



Brüsszel, 2023.11.29.
C(2023) 8105 final

A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023.11.29.)

a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ JOGI AKTUS HÁTTERE

Az intelligens közlekedési rendszerekről szóló 2010/40/EU irányelvet (ITS-irányelv) kiegészítő (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet¹ meghatározza azokat az előírásokat, amelyekkel biztosítható, hogy az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások pontosak legyenek és határokon átnyúlóan az intelligens közlekedési rendszerek felhasználói rendelkezésére álljanak.

A felhatalmazáson alapuló rendelet melléklete meghatározza, hogy a közlekedési hatóságoknak, a fuvarozóknak, az infrastruktúra-működtetőknek és az igény szerinti szállítást kínáló szolgáltatóknak mely adattípusokat kell hozzáférhetővé tenniük, amennyiben azok léteznek géppel olvasható digitális formátumban. Ezekre az adattípusokra ahhoz van szükség, hogy az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokat minden tagállamban egy nemzeti hozzáférési ponton keresztül, szabványos formátumban lehessen nyújtani. A felhatalmazáson alapuló rendelet ezenfelül feltételeket határoz meg az adatokhoz való hozzáférés, illetve az adatok további felhasználása és frissítése tekintetében, előírja a felhatalmazáson alapuló rendeletnek való megfelelés értékelését, és rögzíti a jelentéstétel hatálya alá tartozó végrehajtási rendelkezéseket.

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet az adatok típusától függően különböző, 2019. december 1. és 2023. december 1. közötti alkalmazási kezdőnapokat ír elő. Rendelkezik továbbá arról, hogy az utazási információs szolgáltatók osszák meg egymással az útvonaltervezési eredményeket, amelyek vagy statikus vagy lehetőség szerint dinamikus információkon alapulnak.

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet követelményei a mellékletében felsorolt adattípusokra csak azzal a feltétellel alkalmazandók, hogy az adatok már rendelkezésre állnak géppel olvasható digitális formátumban, és a rendelet nem írja elő új adatok létrehozását vagy ezen adattípusok adattulajdonosok általi gyűjtését.

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet nem írja elő, hogy a mellékletben felsorolt adattípusokat díjmentesen kell megosztani. Más uniós vagy nemzeti jogszabályok azonban előírhatnak konkrét követelményeket e tekintetben. A nemzeti hozzáférési pontok keresőszolgáltatásokat nyújtanak, melyek révén az érdekelt felek megtudhatják, hogy mely adatok érhetőek el, és azok milyen feltételekkel vonhatók további felhasználás alá. A nemzeti hozzáférési pontokon keresztül elérhető adatok ezért hasznosítási megállapodások tárgyát képezhetik a hozzáférés lehetővé tétele vagy az adatok megosztása és további felhasználása érdekében.

Egy költség-haszon elemzést is magában foglaló alapos vizsgálatot követően javaslat született a felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatára az ITS-irányelv 2018–2022. évi aktualizált munkaprogramjának² célkitűzéseivel összhangban, és azt a 2022–2027-es időszakra szóló aktualizált munkaprogram³ is felkarolta.

A felülvizsgálatot a 2020 decemberében közzétett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁴ jelentette be a 6. kiemelt terület („Az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás megvalósítása”) 36. intézkedéseként.

¹ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ (COM/2020/789 final).

Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások fejlesztésének támogatásához alapvető fontosságú a dinamikus adatkészletek kötelező hozzáférhetővé tétele valamennyi szállítási mód esetében, beleértve az igény szerinti szállítást is. A pontosabb és könnyebben hozzáférhető multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtásához további statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus adattípusokra van szükség. Ilyenek a parkolási lehetőségekre, a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára megvalósított akadálymentességre, valamint a menetrend szerinti szállításban a kerékpárok számára rendelkezésre álló kapacitásra vonatkozó adatok.

A felhatalmazáson alapuló rendelet e felülvizsgálata hozzájárul ahhoz, hogy az EU teljes mértékben kihasználhassa az intelligens digitális megoldások és az intelligens közlekedési rendszerek előnyeit. A felülvizsgálatnak célja továbbá az ITS-irányelvet kiegészítő egyéb felhatalmazáson alapuló rendeletekkel, különösen az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelettel⁵ való átfedések tisztázása az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében.

A felhatalmazáson alapuló rendeletben említett, az intelligens közlekedési rendszerekben érdekelt felek közé tartoznak a tagállamok képviselői, például a nemzeti és/vagy helyi hatóságok, valamint az ágazat képviselői. Ezek az érdekelt felek egyénileg vagy közösen képviselhetik magukat egy együttműködés vagy projekt keretében.

2. AZ AKTUS ELFOGADÁSÁT MEGELŐZŐ KONZULTÁCIÓK

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatának előkészítése során költség-haszon elemzés is készült, amely az érdekelt felek körében végzett felmérést is magában foglalt. A felmérésre 2022. március 22. és 2022. június 3. között került sor, és 55 válasz érkezett. Emellett 2022. áprilisa és júliusa között 66 célzott interjúra került sor az érdekelt felekkel, köztük 21 tagállam vagy nemzeti hozzáférési pont és 45 egyéb érdekelt fél részvételével. Az interjúk közül hét feltáró jellegű volt.

