



Bruselas, 29.11.2023
C(2023) 8105 final

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 29.11.2023

por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DEL ACTO DELEGADO

El Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, que complementa la Directiva 2010/40/UE, sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI)¹, establece especificaciones para garantizar que los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en la UE son exactos y están disponibles para los usuarios de los STI a través de las fronteras.

En particular, el Reglamento Delegado especifica en el anexo qué tipos de datos, siempre que existan en un formato digital legible por máquina, deben poner a disposición las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y los proveedores de servicios de transporte a la demanda. Estos tipos de datos son necesarios para prestar servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la UE a través de un punto de acceso nacional en cada Estado miembro en un formato normalizado. El Reglamento Delegado especifica asimismo las condiciones de acceso a los datos, la reutilización y la actualización de estos, así como la evaluación de la conformidad con el Reglamento Delegado y las disposiciones de aplicación sobre las que se deben presentar informes.

El Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 establece diferentes fechas de aplicación, desde el 1 de diciembre de 2019 hasta el 1 de diciembre de 2023, en función del tipo de datos. Dicho Reglamento Delegado prevé asimismo el intercambio de los resultados de encaminamiento entre los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos, sobre la base de información estática y, cuando sea posible, dinámica.

Los requisitos del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 solo se aplican a los tipos de datos enumerados en el anexo, siempre y cuando ya existan en formato digital legible por máquina, y no exigen la creación de nuevos datos ni la recogida de estos tipos de datos por los titulares de datos.

Además, el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 no exige que los tipos de datos enumerados en el anexo se compartan gratuitamente. Sin embargo, otros actos legislativos nacionales o de la UE pueden imponer requisitos específicos a este respecto. Los puntos de acceso nacionales ofrecen servicios de localización que permiten a las partes interesadas saber qué datos son accesibles y las condiciones para su reutilización. Los datos accesibles a través de los puntos de acceso nacionales pueden estar sujetos a acuerdos de licencia para acceder a ellos o para compartirlos y reutilizarlos.

Tras una investigación exhaustiva, que incluyó un análisis coste-beneficio, se recomendó una revisión del Reglamento Delegado en consonancia con los objetivos del programa de trabajo actualizado para 2018-2022 de la Directiva STI², revisión que fue confirmada en el programa de trabajo actualizado para 2022-2027³.

La revisión se anunció en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁴, publicada en diciembre de 2020, como acción 36 en el marco de la iniciativa emblemática 6 («Hacer realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada»).

Para apoyar el desarrollo de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la UE, es esencial exigir la accesibilidad de conjuntos de datos dinámicos para todos los modos de transporte, incluido el transporte a la demanda. Para aumentar la exactitud y

¹ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1

² COM(2018) 8264 final.

³ COM(2022) 9140 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

accesibilidad de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, se requieren tipos de datos estáticos, históricos, observados y dinámicos adicionales. Esto incluye datos sobre estacionamiento, accesibilidad para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida y capacidad para bicicletas a bordo de los transportes programados.

La presente revisión del Reglamento Delegado contribuye a que la UE aproveche plenamente las soluciones digitales inteligentes y los sistemas de transporte inteligentes. También tiene por objeto clarificar cualquier solapamiento con otros reglamentos delegados que completan la Directiva STI, en particular el Reglamento Delegado (UE) 2022/670 en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea⁵.

Las partes interesadas de los STI a que se refiere el Reglamento Delegado son los representantes de los Estados miembros (autoridades nacionales o locales) y los representantes del sector. Estas partes interesadas pueden estar representadas individual o conjuntamente en el marco de una colaboración o de un proyecto.

2. CONSULTAS PREVIAS A LA ADOPCIÓN DEL ACTO

Como preparación para la revisión del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, se realizó un análisis coste-beneficio, que incluía una encuesta a las partes interesadas. La encuesta se llevó a cabo entre el 22 de marzo de 2022 y el 3 de junio de 2022, y se recibieron cincuenta y cinco respuestas. Además, entre abril y julio de 2022, se celebraron sesenta y seis entrevistas específicas con las partes interesadas, incluidos veintiún Estados miembros o puntos de acceso nacionales y otras cuarenta y cinco partes interesadas. Siete de las entrevistas fueron entrevistas exploratorias.

La Comisión organizó una consulta pública entre el 1 de diciembre de 2021 y el 23 de febrero de 2022⁶. Se recibieron 336 respuestas y 30 documentos de posición. El 65 % de los encuestados destacó la dificultad para acceder a información en línea sobre las opciones de desplazamiento a la hora de planificar un viaje. El 79 % de los encuestados subrayó que el Reglamento Delegado era pertinente o muy pertinente para apoyar la implantación de servicios de información sobre desplazamientos multimodales. El otro reto principal señalado en materia de accesibilidad e intercambio de datos fue la «calidad limitada de los datos» y la «falta de acceso a los datos en tiempo real».

Se invitó a los Estados miembros, a los países del EEE y a Suiza a designar expertos para participar en una serie de reuniones con la Comisión a fin de contribuir a la revisión del Reglamento Delegado. Se celebraron nueve reuniones entre el 23 de febrero de 2022 y el 20 de enero de 2023⁷, así como varias reuniones bilaterales con los Estados miembros.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DEL ACTO DELEGADO

El Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 completa la Directiva 2010/40/UE, de conformidad con el artículo 7 de esta, en lo que respecta a la acción prioritaria a) establecida en el

⁵ Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

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

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

artículo 3 de dicha Directiva. La Comisión tiene poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el artículo 12 de la mencionada Directiva.

