henblik på udveksling og videreanvendelse i Unionen uden forskelsbehandling via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, og inden for en frist, som muliggør pålidelig og effektiv videreanvendelse af dataene. Disse data skal være nøjagtige, opdaterede og baseret på mindstekrav til datakvalitet. Med henblik herpå skal medlemsstaterne i samarbejde med relevante ITS-interessenter nå til enighed om sådanne mindstekrav til datakvalitet.

2. De i stk. 1 nævnte data skal videreanvendes på en neutral måde uden forskelsbehandling eller partiskhed over for dataindehaveren. De kriterier, der bruges til at prioritere rejsemulighederne for forskellige transportformer og/eller kombinationer heraf, skal være gennemskeulige og må ikke være baseret på faktorer, som direkte eller indirekte berører databrugerens eller slutbrugerens identitet eller eventuelle kommercielle hensyn i relation til videreanvendelsen af dataene, og de skal anvendes uden forskelsbehandling for alle deltagende databrugere eller slutbrugere. Præsentationen af rejseplanen må ikke vildlede slutbrugerens.

3. Videreanvendes de statiske, historiske, observerede og dynamiske rejse- og trafikdata, angives kilden til disse data, hvis dataindehaveren kræver det. Opdateringsintervallet for de statiske, historiske, observerede data samt, hvis det er muligt, de dynamiske data skal ligeledes angives.

4. Vilkaarne og betingelserne for brugen af trafik- og rejsedata, der stilles til rådighed via det nationale adgangspunkt, som er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, kan fastsættes via en licensaftale. Disse betingelser må ikke begrænse mulighederne for videreanvendelse unødigt eller benyttes til at begrænse konkurrencen. Når licensaftaler anvendes, skal de under alle omstændigheder pålægge færrest mulige restriktioner for videreanvendelsen. Finansielle godtgørelser skal være rimelige og stå i forhold til de berettigede påløbne omkostninger som følge af tilrådighedsstillelsen og formidlingen af de relevante rejse- og trafikdata."

(7) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Vurdering af efterlevelsen

1. Medlemsstaterne skal vurdere, om dataindehaverne og udbyderne af rejseinformationstjenester efterlever kravene i artikel 3-8.
 2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan med henblik på at gennemføre den i stk. 1 nævnte vurdering anmode dataindehaverne og udbyderne af rejseinformationstjenester om følgende dokumenter:
 - (a) en beskrivelse af de rejse- og trafikdata, der stilles til rådighed via det nationale adgangspunkt, oplysninger om kvaliteten heraf og betingelserne for videreanvendelse af disse data
 - (b) en beskrivelse af de rejseinformationstjenester, der er til rådighed, herunder forbindelser til andre ydelser, hvor det er relevant
 - (c) en evidensbaseret overensstemmelseserklæring om, at kravene i artikel 3-8 efterleves
 - (d) licensaftalerne eller de kontraktmæssige aftaler med udbyderne af rejseinformationstjenester.
 3. Medlemsstaterne skal foretage stikprøvekontrol for at kontrollere korrektheden af de erklæringer, der er omhandlet i stk. 2, litra c)."
- (8) Artikel 10, stk. 2, affattes således:
- "2. Medlemsstaterne skal forelægge Kommissionen følgende oplysninger i forbindelse med rapporteringen om de opnåede fremskridt som omhandlet i artikel 17, stk. 3, i direktiv 2010/40/EU:
- (a) fremskridt angående adgang til og udveksling af de typer af rejse- og trafikdata, der er fastsat i bilaget
 - (b) det geografiske anvendelsesområde for de data, der er anført i bilaget, og som er tilgængelige via det nationale adgangspunkt, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 3, og deres kvalitet, herunder de kriterier, som anvendes til at fastsætte kvalitetsniveauet, og de metoder, der anvendes til at kontroloverbåge det
 - (c) sammenkædningen af rejseinformationstjenester
 - (d) resultaterne af vurderingen af efterlevelsen som omhandlet i artikel 9, stk. 1, og,
 - (e) hvis det er relevant, en beskrivelse af ændringer af det nationale adgangspunkt, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 3."
- (9) Bilaget erstattes af teksten i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Bruxelles, den 29.11.2023.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

ANNEX

BILAG

til

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

om ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester

Bilag
"BILAG
DATAKATEGORIER

(som omhandlet i artikel 2, 3, 4, 5, 6, 8 og 10)

Opdeling af transportformer og -midler samt inkluderede tjenester såsom:

Fartplanbaseret transport, f.eks.:

Luffart, jernbane og herunder højhastighedsjernbane, konventionelle jernbaner, letbaner og tovbaner, langtursbusser, søtransport og herunder færgefart, indre vandveje, metro, sporvogn, bus og trolleybus.