A Bizottság 2021. december 1. és 2022. február 23. között nyilvános konzultációt tartott⁶, amelynek nyomán 336 válasz és 30 állásfoglalás érkezett. A válaszadók 65 %-a szerint egy utazás megtervezésekor nehéz online hozzáférni az utazási lehetőségekkel kapcsolatos információkhoz. A válaszadók 79 %-a hangsúlyozta, hogy a felhatalmazáson alapuló rendelet releváns vagy nagyon releváns a multimodális utazási információs szolgáltatások elterjedésének támogatása szempontjából. Az adatok hozzáférhetőségével és megosztásával kapcsolatban azonosított másik fő kihívás a „korlátozott adatminőség” és a „valós idejű adatokhoz való hozzáférés hiánya” volt.

A Bizottság felkérte a tagállamokat, valamint az EGT-országokat és Svájcot, hogy jelöljenek ki szakértőket a Bizottsággal tartandó találkozókon való részvételre, hogy segítsék a felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatának kidolgozását. 2022. február 23. és 2023. január 20. között kilenc találkozóra került sor⁷. Emellett számos kétoldalú találkozót is tartottak a tagállamokkal.

⁵ A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

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

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

3. A FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ JOGI AKTUS JOGI ELEMEI

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet a 2010/40/EU irányelvet egészíti ki annak 7. cikkével összhangban a 3. cikkében meghatározott a) kiemelt intézkedés tekintetében. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit az említett irányelv 12. cikke határozza meg.

A multimodális utazási információk olyan tájékoztatást jelentenek, amelynek segítségével az utasok adott földrajzi helyeken különböző szállítási módok igénybevételével tervezhetnek meg egy utazást egyéni preferenciáik, igényeik és prioritásaik alapján. Az EU egészére kiterjedő, határokon átnyúló multimodális utazási információs szolgáltatások fejlesztését elősegíthetik az adatokra vonatkozó harmonizált követelmények, így az adatszabványokra, az adatok hozzáférhetőségére és azok minőségére vonatkozó előírások, valamint az, ha az érdekelteket kötelezik adataik rendelkezésre bocsátására további felhasználás céljából.

E felhatalmazáson alapuló rendelet célja javítani a multimodális utazási adatok hozzáférhetőségét, cseréjét, további felhasználását és frissítését, mert ezek az adatok elengedhetetlenek az EU egészére kiterjedő kiváló minőségű és folyamatos multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtásához.

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításainak korlátozott volta miatt a Bizottság úgy véli, hogy megfelelőbb egy felülvizsgálat, mint a rendelet hatályon kívül helyezése.

A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023.11.29.)

a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információk szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁸ és különösen annak 7. cikkére,

mivel:

- (1) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény⁹ az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kiépítését kulcsfontosságú intézkedésként határozza meg ahhoz, hogy megvalósulhasson az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás és ezáltal az európai közlekedési rendszer átalakítása a hatékony, biztonságos, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében. A stratégia bejelentette az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet¹⁰ felülvizsgálatát és a dinamikus adatkészletek kötelező hozzáférhetőségével való kiegészítését, ami szükséges e stratégia szakpolitikai célkitűzéseinek eléréséhez, valamint előrejelezte, hogy értékelni kell a multimodális digitális szolgáltatók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályozási intézkedések szükségességét.
- (1) Az európai zöld megállapodás¹¹ rámutat az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás, valamint a digitális intelligens forgalomirányítási rendszerek egyre növekvő jelentőségére, továbbá célul tűzi ki az olyan új fenntartható szállítási és mobilitási szolgáltatások támogatását, amelyek révén csökkenthetők a forgalmi torlódások és a szennyezés, különösen a városi területeken. Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet támogatja a fenntarthatóbb közlekedési módokra való átállást, így az aktív közlekedési módok, például a gyaloglás és a kerékpározás használatát. A dinamikus adatkészletek és új statikus, múltbeli és megfigyelt adatkészletek hozzáférhetőségének kötelezővé tétele révén – ami szerepel az (EU) 2017/1926

⁸ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

⁹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, COM(2020) 789 final, 2020.12.9.

¹⁰ A Bizottság (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelete (2017. május 31.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információk szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 272., 2017.10.21., 1. o.).

¹¹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final, 2019.12.11.

felhatalmazáson alapuló rendelet javasolt módosításai között – javulhat a multimodális utazási információk szolgáltatásainak színvonala és az utasoknak nyújtott tájékoztatás, ez pedig fellendítheti a multimodális mobilitást és hozzájárulhat a kibocsátások csökkentéséhez az európai zöld megállapodásban meghatározott célkitűzéseknek megfelelően.