Los datos de desplazamientos multimodales pueden proporcionar a los pasajeros información para elegir un viaje en diferentes modos de transporte en lugares geográficos específicos, respondiendo a sus preferencias, necesidades y prioridades. El desarrollo de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en el conjunto de la UE puede mejorarse mediante un conjunto armonizado de requisitos aplicables a los datos, que incluya especificaciones sobre normalización, accesibilidad y calidad, y obligando a las partes interesadas a proporcionar datos para su reutilización.

El objetivo del presente Reglamento Delegado es mejorar la accesibilidad, el intercambio, la reutilización y la actualización de los datos sobre desplazamientos multimodales necesarios para ofrecer servicios de información sobre desplazamientos multimodales continuos y de calidad en toda la UE.

Debido a las limitadas modificaciones introducidas en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, la Comisión considera que es más adecuado proceder a una revisión y no a una derogación del Reglamento.

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 29.11.2023

por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte⁸, y en particular su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de movilidad sostenible e inteligente⁹ define el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI) como una medida fundamental para lograr una movilidad multimodal conectada y automatizada y contribuir así a la transformación del sistema europeo de transporte y alcanzar el objetivo de una movilidad eficiente, segura, sostenible, inteligente y resiliente. En la estrategia se anunció una revisión del Reglamento Delegado 2017/1926 de la Comisión¹⁰ para incluir la accesibilidad obligatoria de conjuntos de datos dinámicos, necesaria para la consecución de los objetivos políticos de esta estrategia, así como una evaluación de la conveniencia de una intervención reguladora sobre los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios digitales multimodales.
- (1) El Pacto Verde Europeo¹¹ destaca el papel cada vez mayor de la movilidad multimodal automatizada y conectada, junto con sistemas inteligentes de gestión del tráfico propiciados por la digitalización, y el objetivo de apoyar nuevos servicios de transporte y movilidad sostenibles que puedan reducir la congestión y la contaminación, especialmente en las zonas urbanas. El Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 apoya la transición hacia modos de transporte más sostenibles, incluido el uso de modos activos, como los desplazamientos a pie y en bicicleta. Al exigir la accesibilidad de conjuntos de datos dinámicos y de nuevos conjuntos de datos

⁸ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final de 9.12.2020].

¹⁰ Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (DO L 272 de 21.10.2017, p. 1).

¹¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final, de 11.12.2019]

estáticos, históricos y observados, tal como se propone en las modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, los servicios de información sobre desplazamientos multimodales pueden mejorar la información y el servicio prestado a los pasajeros a fin de facilitar la movilidad multimodal y reducir las emisiones, en consonancia con los objetivos establecidos en el Pacto Verde Europeo.

- (3) La Estrategia Europea de Datos¹² señala que es esencial disponer de más datos para hacer frente a los retos sociales, climáticos y medioambientales, hace hincapié en los beneficios que reportará a los ciudadanos la innovación basada en los datos y propone la creación de espacios comunes de datos interoperables a escala de la UE en sectores estratégicos, incluido un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad. A este respecto, el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 contribuye a mejorar la accesibilidad y el intercambio de datos relativos a la información sobre desplazamientos multimodales. Al imponer la accesibilidad a conjuntos de datos dinámicos, tal como se propone en las modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, se harán accesibles y se compartirán más datos, en consonancia con los objetivos de la Estrategia Europea de Datos.
- (4) En aras de la coherencia y con el fin de evitar solapamientos con el Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión¹³, deben añadirse al ámbito de aplicación del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 tipos de datos específicos sobre estacionamiento y deben suprimirse tipos de datos sobre estaciones de abastecimiento de combustible y recarga. Los datos sobre estacionamiento, como la ubicación y la disponibilidad de plazas, los lugares y modos de pago y la información sobre las tarifas se consideran importantes para el desarrollo de servicios fiables de información sobre desplazamientos, y deben ser suministrados por los titulares de datos, como las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras, los proveedores de servicios de transporte a la demanda o los operadores de estacionamiento.
- (5) Debe garantizarse la coherencia con las normas sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, como las normas establecidas por los Reglamentos (CE) n.º 261/2004¹⁴, (UE) n.º 1177/2010¹⁵, (UE) n.º 181/2011¹⁶ y (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.

¹² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una Estrategia Europea de Datos» [COM(2020) 66 final, de 19.2.2020].

¹³ Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1).

¹⁵ Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 334 de 17.12.2010, p. 1).

¹⁶ Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

¹⁷ Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1).