Behovsstyret transport, f.eks.:

Shuttlebus, shuttlefærge, dial-a-ride-tjenester, taxi, delebilordning, samkørsel, billeje, kørselsdeling, delecyckelordning, kort- og langtidscykellette og deling af elektriske løbehjul.

Personlige transportmidler, f.eks.:

Personbil, motorcykel, cykel, løbehjul og gang.

1. TYPER AF STATISKE, HISTORISKE OG OBSERVEREDE REJSE- OG TRAFIKDATA

1.1. Serviceniveau 1

- (a) søgning med henblik på stedbestemmelse (afrejsested/bestemmelsessted):
 - i) adresser (bygningsnummer, gadenavn og postnummer)
 - ii) topografisk bestemte steder (storby, by, landsby, forstad og administrativ enhed)
 - iii) interessepunkter (i relation til transportinformation), der kunne være rejsemål
- (b) turplaner: driftskalender med markering af kalenderdage i kategorier af dage
- (c) søgning med henblik på stedbestemmelse (adgangsknudepunkter) – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant:
 - i) identificerede adgangsknudepunkter
 - ii) geometrisk/kortbaseret layout af adgangsknudepunktstrukturen
- (d) beregning af turplan – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant:
 - i) forbindelse, hvor omstigning kan foretages
 - ii) standardiserede omstigningstider ved omstigningspunkter
 - iii) nettopologi og ruter/linjer (topologi)
 - iv) transportoperatører
 - v) køreplaner
 - vi) planlagte omstigninger mellem garanterede fartplanbaserede tjenester

- vii) driftstimer
- viii) faciliteter på adgangsknudepunkter (herunder information på perroner, helpdesk/informationsskranker, billetsalgssteder, elevatorer/trapper, indgangs- og udgangssteder)
- ix) køretøjer, herunder deres tilgængelighed (f.eks. lavt gulv, kørestoltilgængelighed, barnevognstilgængelighed) og tilgængelighed af tjenester om bord (f.eks. toiletter)
- x) knudepunkters tilgængelighed og omstigningsveje (f.eks. forekomst af elevatorer og rulletrapper)
- xi) forekomst af assistancetjenester (f.eks. mulighed for assistance på stedet)
- (e) beregning af turplan:
 - i) vejnet (herunder adskilte kørebaner til bus/taxi)
 - ii) cykelstinet (cykelstier, cykelbaner og bus- og cykelbaner, cykelstier på kørebaner delt med køretøjer eller på gangstier delt med fodgængere)
 - iii) fortovsnet og tilgængelighedsrelaterede faciliteter.

1.2. Serviceniveau 2

- (a) søgning med henblik på stedbestemmelse – for behovsstyret transport og personlig transport:
 - i) parkeringspladsers placering (i og uden for gadeområder), herunder tilgængelige parkeringspladser for personer med handicap og personer med nedsat mobilitet
 - ii) park-and-ride-stoppesteder
 - iii) park-and-drive-stoppesteder
 - iv) delecycelstationer
 - v) delebilstationer
 - vi) sikret cykelparkering (f.eks. aflåste cykelskure)
 - vii) løbehjulsparkeringsområder
- (b) informationstjeneste:
 - i) hvor og hvordan købes billetter til fartplanbaseret transport, herunder detailsalgskanaler, fremgangsmåder og betalingsmetoder
 - ii) hvor og hvordan betales der for parkering, herunder detailsalgskanaler, fremgangsmåder og betalingsmetoder
- (c) supplerende oplysninger – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant:
 - i) basale gængse takster/standardtakster:
 - data om nettakster (takstområder/stoppesteder og takstgrænser)
 - standardtakststrukturer (punkt til punkt og herunder dagtakster og ugetakster, områdetakster og faste takster)
 - ii) køretøjsfaciliteter, herunder vognklasser, on-board wi-fi, kapacitet til og betingelser for at medtage cykler.