- (3) Az európai adatstratégia¹² felvázolja, miért elengedhetetlen, hogy több adat álljon rendelkezésre mind a társadalmi, mind az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezeléséhez. Hangsúlyozza, hogy az adatvezérelt innováció milyen előnyökkel jár majd a polgárok számára, és javasolja az EU egészére kiterjedő közös, interoperábilis adatterek létrehozását a stratégiai ágazatokban, beleértve a közös európai mobilitási adatteret is. E tekintetben az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet hozzájárul a multimodális utazási információkba beépülő adatok jobb hozzáférhetőségéhez és megosztásához. A dinamikus adatkészletek hozzáférhetőségének az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításaiban javasolt kötelezővé tételével több adat válhat hozzáférhetővé és megoszthatóvá, összhangban az európai adatstratégia célkitűzéseivel.
- (4) Az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel¹³ való összhang érdekében és az átfedéseket elkerülendő az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet hatályát ki kell egészíteni a parkolásra vonatkozó egyes adattípusokkal, viszont az üzemanyag-töltő- és az elektromos töltőállomásokra vonatkozó adattípusokat ki kell vonni az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet hatálya alól. A parkolási adatok, például a parkolóhelyek elhelyezkedése és rendelkezésre állása, a parkolási díjfizetés helye és módja, valamint a parkolási díjakra vonatkozó információk fontosak a megbízható utazási információk szolgáltatásainak továbbfejlesztése szempontjából, így azokat az adattulajdonosoknak, például a közlekedési hatóságoknak, a fuvarozóknak, az infrastruktúra-működtetőknek, az igény szerinti szállítást kínáló szolgáltatóknak vagy a parkolóüzemeltetőknek hozzáférhetővé kell tenniük.
- (5) Összhangot kell biztosítani az utasok jogaira és kötelezettségeire vonatkozó, például a 261/2004/EK¹⁴, az 1177/2010/EU¹⁵, a 181/2011/EU¹⁶ és az (EU) 2021/782¹⁷ európai parlamenti és tanácsi rendeletben megállapított szabályokkal.
- (6) Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendeletben előírt intézkedéseknek adott esetben figyelembe kell venniük a jövőbeli adatmegosztási jogszabályt¹⁸.

¹² A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Európai adatstratégia, COM(2020) 66 final, 2020.2.19.

¹³ A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információk szolgáltatásainak nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 46., 2004.2.17., 1. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1177/2010/EU rendelete (2010. november 24.) a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 334., 2010.12.17., 1. o.).

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/782 rendelete (2021. április 29.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 172., 2021.5.17., 1. o.).

- (7) A multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtásának továbbra is az adatok képezik az alapját. Mivel az intelligens közlekedési rendszerek kiépítése Unió-szerte egyre nagyobb ütemben zajlik, azt támogatni kell a multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása szempontjából releváns, meglévő és új adattípusokhoz való hozzáférés bővítésével és zökkenőmentessé tételével. Ezért a múltbeli utazási és forgalmi adatok – különösen az átlagos késések kiszámításához –, a késésekre és a járatörlésekre vonatkozó megfigyelt adatok, valamint a parkolási információk fontosak és szükségesek a multimodális utazási információs szolgáltatások javításához és az utazások megkönnyítéséhez. Ami a múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokat illeti, csak a multimodális utazási információs szolgáltatások fejlesztése szempontjából releváns adatokat szükséges megosztani. A késésekre és a járatörlésekre vonatkozó megfigyelt adatok, valamint az utasok jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályok összekapcsolása lehetőséget kínál arra, hogy a szolgáltatók tájékoztassák az utasokat a kártérítéshez való jogaikról. Ebben az összefüggésben az adattulajdonosoknak a késések vagy a járatörlések okait is meg kell osztaniuk a kártérítéshez való jog elbírálása érdekében. Mivel a megfigyelt adatok megosztásának célja az utasok késés vagy járatörlés esetén fennálló kártérítéshez való jogához kapcsolódik, csak az érkezési vagy az indulási időpontra vagy mindkettőre vonatkozó adatokat, valamint – amennyiben lehetséges – a késések vagy járatörlések okait kell hozzáférhetővé tenni a 3. cikkben meghatározottak szerint a nemzeti hozzáférési ponton keresztül, az utazás során gyűjtött üzemeltetési adatokat nem. Az adattulajdonosoknak az (5) preambulumbekzdésben említett vonatkozó uniós jogszabályokban meghatározott utasjogoknak megfelelő ideig kell tárolniuk ezeket az adatokat.
- (8) A statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi adatok cseréje érdekében az adattulajdonosoknak a 3. cikkben meghatározottak szerint a nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhetővé kell tenniük ezeket az adatokat a 4. és az 5. cikkben említett szabványok és műszaki előírások tiszteletben tartásával. Más szabványok is használhatók, amennyiben az adattulajdonosok bizonyítani tudják, hogy azok teljes mértékben összeegyeztethetők a referenciaszabványokkal, és feltéve, hogy minden kért információt rendelkezésre bocsátanak. A kompatibilitás igazolására az adattulajdonosok átalakítókat vagy hitelesítőket is igénybe vehetnek.
- (9) Az Unióban a közszféra információinak további felhasználására vonatkozó minimumszabályokat rögzítő (EU) 2019/1024 irányelv¹⁹ nem érinti ezt a felhatalmazáson alapuló rendeletet.
- (10) A multimodális szállítás fellendítése fontos az Unió átfogó éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez. A dinamikus multimodális adatok hozzáférhetősege jelenleg sok kívánnivalót hagy maga után, pedig a multimodális utazási információs szolgáltatások Unió-szerte történő folyamatos fejlesztésének támogatásához szükség van dinamikus adatkészletekre, ezért ezek hozzáférhetőségéről rendelkezni kell.
- (11) A személyes adatok rendelkezésre bocsátásával és további felhasználásával kapcsolatos adatkezelést a személyes adatok és a magánélet védelméről szóló tagállami és uniós jogszabályokkal, különösen a nemzeti jogba átültetett (EU)

¹⁸ Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a méltányos adathozzáférésre és adatfelhasználásra vonatkozó harmonizált szabályokról (adatmegosztási jogszabály), COM/2022/68 final.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1024 irányelve (2019. június 20.) a nyílt hozzáférésű adatokról és a közszféra információinak további felhasználásáról (HL L 172., 2019.6.26., 56. o.).