- (6) Las medidas previstas en el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 deben tener en cuenta, cuando proceda, la futura Ley de Datos¹⁸.
- (7) Los datos siguen proporcionando la base contextual para la generación de servicios de información sobre desplazamientos multimodales. A medida que el despliegue de los STI se acelera en toda la Unión, es necesario un apoyo continuo en forma de acceso cada vez mayor y sin obstáculos a los diferentes tipos de datos, existentes y nuevos, pertinentes para la prestación de servicios de información sobre desplazamientos multimodales. Por lo tanto, los datos históricos sobre desplazamientos y tráfico, en particular para calcular los retrasos medios, y los datos observados sobre retrasos y anulaciones, así como la información sobre aparcamientos, son importantes y deben ser accesibles para mejorar los servicios de información sobre desplazamientos multimodales y facilitar el desplazamiento de los pasajeros. Por lo que se refiere a los datos históricos y observados sobre desplazamientos y tráfico, solo deben compartirse los datos que sean pertinentes para mejorar los servicios de información sobre desplazamientos multimodales. Los datos observados sobre retrasos y anulaciones, vinculados a las normas sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, también pueden permitir a los proveedores de servicios informar a los pasajeros sobre sus derechos a compensación. En este contexto, los titulares de datos también deben informar del motivo de los retrasos o anulaciones a fin de evaluar el derecho a compensación. Puesto que la finalidad de compartir los datos observados está vinculada a los derechos de compensación de los pasajeros en caso de retraso o anulación, solo deben ser accesibles a través del punto de acceso nacional los datos sobre la hora de llegada o de salida, o ambas, y, siempre que sea posible, las razones de los retrasos o anulaciones, tal como se especifica en el artículo 3, y no los datos operativos recopilados durante el viaje. Los titulares de los datos deben conservarlos durante un período adecuado correspondiente a los derechos de los pasajeros establecidos en la legislación pertinente de la Unión a que se refiere el considerando 5.
- (8) En lo que respecta al intercambio de datos estáticos, históricos, observados y dinámicos sobre desplazamientos y tráfico, los titulares de los datos deben hacerlos accesibles a través del punto de acceso nacional, tal como se especifica en el artículo 3, utilizando las normas y especificaciones técnicas a que se refieren los artículos 4 y 5. Esto también es aplicable a cualquier otra norma cuando los titulares de los datos puedan demostrar su plena conformidad con las normas de referencia, y siempre que se facilite toda la información solicitada. Para demostrar la conformidad, los titulares de los datos pueden utilizar convertidores o validadores.
- (9) La Directiva (UE) 2019/1024¹⁹, que establece normas mínimas para la reutilización de la información del sector público en toda la Unión, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Reglamento Delegado.
- (10) El refuerzo del transporte multimodal es importante para alcanzar el objetivo climático general de la Unión. Debido a la insuficiente accesibilidad actual de los datos dinámicos multimodales, la accesibilidad de los conjuntos de datos dinámicos se considera necesaria para apoyar el desarrollo continuo de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión y debe ser, por tanto, obligatoria.

¹⁸ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización (Ley de Datos) COM(2022) 68 final.

¹⁹ Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público (DO L 172 de 26.6.2019, p. 56).

- (11) Todo tratamiento relacionado con el suministro y la reutilización de datos personales debe llevarse a cabo de conformidad con la legislación de la Unión y de los Estados miembros en materia de protección de los datos personales y de la intimidad, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, tal como ha sido transpuesta al Derecho nacional. No es necesario compartir datos personales a través de los puntos de acceso nacionales para alcanzar los objetivos del presente Reglamento. Por consiguiente, los titulares de los datos deben adoptar las medidas técnicas y organizativas adecuadas para garantizar la anonimización de todos los datos personales antes de que sean suministrados a través de los puntos de acceso nacionales.
- (12) Los Estados miembros y las partes interesadas de los STI deben cooperar para alcanzar un acuerdo sobre definiciones comunes de la calidad de los datos con vistas a utilizar indicadores comunes de calidad a lo largo de toda la cadena de valor de los datos de desplazamientos y tráfico, como la exhaustividad, la exactitud y la actualización de los datos, así como los controles de calidad aplicados, en particular para los servicios transfronterizos. Hay que alentar asimismo a unos y otras a seguir trabajando para establecer métodos asociados de medición y seguimiento de la calidad de los diferentes tipos de datos. Es necesario animar a los Estados miembros a compartir entre sí sus conocimientos, experiencia y mejores prácticas en materia de calidad de los datos dentro de los proyectos de coordinación en curso y futuros.
- (13) Los servicios de información sobre desplazamientos multimodales deben ser exactos, de manera que proporcionen la mejor información posible a los usuarios finales en términos de fiabilidad y actualidad. A fin de mejorar la calidad de los datos, debe alentarse a los usuarios y a los titulares de datos a cooperar para garantizar que los datos sean lo más exactos posible, por ejemplo, comunicando cualquier inexactitud al titular del que proceden los datos.
- (14) A fin de permitir un uso satisfactorio y rentable de los puntos de acceso nacionales y que los usuarios de datos puedan encontrar y utilizar los conjuntos de datos accesibles a través de los puntos de acceso nacionales especificados en el artículo 3, los Estados miembros y las partes interesadas de los STI deben cooperar para alcanzar un acuerdo sobre los requisitos de metadatos, teniendo en cuenta el esquema de metadatos napDCAT-AP y las versiones posteriores.
- (15) Los Estados miembros deben colaborar para armonizar el enfoque de la evaluación del cumplimiento en los proyectos de coordinación en curso y futuros, que contribuyen a la implementación del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926.
- (16) A fin de facilitar la preparación necesaria para que todos los conjuntos dinámicos de datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el presente Reglamento sean accesibles en los formatos exigidos a través de los puntos de acceso nacionales, como se especifica en el artículo 3, es preciso actualizar el calendario para el suministro de esos datos. Además, debe también establecerse el calendario para proporcionar los

²⁰ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

²¹ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

nuevos conjuntos de datos estáticos, históricos y observados sobre desplazamientos y tráfico.