1.3. Serviceniveau 3

- (a) detailforespørgsel efter gængse standardtakster og særlige takster – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant:
 - i) passagerkategorier (passagerkategorier såsom voksne, børn, pensionister, studerende, forsvar/veteraner, passagerer med handicap og passagerer med nedsat mobilitet og kvalifikationsbetingelser samt rejseklasse)
 - ii) produkter med gængse takster (adgangsrettigheder som f.eks. område/punkt-til-punkt dag- og ugebilletter/enkeltbilletter/returbilletter, adgangsberettigelse, basale brugsvilkår såsom gyldighedsperiode/operatør/rejsetidspunkt/omstigning, standard punkt-til-punkt-takster for forskellige punkt-til-punkt-par og herunder daglige og ugentlige takster/områdetakster/faste takster)
 - iii) produkter med særlige takster (tilbud med supplerende, særlige betingelser såsom kampagnetakster, gruppetakster, sæsonkort, pakkeprodukter, der kombinerer forskellige produkter, og tillægsprodukter som f.eks. parkering og rejse eller minimumsophold)
 - iv) basale forretningsbetingelser såsom tilbagebetaling, erstatning, ombytning eller overdragelse
 - v) basale reservationsbetingelser som f.eks. indkøbstidspunkter, gyldighedsperioder, begrænsninger af rutevalg, rækkefølge af takstområder og minimumsophold
- (b) informationstjeneste – for behovsstyret transport: hvordan reserveres efterspørgselsbaserede transporttjenester, herunder detailsalgskanaler, fremgangsmåder og betalingsmetoder
- (c) turplaner:
 - i) detaljeret karakteristik af cykelstinet (kørebanens kvalitet, cykling i to spor, delt kørebane, på fast banet vej eller i terræn, "kun til fods", restriktioner for vending eller adgang, f.eks. imod kørselsretningen)
 - ii) parametre med henblik på at beregne en miljøfaktor såsom drivhusgasemissioner pr. køretøjstype eller personkilometer eller pr. tilbagelagt afstand til fods
 - iii) parametre med henblik på at beregne brændstofforbruget for konventionelle og alternative brændstoffer
- (d) beregning af turplan: anslåede rejsetider opdelt på kategorier af dage og tidsinterval samt transportform eller kombination af transportformer.

1.4. Serviceniveau 4

- (a) historiske rejse- og trafikdata om forsinkelser – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant
- (b) observerede data om forsinkelser og passagetider – for fartplanbaseret transport:
 - i) varighed af og, når det er muligt, årsagen til forsinkelser på mindst 60 minutter for personbefordring med jernbane (i overensstemmelse med artikel 19 i forordning (EU) 2021/782)

- ii) varighed af og, når det er muligt, årsagen til forsinkelser ved afgang på mindst 90 minutter for personbefordring ad søvejen og ad indre vandveje (i overensstemmelse med artikel 18 i forordning (EU) 1177/2010)
 - iii) varighed af og, når det er muligt, årsagen til forsinkelser ved afgang fra en terminal på mindst 120 minutter for rutebustransporttjenester med en planlagt rejseafstand på 250 km eller mere (i overensstemmelse med artikel 19 i forordning (EU) nr. 181/2011)
 - iv) længden af og, når det er muligt, årsagen til flyforsinkelser ved afgang på mindst 120 minutter samt flyforsinkelser ved ankomst på mindst 180 minutter (i overensstemmelse med artikel 5 og 6 i forordning (EF) nr. 261/2004)
- (c) observerede data om aflysninger – for fartplanbaseret transport:
- i) aflysninger, og når det er muligt årsagen hertil, af personbefordring med jernbane
 - ii) aflysninger, og når det er muligt årsagen hertil, af personbefordring ad søvejen og ad indre vandveje
 - iii) aflysninger, og når det er muligt årsagen hertil, af rutebustransporttjenester med en planlagt rejseafstand på 250 km eller mere
 - iv) aflysninger, og når det er muligt årsagen hertil, af flyvninger
- (d) oplysninger om parkeringsafgifter.

2. TYPER AF DYNAMISKE REJSE- OG TRAFIKDATA

2.1. Serviceniveau 1

Passagetider, turplaner og supplerende oplysninger:

- i) forstyrrelser, f.eks. netlukninger og/eller omdirigeringer og, hvis det er muligt, årsagen hertil
- ii) tidstro statusoplysninger, f.eks. anslåede afgangs- og ankomsttider for tjenester, forsinkelser, aflysninger og overvågning af garanterede forbindelser
- iii) status for adgangsknudepunkters karakteristika (herunder dynamisk information på perroner, elevatorer/rulletrapper i drift, lukkede indgangs- og udgangssteder) – for fartplanbaseret transport.

2.2. Serviceniveau 2

- (a) informationstjeneste om parkeringsafgifter – for behovsstyret transport og personlig transport
- (b) disponibilitetstjek og placering – for behovsstyret transport og personlig transport, hvor det er relevant
 - i) disponibilitet og placering af delebiler, disponibilitet og placering af delecykler, disponibilitet og placering af deleløbehjul og anden disponibilitet og placering af andre delekøretøjer
 - ii) disponible parkeringspladser til biler (i og uden for gadeområder).

2.3. Serviceniveau 3

oplysninger om køretøjets pladsbelægning – for fartplanbaseret og behovsstyret transport, hvor det er relevant.