2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel²⁰ és a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel²¹ összhangban kell végezni. E rendelet célkitűzéseinek eléréséhez nincs szükség személyes adatok megosztására a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül. Ezért az adattulajdonosoknak megfelelő technikai és szervezeti intézkedéseket kell hozniuk annak biztosítása érdekében, hogy a személyes adatokat anonimizálják, mielőtt azokat a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül rendelkezésre bocsátják.

- (12) A tagállamoknak és az intelligens közlekedési rendszerek érdekelt feleinek együttműködés révén megállapodásra kell jutniuk az adatminőség közös fogalom meghatározásairól annak érdekében, hogy az utazási és forgalmi adatok értékláncában közös adatminőségi mutatókat alkalmazzanak, például az adatok teljessége, pontossága és naprakészsége tekintetében, valamint az alkalmazott minőség-ellenőrzések kapcsán, különösen a határokon átnyúló szolgáltatások esetében. Ösztönözni kell őket arra is, hogy további erőfeszítéseket tegyenek a különböző adattípusokhoz tartozó minőségmérési és -ellenőrzési módszerek kidolgozása terén. A tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a folyamatban lévő és jövőbeli koordinációs projektek keretében megosszák egymással az adatminőség terén szerzett tudásukat, tapasztalataikat és bevált gyakorlatukat.
- (13) A multimodális utazási információs szolgáltatásoknak kellően pontosnak kell lenniük ahhoz, hogy a végfelhasználók a megbízhatóság és az időszerűség tekintetében a lehető legjobb tájékoztatást kaphassák. Az adatok minőségének javítása érdekében az adatfelhasználókat és az adattulajdonosokat ösztönözni kell az együttműködésre annak biztosítása érdekében, hogy az adatok a lehető legpontosabbak legyenek, például a felhasználók jelenthetik a pontatlanságokat annak az adattulajdonosnak, amelyektől az adatok származnak.
- (14) A nemzeti hozzáférési pontok sikeressége és költséghatékonysága, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy az adatfelhasználók kereshessék és használhassák a 3. cikkben meghatározottak szerint a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül hozzáférhetővé tett adatkészleteket, a tagállamoknak és az intelligens közlekedési rendszerekben érdekelt feleknek együttműködés révén megállapodásra kell jutniuk a metaadatokra vonatkozó követelményekről a napDCAT-AP metaadatséma és annak későbbi verziói alapján.
- (15) A tagállamoknak az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet végrehajtását elősegítő jelenlegi és jövőbeli koordinációs projektekben együtt kell működniük a megfelelés értékelésére vonatkozó megközelítéseik összehangolása érdekében.
- (16) Ahhoz, hogy az e rendeletben meghatározott valamennyi dinamikus utazási és forgalmi adatkészlet hozzáférhetővé váljon az előírt formátumokban a 3. cikkben meghatározottak szerint a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül, naprakésszé kell tenni az adatok rendelkezésre bocsátásának időkeretét. Ezenkívül meg kell határozni az új statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatkészletek szolgáltatásának időkeretét is.

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről (az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv) (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.).

- (17) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet²² 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2023. július 25-én véleményt nyilvánított.
- (18) Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításai

Az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„(1) Ez a rendelet meghatározza azokat a követelményeket, amelyekkel biztosítható az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások pontossága és határokon keresztül elérhetősége a végfelhasználók számára.”;
2. a 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a 2010/40/EU irányelv 4. cikkében és az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkében megállapított fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

A multimodális utazási és forgalmi információk tekintetében a következő fogalommeghatározások is alkalmazandók:

1. »multimodális utazási információ«: bármilyen statikus, múltbeli, megfigyelt vagy dinamikus utazási és forgalmi adatból vagy ezek kombinációjából származó, bármilyen kommunikációs eszközön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátott információ, amely kiterjed legalább két szállítási módra, és lehetővé teszi azok összehasonlítását;
2. »utazási információs szolgáltatás«: az intelligens közlekedési rendszer olyan szolgáltatása – ideértve a digitális térképeket is – amely az adatfelhasználókat és a végfelhasználókat legalább egy szállítási módra vonatkozó utazási és forgalmi információkkal látja el;
3. »dinamikus utazási és forgalmi adatok«: különböző szállítási módokra vonatkozó, gyakran változó adatok, illetve a váratlan eseményekre vagy körülményekre vonatkozó adatok a mellékletben felsoroltaknak megfelelően;
4. »statikus utazási és forgalmi adatok«: különböző szállítási módokra vonatkozó, nem gyakran változó adatok, illetve a tervezett változásokra vonatkozó adatok a mellékletben felsoroltaknak megfelelően;
5. »múltbeli utazási és forgalmi adatok«: korábbi méréseken alapuló, a forgalmi jellemzőkre vonatkozó és az átlagos késések órától, naptól és évszaktól függő