- (17) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, a quien se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo²², emitió su dictamen el 25 de julio de 2023.
- (18) Procede, por tanto, modificar el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926

El Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. El presente Reglamento establece las especificaciones necesarias a fin de garantizar la exactitud y disponibilidad transfronteriza para los usuarios finales de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la UE.».
- 2) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, serán aplicables las definiciones establecidas en el artículo 4 de la Directiva 2010/40/UE y en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Asimismo serán aplicables las siguientes definiciones con respecto a la información sobre desplazamientos multimodales y tráfico:

- 1) “información sobre desplazamientos multimodales”: información obtenida a partir de datos estáticos, históricos, observados o dinámicos sobre desplazamientos y tráfico, o de una combinación de ellos, para usuarios finales, suministrados a través de cualquier medio de comunicación, que abarquen al menos dos modos de transporte y ofrezcan la posibilidad de comparar modos de transporte;
- 2) “servicio de información sobre desplazamientos”: un servicio STI, incluida la cartografía digital, que suministre a los usuarios de datos y a los usuarios finales información sobre desplazamientos y tráfico en relación con al menos un modo de transporte;
- 3) “datos dinámicos de desplazamientos y tráfico”: datos sobre los diferentes modos de transporte que cambian con frecuencia o datos sobre eventos o circunstancias imprevistas, como los enumerados en el anexo;

²² Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- 4) “datos estáticos de desplazamientos y tráfico”: datos sobre los diferentes modos de transporte que no cambian con frecuencia o datos sobre cambios previstos, como los enumerados en el anexo;
- 5) “datos históricos de desplazamientos y tráfico”: datos relativos a las características del tráfico, utilizados para calcular los retrasos medios, en función de la hora, el día y la temporada, que se basan en mediciones anteriores, incluidas la tasa de congestión, las velocidades medias y la duración media de viaje;
- 6) “datos observados”: datos operativos relacionados con los desplazamientos y el tráfico, como la duración y el motivo de los retrasos y las anulaciones, resultantes de las operaciones de servicio y recogidos durante estas;
- 7) “usuario de datos”: toda entidad pública o privada, como las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos, los cartógrafos digitales, los proveedores de servicios de transporte a la demanda y los gestores de infraestructuras, o cualquier otra entidad que utilice los datos enumerados en el anexo para generar información sobre desplazamientos multimodales, o cuando así lo determinen las condiciones establecidas por el titular de datos, que utilice los datos para otros fines;
- 8) “autoridad de transporte”: una autoridad pública responsable de la gestión del tráfico, o de la planificación, el control o la gestión de una red de transporte o de un servicio de transporte concretos, o de ambas cosas, en el ámbito territorial de su competencia;
- 9) “operador de transporte”: una entidad pública o privada responsable del mantenimiento y la gestión del servicio de transporte;
- 10) “proveedor de servicios de transporte a la demanda”: un proveedor público o privado de servicios de transporte a la demanda para los usuarios finales;
- 11) “titular de datos”: toda persona jurídica o entidad pública o privada, como las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda, que tenga derecho a conceder acceso a los datos bajo su control o a compartirlos, enumerados en el anexo, de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional aplicable;
- 12) “servicio de transporte a la demanda”: un servicio que requiere la interacción entre el proveedor del servicio de transporte a la demanda y el usuario final antes de la prestación;
- 13) “usuario final”: una persona física o jurídica que tenga acceso a servicios de información sobre desplazamientos;
- 14) “metadatos”: descripción estructurada del contenido de los datos que facilita la búsqueda y la utilización de los datos;
- 15) “resultado de encaminamiento”: el itinerario de viaje en un formato digital legible por máquina que resulte de una petición de viaje de un usuario final y que indique el punto o los puntos de transferencia utilizados;

- 16) “punto de transferencia”: una estación, parada o lugar en que los resultados de encaminamiento de dos servicios de información sobre desplazamientos se conectan para efectuar un viaje;
 - 17) “punto de acceso”: interfaz digital donde se hacen accesibles los datos que figuran en el anexo, junto con los metadatos correspondientes, para su reutilización por los usuarios de datos, o donde las fuentes y los metadatos de esos datos se hacen accesibles para su reutilización por los usuarios de datos;
 - 18) “actualización de datos”: toda modificación de los datos existentes, incluida su eliminación o la inserción de elementos nuevos o adicionales;
 - 19) “servicio de búsqueda”: servicio que permite buscar los datos solicitados utilizando el contenido de los metadatos correspondientes y mostrando ese contenido;
 - 20) “accesibilidad de los datos”: la posibilidad de solicitar y obtener los datos en cualquier momento en un formato digital legible por máquina;
 - 21) “red global transeuropea de transporte” o “RTE-T”: las infraestructuras y medidas de transporte a que se refiere el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - 22) “actualidad de los datos”: la disponibilidad de datos actualizados suministrados a los usuarios de datos y usuarios finales con antelación suficiente para que resulten útiles;
 - 23) “proveedor de servicios de información sobre desplazamientos”: todo proveedor público o privado de al menos una información sobre desplazamientos y tráfico a los usuarios de datos y a los usuarios finales, con exclusión de un mero convertidor de información;
 - 24) “conexión de servicio”: la conexión mediante interfaces técnicas de servicios de información locales, regionales y nacionales sobre desplazamientos con el fin de suministrar resultados de encaminamiento u otros resultados de interfaces de programación de aplicaciones (API) basados en datos estáticos, históricos, observados y dinámicos sobre desplazamientos y tráfico;
 - 25) “nodo de acceso”: lugar predefinido en el que los pasajeros pueden embarcar o bajar del transporte programado o del transporte a la demanda.».
- 3) El artículo 3 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cada Estado miembro deberá crear un punto de acceso nacional. El punto de acceso nacional constituirá un punto de acceso único para los usuarios de datos a los datos estáticos, históricos, observados y dinámicos sobre desplazamientos y tráfico de los diferentes modos de transporte, incluidas las actualizaciones de datos, tal como se indica en el anexo, suministrados por los titulares de datos en el territorio de un Estado miembro determinado.»;
 - b) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Los puntos de acceso nacionales prestarán servicios de localización a los usuarios de datos.

4. Los Estados miembros alcanzarán un acuerdo, en cooperación con las partes interesadas pertinentes de los STI, sobre los requisitos en materia de metadatos.

Los titulares de datos se asegurarán de que facilitan los metadatos sobre la base de dichos requisitos.»;

c) se añade el apartado 6 siguiente:

«6. Cualquier entidad que proporcione datos a través del punto de acceso nacional podrá hacerlo por delegación conforme a acuerdos aplicables, por ejemplo, a través de una base de datos o un agregador de terceros. Esto no eximirá al titular de datos inicial de las obligaciones establecidas en los artículos 3 a 8.».

4) Los artículos 4, 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«*Artículo 4*

Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos estáticos, históricos y observados de desplazamientos y tráfico

1. Los titulares de datos facilitarán, a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3, acceso a los datos estáticos, históricos y observados sobre desplazamientos y tráfico enumerados en el punto 1 del anexo con respecto a los diferentes modos y medios de transporte:

a) por lo que se refiere al transporte por carretera, mediante el formato normalizado a que se refiere el artículo 4 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962;

b) por lo que se refiere a otros modos de transporte, mediante una de las siguientes normas y especificaciones técnicas, o mediante cualquier formato digital legible por máquina que pueda demostrarse que es plenamente compatible e interoperable con dichas normas y especificaciones técnicas, por ejemplo, a través de convertidores y validadores automáticos:

i) NeTEx CEN/TS 16614 y versiones posteriores;

ii) las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 454/2011;

iii) los documentos técnicos publicados bajo la autoridad de la Conferencia de servicios de pasajeros de la IATA;

iv) Transmodel EN 12896, cuando no exista un protocolo de intercambio de referencia;

c) en relación con la red espacial, los requisitos establecidos en el artículo 7 de la Directiva 2007/2/CE.

2. Los datos estáticos, históricos y observados de desplazamientos y tráfico enumerados en el punto 1 del anexo, a los que son aplicables NeTEx y DATEX II, se representarán a través de perfiles de la UE o nacionales mínimos.

3. Los titulares de datos suministrarán datos estáticos, históricos y observados de desplazamientos y tráfico a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 en los formatos requeridos, con arreglo al siguiente calendario:

a) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.1 del anexo, con excepción del punto 1.1, letra d), inciso ix), para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2019;

- b) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.2 del anexo, con excepción del punto 1.2, letra a), incisos i) y iii), y el punto 1.2, letra c), inciso ii), para la red global de la RTE-T, a más tardar el 1 de diciembre de 2020;
 - c) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.3 del anexo, con excepción del punto 1.3, letra c), inciso iii), para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2021;
 - d) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en los puntos 1.1, 1.2 y 1.3 del anexo, con excepción del punto 1.1, letra d), inciso ix), el punto 1.2, letra a), incisos i), iii) y vii), el punto 1.2, letra c), inciso ii), el punto 1.3, letra c), inciso iii), así como el punto 1.2, letra c), inciso i), y el punto 1.3, letra a), incisos ii) y iii) con respecto al transporte a la demanda, para las demás partes de la red de transporte de la Unión, a más tardar el 1 de diciembre de 2023;
 - e) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.1, letra d), inciso ix), el punto 1.2, letra a), incisos i), iii) y vii), el punto 1.2, letra c), inciso ii), el punto 1.3, letra c), inciso iii), y el punto 1.2, letra c), inciso i), y el punto 1.3, letra a), incisos ii) y iii), con respecto al transporte a la demanda del anexo, para toda la red de transporte de la Unión, a más tardar el 1 de diciembre de 2024;
 - f) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.4 del anexo para toda la red de transporte de la Unión, a más tardar el 1 de diciembre de 2025.
4. Las API que proporcionen acceso a los datos estáticos, históricos y observados de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 serán públicamente accesibles para los usuarios de datos, cuando proceda, previamente registrados.
 5. Los usuarios de datos y los titulares de datos colaborarán para garantizar que cualquier inexactitud relacionada con los datos estáticos, históricos y observados de desplazamientos y tráfico se notifique sin demora al titular de datos del que proceden los datos.
 6. Los datos facilitados por los titulares de datos a través del punto de acceso nacional no incluirán datos personales, tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/679.