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

kiszámításához használt adatok, ideértve a forgalmi torlódások mértékét, az átlagos sebességeket és az átlagos utazási időket;

6. »megfigyelt adatok«: utazási és forgalmi üzemeltetési adatok, például a késések és a járattörlések hosszára és okaira vonatkozó adatok, amelyek a szolgáltatások üzemeltetése során keletkeznek és gyűjthetők;
7. »adatfelhasználó«: bármely köz- vagy magánjogi jogalany, például közlekedési hatóságok, fuvarozók, utazási információs szolgáltatók, digitálistérkép-előállítók, igény szerinti szállítást kínáló szolgáltatók és infrastruktúra-működtetők, vagy bármely olyan más jogalany, aki a mellékletben felsorolt adatok használatával multimodális utazási információkat hoz létre, illetve az adattulajdonos által meghatározott feltételeknek megfelelően ezeket az adatokat más célokra használja fel;
8. »közlekedési hatóság«: olyan közigazgatási szerv, amely a területi illetékességébe tartozó közlekedési hálózat vagy szállítási szolgáltatás vagy mindkettő forgalomtervezéséért, -ellenőrzéséért vagy -irányításáért felel;
9. »fuvarozó«: egy szállítási szolgáltatás fenntartásáért és kezeléséért felelős köz- vagy magánjogi jogalany;
10. »igény szerinti szállítást kínáló szolgáltató«: a végfelhasználók részére igény szerinti szállítási szolgáltatásokat nyújtó köz- vagy magánjogi jogalany;
11. »adattulajdonos«: olyan jogi személy, köz- vagy magánjogi jogalany, aki az alkalmazandó uniós vagy nemzeti joggal összhangban jogosult az ellenőrzése alá tartozó, a mellékletben említett adatokhoz hozzáférést adni vagy azokat megosztani, például közlekedési hatóság, fuvarozó, infrastruktúra-működtető vagy igény szerinti szállítást kínáló szolgáltató;
12. »igény szerinti szállítási szolgáltatás«: olyan szolgáltatás, amelynek teljesítése előtt interakcióra van szükség az igény szerinti szállítást kínáló szolgáltató és a végfelhasználó között;
13. »végfelhasználó«: bármely természetes vagy jogi személy, aki hozzáfér utazási információs szolgáltatásokhoz;
14. »metaadat«: adatok tartalmának strukturált leírása, amely megkönnyíti ezen adatok kereshetőségét és felhasználását;
15. »útvonaltervezési eredmény«: egy végfelhasználó útvonaltervezési kérésére géppel olvasható digitális formátumban létrehozott útvonal, amely hivatkozik a használt átadási pont(ok)ra;
16. »átadási pont«: az az állomás, megálló vagy helyszín, ahol két utazási információs szolgáltatás útvonaltervezési eredményei egymáshoz kapcsolódnak egy útvonal létrehozása érdekében;
17. »hozzáférési pont«: olyan digitális interfész, ahol a mellékletben felsorolt adatokat és a hozzájuk tartozó metaadatokat, vagy ahol ezen adatok forrásait és metaadatait további felhasználás céljából hozzáférhetővé teszik az adatfelhasználók számára;
18. »adatfrissítés«: meglévő adatok bármilyen módosítása, beleértve a törlést és új vagy további elemek hozzáadását is;

19. »keresőszolgáltatás«: a kért adatoknak a hozzájuk tartozó metaadatok tartalmának felhasználásával történő keresését és e tartalmak megjelenítését lehetővé tevő szolgáltatás;
 20. »adatok hozzáférhetősége«: adatok bármely időpontban történő lekérésének és géppel olvasható digitális formátumban való megszerzésének lehetősége;
 21. »átfogó transzeurópai közlekedési hálózat« vagy »TEN-T«: az 1315/2013/EU rendelet 6. cikkének (2) bekezdésében említett közlekedési infrastruktúra és intézkedések;
 22. »adatok időszerűsége«: naprakész adatok rendelkezésre bocsátása az adatfelhasználók és a végfelhasználók számára kellő időben ahhoz, hogy hasznosak legyenek;
 23. »utazási információs szolgáltató«: olyan állami vagy magánszolgáltató, aki legalább egyféle utazási és forgalmi információt szolgáltat az adatfelhasználók és a végfelhasználók részére, kivéve az információk egyszerű átalakítását;
 24. »szolgáltatás összekapcsolása«: helyi, regionális és nemzeti utazási információs szolgáltatások műszaki interfészekon keresztül megvalósuló kapcsolódása statikus, múltbeli, megfigyelt és/vagy dinamikus utazási és forgalmi adatokon alapuló útvonaltervezési eredmények vagy más alkalmazásprogramozási felület (API) által létrehozott eredmények nyújtása érdekében;
 25. »hozzáférési csomópont«: olyan előre meghatározott hely, ahol az utasok be- vagy kiszállhatnak menetrend szerinti, illetve igény szerinti szállítási eszközbe vagy eszközből.”;
3. a 3. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Minden tagállamnak létre kell hoznia egy nemzeti hozzáférési pontot. A nemzeti hozzáférési pont egyetlen hozzáférési pontot képez az adattulajdonosok által az adatfelhasználók számára rendelkezésre bocsátott, egy adott tagállam területén a különböző szállítási módokra vonatkozó, a mellékletben meghatározott statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi adatokhoz, beleértve adatfrissítéseket is.”;
 - b) a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A nemzeti hozzáférési pontok keresőszolgáltatásokat nyújtanak az adatfelhasználóknak.