Artículo 5

Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos dinámicos de desplazamientos y tráfico

1. Los titulares de datos proporcionarán, a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3, acceso a los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico enumerados en los puntos 2.1 y 2.2 del anexo, con respecto a los diferentes modos y medios de transporte:
 - a) por lo que se refiere al transporte por carretera, mediante los formatos indicados en los artículos 5 y 6 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962;

- b) por lo que se refiere a los demás modos de transporte, mediante cualquiera de las siguientes normas y especificaciones técnicas, o mediante cualquier formato digital legible por máquina que pueda demostrarse que es plenamente compatible e interoperable con dichas normas y especificaciones técnicas, por ejemplo, a través de convertidores y validadores automáticos, como:
 - i) SIRI CEN/TS 15531 y versiones posteriores,
 - ii) las especificaciones técnicas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 454/2011.
- 2. Los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico a que se refieren los puntos 2.1 y 2.2 del anexo, a los que son aplicables SIRI y DATEX II, se representarán a través de perfiles de la UE o nacionales mínimos.
- 3. Los titulares de datos suministrarán los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 en los formatos requeridos, con arreglo al siguiente calendario:
 - a) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 2.1 del anexo para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2025;
 - b) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 2.2 del anexo para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2026;
 - c) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en los puntos 2.1 y 2.2 del anexo para las demás partes de la red de transporte de la Unión, a más tardar el 1 de diciembre de 2028.
- 4. Cada Estado miembro podrá decidir que los titulares de datos faciliten los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico de los diferentes modos de transporte enumerados en el punto 2.3 del anexo, en el territorio de dicho Estado miembro, a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3. En ese caso, los titulares de datos utilizarán SIRI CEN/TS 15531 y versiones posteriores o cualquier formato digital legible por máquina que pueda demostrarse que es plenamente compatible e interoperable con dichas normas y especificaciones técnicas, por ejemplo, a través de convertidores y validadores automáticos.
- 5. Las API que proporcionen acceso a los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 serán públicamente accesibles para los usuarios de datos, cuando proceda, previamente registrados.
- 6. Los usuarios de datos y los titulares de datos colaborarán para garantizar que cualquier inexactitud relacionada con los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico se notifique sin demora al titular de datos del que proceden los datos.
- 7. Los datos facilitados por los titulares de datos a través del punto de acceso nacional no incluirán datos personales, tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/679.

Artículo 6

Actualizaciones de datos

1. Los servicios de información sobre desplazamientos se basarán en las actualizaciones más recientes de los datos estáticos, históricos, observados y dinámicos de desplazamientos y tráfico accesibles.
 2. Cuando se produzcan cambios en los datos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, los titulares de datos actualizarán los datos estáticos, históricos, observados y dinámicos pertinentes de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo y los harán accesibles a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 en un plazo que permita su utilización fiable y efectiva, de conformidad con el artículo 8. Cuando los cambios se conozcan con antelación, los titulares de datos también facilitarán dichas actualizaciones a los usuarios de datos con antelación. Además, corregirán oportunamente cualquier inexactitud que detecten o que les indiquen los usuarios de datos y los usuarios finales.».
- 5) En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Previa solicitud, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos comunicarán a otro proveedor de servicios de información sobre desplazamientos los resultados de encaminamiento sobre la base de información estática, histórica, observada y dinámica de desplazamientos y tráfico.».
- 6) En el artículo 8, los apartados 1 a 4 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1. Los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo y los metadatos correspondientes, incluida la información sobre su calidad, serán accesibles para su intercambio y reutilización dentro de la Unión de forma no discriminatoria, a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 y en un plazo que permita la reutilización fiable y efectiva de los datos. Esos datos serán exactos, actualizados y se basarán en requisitos mínimos de calidad. A tal efecto, los Estados miembros, en cooperación con las partes interesadas pertinentes de los STI, alcanzarán un acuerdo sobre dichos requisitos mínimos de calidad de los datos.
2. Los datos a que se hace referencia en el apartado 1 deberán reutilizarse de manera neutral sin discriminación o parcialidad alguna con respecto al titular de los datos. Los criterios utilizados para ordenar las opciones de desplazamiento de los diferentes modos de transporte, o combinaciones de estos, o ambas cosas, deberán ser transparentes y no estar basados en ningún factor directa o indirectamente relacionado con la identidad del usuario de datos o del usuario final o, si la hubiera, la consideración comercial relacionada con la reutilización de los datos, y deberán aplicarse de forma no discriminatoria a todos los usuarios de datos o usuarios finales participantes. La primera presentación de itinerario de viaje no deberá inducir a error al usuario final.
3. Cuando se reutilicen los datos estáticos, históricos, observados y dinámicos de desplazamientos y tráfico, se indicará la fuente de dichos datos, si el titular de datos así lo solicita. Se indicará asimismo el intervalo de actualización de los datos estáticos, históricos, observados y, cuando sea posible, dinámicos.
4. Las condiciones de uso de los datos de tráfico y desplazamientos suministrados a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3 podrán determinarse mediante un acuerdo de licencia. Esas condiciones no restringirán sin necesidad las posibilidades de reutilización, ni se usarán para restringir la competencia. Siempre que se utilicen acuerdos de licencia, estos deberán en cualquier caso imponer las mínimas restricciones de reutilización posibles. Toda

compensación financiera deberá ser razonable y proporcionada a los costes legítimos derivados del suministro y la difusión de los datos pertinentes de desplazamientos y tráfico.».

7) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 9*

Evaluación del cumplimiento

1. Los Estados miembros evaluarán si los titulares de datos y los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos cumplen los requisitos establecidos en los artículos 3 a 8.
2. A fin de llevar a cabo la evaluación a que se refiere el apartado 1, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán solicitar a los titulares de datos y a los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos los siguientes documentos:
 - a) una descripción de los datos de desplazamientos y tráfico accesibles a través del punto de acceso nacional, la información sobre su calidad y las condiciones de reutilización de esos datos;
 - b) una descripción de los servicios de información sobre desplazamientos disponibles, incluidas, en su caso, las conexiones con otros servicios;
 - c) una declaración acompañada de los justificantes correspondientes del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 8;
 - d) la licencia o los acuerdos contractuales con proveedores de servicios de información sobre desplazamientos.
3. Los Estados miembros efectuarán comprobaciones aleatorias de la exactitud de las declaraciones mencionadas en el apartado 2, letra c).».

8) En el artículo 10, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros proporcionarán a la Comisión la siguiente información dentro de los informes sobre los progresos realizados a que se refiere el artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2010/40/UE:

- a) los avances realizados en términos de accesibilidad e intercambio de los tipos de datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el anexo;
- b) la cobertura geográfica de los datos que figuran en el anexo accesibles a través del punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3, y su calidad, incluidos los criterios utilizados para definir esa calidad y los medios utilizados para supervisarla;
- c) la conexión de servicios de información sobre desplazamientos;
- d) los resultados de la evaluación del cumplimiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, y,
- e) cuando proceda, una descripción de los cambios en el punto de acceso nacional establecido de conformidad con el artículo 3.».

9) El anexo se sustituye por el texto del anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29.11.2023

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN



Bruselas, 29.11.2023
C(2023) 8105 final

ANNEX

ANEXO

del

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión

Anexo
«ANEXO
CATEGORÍAS DE DATOS

(a que se refieren los artículos 2, 3, 4, 5, 6, 8 y 10)

Reparto de los modos de transporte y los medios de transporte, y los servicios incluidos, tales como

Transporte programado

Transporte aéreo, transporte ferroviario (incluido el ferrocarril de alta velocidad), transporte ferroviario convencional, transporte ferroviario ligero, medio de transporte por cable, autocar de larga distancia, transporte marítimo (incluidos los transbordadores), transporte por vías navegables interiores, metro, tranvía, autobús, trolebús.

Transporte a la demanda

Autobús lanzadera, transbordador lanzadera, servicios públicos de transporte a la demanda (*dial-a-ride*), taxi, coche prestado para uso temporal (*car sharing*), coche compartido (*car pooling*), coche alquilado, trayecto compartido, bicicleta prestada para uso temporal, bicicleta de alquiler, bicicleta pública compartida, patinete eléctrico para uso temporal.

Transporte personal

Coche, motocicleta, bicicleta, patinete, a pie.

1. TIPOS DE DATOS ESTÁTICOS, HISTÓRICOS Y OBSERVADOS SOBRE DESPLAZAMIENTOS Y TRÁFICO

1.1. Nivel de servicio 1

- a) Búsqueda de ubicación (origen/destino):
 - i) direcciones (calle, número, código postal);
 - ii) lugares topográficos (ciudad, pueblo, suburbio, demarcación administrativa);
 - iii) puntos de interés (relacionados con la información de transporte) a los que las personas pueden desear desplazarse;
- b) Planes de viaje: calendario operativo, asociando tipos de día con fechas de calendario
- c) Búsqueda de ubicación (nodos de acceso) para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda:
 - i) nodos de acceso identificados;
 - ii) geometría / estructura cartográfica de los nodos de acceso;
- d) cálculo de planes de viaje para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda:
 - i) conexión para las correspondencias;
 - ii) tiempos de correspondencia por defecto en los intercambiadores;

- iii) topología de las redes y rutas/líneas (topología);
- iv) operadores de transporte;
- v) horarios;
- vi) correspondencias previstas entre servicios programados garantizados;
- vii) horario de funcionamiento;
- viii) servicios en los nodos de acceso (incluida la información sobre andenes, mostradores de asistencia / puntos de información, taquillas, ascensores/escaleras, ubicación de las entradas y salidas);
- ix) vehículos, incluida su accesibilidad (por ejemplo, de piso bajo, accesibles para sillas de ruedas y cochecitos) y accesibilidad de los servicios a bordo (como aseos);
- x) accesibilidad de los nodos de acceso y recorridos en un intercambiador (tales como ascensores o escaleras mecánicas);
- xi) servicios de asistencia (tal como asistencia *in situ*);
- e) cálculo de planes de viaje:
 - i) red de carreteras (incluidos carriles separados para autobús/taxi);
 - ii) red para bicicletas (vías ciclistas, carriles bici, carriles compartidos para autobuses y bicicletas, en calzada compartida con otros vehículos, en acera compartida con peatones);
 - iii) red para peatones e instalaciones de accesibilidad.

1.2. Nivel de servicio 2

- a) búsqueda de ubicación para el transporte a la demanda y el transporte personal:
 - i) ubicación de las plazas de estacionamiento (en la vía pública y fuera de ella), incluidas las plazas de estacionamiento accesibles para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida;
 - ii) aparcamiento disuasorio con acceso a transporte público (*park & ride*);
 - iii) aparcamiento disuasorio para compartir viaje en coche (*park & drive*);
 - iv) estaciones de bicicletas para uso temporal;
 - v) estaciones de coches para uso temporal;
 - vi) estacionamiento seguro para bicicletas (aparcamiento cerrado);
 - vii) zonas de estacionamiento de patinetes;
- b) servicio de información:
 - i) dónde y cómo comprar billetes para el transporte programado, incluidos canales minoristas, métodos de ejecución y métodos de pago;
 - ii) dónde y cómo pagar el estacionamiento, incluidos canales minoristas, métodos de ejecución y métodos de pago;
- c) información auxiliar para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda:
 - i) tarifas normales básicas comunes:

- datos tarifarios de la red (zonas tarifarias / paradas y progresividad de las tarifas);
 - estructuras de tarifas normales (punto a punto, incluidas las tarifas diarias y semanales, tarifas zonales, tarifas únicas);
- i) servicios en los vehículos, como clases de los vagones, wifi a bordo, capacidad y condiciones de acceso para bicicletas.