(4) A tagállamok az intelligens közlekedési rendszerek megfelelő érdekelt feleivel együttműködve megállapodásra jutnak a metaadatokra vonatkozó követelményekről. Az adattulajdonosok biztosítják, hogy a metaadatokat ezen követelmények alapján bocsássák rendelkezésre.”;
 - c) a cikk a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A nemzeti hozzáférési ponton keresztül adatokat rendelkezésre bocsátó jogalanyok ehhez a tevékenységhez az alkalmazandó megállapodásokkal összhangban közvetítőt is igénybe vehetnek, többek között harmadik fél adatbázisát vagy aggregátort. Ez nem mentesíti az eredeti adattulajdonost a 3–8. cikkben meghatározott kötelezettségeik alól.”;

4. a 4., 5. és 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

A statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása

- (1) Az adattulajdonosok a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátják a különböző szállítási módokra és eszközökre vonatkozó, a melléklet 1. pontjában felsorolt statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokat a következők használatával:
 - a) közúti szállítás kapcsán az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelet 4. cikkében meghatározott szabványos formátum;
 - b) más szállítási módok kapcsán az alábbi szabványok és műszaki előírások egyike, vagy bármely olyan, géppel olvasható digitális formátum, amely – többek között automatikus átalakítók és hitelesítők révén – bizonyíthatóan teljes mértékben kompatibilis és interoperábilis az említett szabványokkal és műszaki előírásokkal:
 - i. NeTeX CEN/TS 16614 és annak későbbi verziói;
 - ii. a 454/2011/EU rendeletben meghatározott műszaki előírások;
 - iii. az IATA személyszállítási szolgáltatási konferencia felügyelete alatt közzétett műszaki dokumentumok;
 - iv. EN 12896 Transmodel, ha nincs referencia-csereprotokoll;
 - c) a térbeli hálózat kapcsán a 2007/2/EK irányelv 7. cikkében meghatározott követelmények.
- (2) A melléklet 1. pontjában felsorolt statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokat, amelyekre a NeTeX és a DATEX II alkalmazható, minimális uniós vagy nemzeti profilokon keresztül kell megjeleníteni.
- (3) Az adattulajdonosok a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokat bocsátanak rendelkezésre az előírt formátumokban az alábbi menetrendnek megfelelően:
 - a) a melléklet 1.1. pontjában, kivéve az 1.1. d) ix. pontban felsorolt utazási és forgalmi adatokat az átfogó TEN-T hálózat kapcsán 2019. december 1-jéig;
 - b) a melléklet 1.2. pontjában, kivéve az 1.2. a) i. és iii., valamint az 1.2. c) ii. pontban felsorolt utazási és forgalmi adatokat az átfogó TEN-T hálózat kapcsán 2020. december 1-jéig;
 - c) a melléklet 1.3. pontjában, kivéve az 1.3. c) iii. pontban felsorolt utazási és forgalmi adatokat az átfogó TEN-T hálózat kapcsán 2021. december 1-jéig;
 - d) a melléklet 1.1., 1.2. és 1.3. pontjában – kivéve az 1.1. d) ix., az 1.2. a) i., iii. és vii., az 1.2. c) ii., az 1.3. c) iii. pontban, valamint az igény szerinti szállítás esetében az 1.2. c) i., az 1.3. a) ii. és iii. pontban – felsorolt utazási és forgalmi adatokat az uniós közlekedési hálózat más részei kapcsán 2023. december 1-jéig;

- e) a melléklet 1.1. d) ix., 1.2. a) i., iii. és vii., 1.2. c) ii., 1.3. c) iii. pontjában és az igény szerinti szállítás esetében az 1.2. c) i. és az 1.3. a) ii. és iii. pontjában felsorolt utazási és forgalmi adatokat a teljes uniós közlekedési hálózat kapcsán 2024. december 1-jéig;
 - f) a melléklet 1.4. pontjában felsorolt utazási és forgalmi adatokat a teljes uniós közlekedési hálózat kapcsán 2025. december 1-jéig.
- (4) A mellékletben felsorolt statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokat a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátó alkalmazásprogramozási felületeket nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni az adatfelhasználók számára, adott esetben regisztráció mellett.
- (5) Az adatfelhasználók és az adattulajdonosok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy a statikus, múltbeli és megfigyelt utazási és forgalmi adatokkal kapcsolatos pontatlanságokról haladéktalanul értesítsék azt az adattulajdonost, amelytől az adatok származnak.
- (6) Az adattulajdonosok által a nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátott adatok nem tartalmazhatnak az (EU) 2016/679 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti személyes adatokat.