1.3. Nivel de servicio 3

- a) consulta detallada de tarifas normales comunes y de tarifas especiales para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda:
- i) clases de pasajeros (como adultos, niños, mayores, estudiantes, militares o veteranos de guerra, pasajeros con discapacidad y pasajeros con movilidad reducida, condiciones de cualificación, y clases de viaje);
 - ii) productos de tarifa normal (derechos de acceso, como zona / punto a punto, incluidos los billetes diarios y semanales de un solo trayecto o de ida y vuelta, criterios de acceso. condiciones básicas de uso tales como validez según período / operador / hora de desplazamiento, tarifas normales de punto a punto para pares distintos de puntos, incluidas las tarifas diarias y semanales, las tarifas zonales y las tarifas únicas);
 - iii) productos de tarifa especial (ofertas con condiciones especiales adicionales, tales como tarifas de promoción, tarifas de grupo, pases de temporada, productos agregados que combinen diferentes productos y productos suplementarios tales como estacionamiento y transporte, estancia mínima);
 - iv) condiciones comerciales básicas, como devolución, modificación, cambio o transferencia;
 - v) condiciones de reserva básicas, como taquillas de venta, períodos de validez, tarifas limitadas a determinados itinerarios y zonas, estancia mínima;
- b) servicio de información para el transporte a la demanda: cómo reservar servicios de transporte que respondan a la demanda, incluidos los canales minoristas, los métodos de ejecución y los métodos de pago;
- c) Planes de viaje:
- i) características detalladas de la red de bicicletas (calidad del firme, circulación en paralelo, calzada / acera compartida, por carretera / por tierra, itinerario pintoresco, solo a pie, restricciones de giro o acceso (por ejemplo, en dirección contraria);
 - ii) parámetros necesarios para calcular un factor medioambiental, como las emisiones de gases de efecto invernadero por tipo de vehículo, pasajero-kilómetro o distancia andada;
 - iii) parámetros necesarios para calcular el consumo de combustibles convencionales y alternativos;
- d) cálculo de planes de viaje: duración estimada del viaje según el día y la franja horaria y por modo de transporte / combinación de modos de transporte.

1.4. Nivel de servicio 4

- a) datos históricos de desplazamientos y tráfico sobre retrasos, para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda;
- b) datos observados sobre retrasos y horario de paso para el transporte programado:
 - i) duración y, cuando sea posible, motivo de los retrasos de al menos 60 minutos en los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril [de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) 2021/782];
 - ii) duración y, cuando sea posible, motivo de los retrasos en la salida de más de 90 minutos en los servicios de pasajeros por mar y por vías navegables interiores [de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (UE) n.º 1177/2010];
 - iii) duración y, cuando sea posible, motivo de los retrasos en la salida de una terminal de más de 120 minutos en los servicios regulares de viajeros de autobús y autocar con una distancia programada igual o superior a 250 km [de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 181/2011];
 - iv) duración y, cuando sea posible, el motivo de los retrasos de al menos 120 minutos en los vuelos a la salida; y retrasos de al menos 180 minutos en los vuelos a la llegada [de conformidad con los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 261/2004];
- c) datos observados sobre anulaciones para el transporte programado:
 - i) anulaciones de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y, cuando sea posible, motivo de la anulación;
 - ii) anulaciones de los servicios de pasajeros por mar y por vías navegables interiores y, cuando sea posible, motivo de la anulación;
 - iii) anulaciones de los servicios programados de autobús y autocar con una distancia programada igual o superior a 250 km y, cuando sea posible, motivo de la anulación;
 - iv) anulaciones de los vuelos y, cuando sea posible, motivo de la anulación;
- d) Información sobre las tarifas de estacionamiento.

2. TIPOS DE LOS DATOS DINÁMICOS DE DESPLAZAMIENTOS Y TRÁFICO

2.1. Nivel de servicio 1

Horarios de paso, planes de viaje e información auxiliar:

- i) perturbaciones, como cierres de redes o desvíos y, cuando sea posible, el motivo de la perturbación;
- ii) información sobre la situación en tiempo real, como las horas estimadas de salida y llegada de los servicios, los retrasos, las anulaciones y el seguimiento de las correspondencias garantizadas;
- iii) estado de los servicios en los nodos de acceso (incluida información dinámica sobre andenes, ascensores / escaleras mecánicas en

funcionamiento, entradas y salidas cerradas) para todos los transportes programados.

2.2. Nivel de servicio 2

- a) servicio de información sobre tarifas de estacionamiento para el transporte a la demanda y el transporte personal;
- b) verificación de la disponibilidad y ubicación para el transporte a la demanda y el transporte personal, cuando proceda;
 - i) disponibilidad y ubicación de coches prestados para uso temporal, disponibilidad y ubicación de bicicletas prestadas para uso temporal, disponibilidad y ubicación de patinetes prestados para uso temporal, y disponibilidad y ubicación de otros vehículos prestados para uso temporal;
 - ii) plazas de aparcamiento disponibles (en la vía pública y fuera de ella).

2.3. Nivel de servicio 3

Información sobre la ocupación del vehículo para el transporte programado y el transporte a la demanda, cuando proceda».