5. cikk

A dinamikus utazási és forgalmi adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása

- (1) Az adattulajdonosok a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátják a különböző szállítási módokra és szállítóeszközökre vonatkozó, a melléklet 2.1. és 2.2. pontjában felsorolt dinamikus utazási és forgalmi adatokat a következők használatával:
- a) a közúti szállítás kapcsán az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelet 5. és 6. cikkében meghatározott formátumok;
 - b) az egyéb szállítási módok kapcsán valamely alábbi szabvány vagy műszaki előírás, vagy bármely olyan, géppel olvasható digitális formátum, amely – többek között automatikus átalakítók és hitelesítők révén – bizonyíthatóan teljes mértékben kompatibilis és interoperábilis az említett szabványokkal és műszaki előírásokkal:
 - i. SIRI CEN/TS 15531 és annak későbbi verziói;
 - ii. a 454/2011/EU rendeletben meghatározott műszaki előírások.
- (2) A melléklet 2.1. és 2.2. pontjában felsorolt dinamikus utazási és forgalmi adatokat, amelyekre alkalmazható a SIRI és a DATEX II, uniós vagy nemzeti minimumprofilokon keresztül kell megjeleníteni.
- (3) Az adattulajdonosok a dinamikus utazási és forgalmi adatokat az előírt formátumokban a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül az alábbi menetrendnek megfelelően bocsátják rendelkezésre:
- a) a melléklet 2.1. pontjában említett, az átfogó TEN-T hálózatra vonatkozó utazási és forgalmi adatokat 2025. december 1-jéig;
 - b) a melléklet 2.2. pontjában említett, az átfogó TEN-T hálózatra vonatkozó utazási és forgalmi adatokat 2026. december 1-jéig;

- c) a melléklet 2.1. és 2.2. pontjában említett, az uniós közlekedési hálózat más részeire vonatkozó utazási és forgalmi adatokat 2028. december 1-jéig.
- (4) Az egyes tagállamok dönthetnek úgy, hogy a melléklet 2.3. pontjában felsorolt különböző szállítási módokra és az adott tagállam területére vonatkozó dinamikus utazási és forgalmi adatokat az adattulajdonosoknak a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül kell rendelkezésre bocsátaniuk. Ebben az esetben az adattulajdonosoknak a SIRI CEN/TS 15531 szabványt és annak későbbi verzióit, vagy bármely olyan, géppel olvasható digitális formátumot kell használniuk, amely – többek között automatikus átalakítók és hitelesítők révén – bizonyíthatóan teljes mértékben kompatibilis és interoperábilis az említett szabványokkal és műszaki előírásokkal.
- (5) A mellékletben felsorolt dinamikus utazási és forgalmi adatokat a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátó alkalmazásprogramozási felületeket nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni az adatfelhasználók számára, adott esetben regisztráció mellett.
- (6) Az adatfelhasználók és az adattulajdonosok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy a dinamikus utazási és forgalmi adatokkal kapcsolatos pontatlanságokról haladéktalanul értesítsék azt az adattulajdonost, amelytől az adatok származnak.
- (7) Az adattulajdonosok által a nemzeti hozzáférési ponton keresztül rendelkezésre bocsátott adatok nem tartalmazhatnak az (EU) 2016/679 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti személyes adatokat.

6. cikk

Az adatok frissítése

- (1) Az utazási információs szolgáltatásoknak az elérhető legfrissebb statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi adatokon kell alapulniuk.
- (2) Amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett adatokban változás következik be, az adattulajdonosok frissítik az érintett, a mellékletben felsorolt statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi adatokat, és azokat a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhetővé teszik olyan időkereten belül, amely lehetővé teszi az adatok 8. cikkel összhangban történő megbízható és hatékony felhasználását. Amennyiben egy változásról előzetes tudomásuk van, az adattulajdonosok ezekről a frissítésekről előre figyelmeztetik az adatfelhasználókat. Ezenfelül mihamarabb kijavítanak minden olyan pontatlanságot, amelyet az adataikban észleltek, vagy amelyet adatfelhasználók, illetve végfelhasználók jeleztek nekik.”;
5. a 7. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „(1) Az utazási információs szolgáltatók kérésre statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi információkon alapuló útvonaltervezési eredményeket nyújtanak más utazási információs szolgáltatók részére.”;
6. a 8. cikk (1)–(4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A mellékletben felsorolt utazási és forgalmi adatokat és a kapcsolódó metaadatokat, ideértve az azok minőségére vonatkozó információkat is, megkülönböztetésmentes alapon hozzáférhetővé kell tenni a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül az Unión belüli csere és további felhasználás céljából olyan időkereten belül, amely lehetővé teszi az adatok megbízható és hatékony további felhasználását. Ezeknek az adatoknak pontosnak és naprakésznek kell lenniük, és adatminőségi minimumkövetelményeken kell alapulniuk. E célból a tagállamok az intelligens közlekedési rendszerek megfelelő érdekelt feleivel együttműködve megállapodásra jutnak az adatminőségi minimumkövetelményekről.

(2) Az (1) bekezdésben említett adatok további felhasználásának semleges módon és az adattulajdonossal szembeni megkülönböztetés vagy elfogultság nélkül kell történnie. Az utazási lehetőségek rangsorolásához figyelembe vett, a különböző szállítási módokra vagy azok kombinációira vonatkozó kritériumoknak átláthatóknak kell lenniük, és nem alapulhatnak semmilyen, az adatfelhasználó vagy a végfelhasználó azonosságához közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó tényezőn, sem pedig az adatok további felhasználásával kapcsolatos esetleges üzleti megfontolásokon, és azokat minden részt vevő adatfelhasználó vagy végfelhasználó tekintetében megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni. Az első útvonalterv megjelenítése nem vezetheti félre a végfelhasználót.

(3) A statikus, múltbeli, megfigyelt és dinamikus utazási és forgalmi adatok további felhasználása esetén fel kell tüntetni ezen adatok forrását, ha az adattulajdonos ezt megköveteli. Szintén fel kell tüntetni a statikus, múltbeli, megfigyelt és – amennyiben lehetséges – a dinamikus adatok frissítési gyakoriságát.

(4) A 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül nyújtott forgalmi és utazási adatok felhasználására vonatkozó feltételeket hasznosítási megállapodás útján is meg lehet határozni. E feltételek nem korlátozhatják szükségtelenül a további felhasználás lehetőségeit, és nem szolgálhatnak a verseny korlátozására. A hasznosítási megállapodások mindenképpen a lehető legkisebb mértékben korlátozzák a további felhasználást. Minden pénzügyi ellentételezésnek észszerűnek és az érintett utazási és forgalmi adatok rendelkezésre bocsátása és terjesztése során felmerült jogos költségekkel arányosnak kell lennie.”;

7. a 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A megfelelés értékelése

(1) A tagállamok értékelik, hogy az adattulajdonosok és az utazási információs szolgáltatók megfelelnek-e a 3–8. cikkben meghatározott követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdésben említett értékelés elvégzése érdekében a tagállamok illetékes hatóságai a következő dokumentumokat kérhetik az adattulajdonosoktól és az utazási információs szolgáltatóktól:

- a) a nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhető utazási és forgalmi adatok leírása, az adatok minőségére vonatkozó információk és az adatok további felhasználásának feltételei;
- b) a rendelkezésre álló utazási információs szolgáltatások leírása, beleértve adott esetben az egyéb szolgáltatásokhoz való kapcsolódásokat is;

- c) egy bizonyítékokon alapuló nyilatkozat a 3–8. cikk követelményeinek való megfelelésről;
 - d) az utazási információs szolgáltatókkal kötött hasznosítási vagy egyéb szerződés.
- (3) A tagállamok szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a (2) bekezdés c) pontjában említett nyilatkozatok helyállóságát.”;
8. a 10. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „(2) A tagállamok a 2010/40/EU irányelv 17. cikkének (3) bekezdésében előírt eredményjelentések keretében beszámolnak a Bizottságnak a következőkről:
- a) a mellékletben említett utazási és forgalmi adattípusok hozzáférhetősége és cseréje területén történt előrelépések;
 - b) a mellékletben említett és a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhető adatok földrajzi hatálya és minősége, beleértve az e minőség meghatározásához használt kritériumokat és a nyomon követésére használt eszközöket;
 - c) az utazási információs szolgáltatások összekapcsolása;
 - d) a 9. cikk (1) bekezdésében említett megfelelés-értékelés eredménye;
 - e) adott esetben a 3. cikkel összhangban létrehozott nemzeti hozzáférési pontot érintő változások leírása.”;
9. a melléklet helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én. 2023.11.29.

a Bizottság részéről
elnök
Ursula VON DER LEYEN



Brüsszel, 2023.11.29.
C(2023) 8105 final

ANNEX

MELLÉKLET

a következőhöz:

A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról

Melléklet
„MELLÉKLET
ADATKATEGÓRIÁK

(a 2., a 3., a 4., az 5., a 6., a 8. és a 10. cikknek megfelelően)

A szállítási módok és szállítóeszközök felosztása, beleértve a szolgáltatásokat, mint például:

Menetrend szerinti szállítás, például:

Légi fuvarozás, vasút – ideértve a nagy sebességű vasutat, a hagyományos vasutat és a helyi érdekű vasutat, kötélpálya-létesítmények, távolsági autóbusz, tengeri fuvarozás – ideértve a kompokat is –, belvízi hajóközlekedés, metró, villamos, busz, trolibusz.

Igény szerinti szállítás, például:

Transzferbusz, transzferkomp, telefonon foglalható szállítási szolgáltatások, taxi, autómegosztás, telekocsi, autóbérlés, fuvarmegosztás, kerékpármegosztás, kerékpárkölcsonzés, kerékpárbérlés, e-robogók közös használata.

Egyéni közlekedés, például:

Autó, motorkerékpár, kerékpár, robogó, gyaloglás.

1. A STATIKUS, MÚLTBELI ÉS MEGFIGYELT UTAZÁSI ÉS FORGALMI ADATOK TÍPUSAI

1.1. 1. szolgáltatási szint

- a) Helyszíneresés (indulási/célpont):
 - i. címek (utcanév, házszám, postai irányítószám);
 - ii. földrajzi helyek (település, város, falu, előváros, közigazgatási egység);
 - iii. látnivalók (a közlekedési információkhoz kapcsolódóan), ahova az emberek esetleg el szeretnének jutni;
- b) Útvonaltervek: üzemelési naptár, amelyben a naptári napok a megfelelő naptípushoz vannak rendelve
- c) Helyszíneresés (hozzáférési csomópontok) – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében:
 - i. azonosított hozzáférési csomópontok;
 - ii. a hozzáférési csomópontok geometriai, illetve térkép szerinti szerkezete;
- d) Útvonalterv-számítás – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében:
 - i. csatlakozások, átszállási lehetőségek;
 - ii. alapértelmezett átszállási idők;
 - iii. hálózati topológia és útvonalak/járatok (topológia);
 - iv. fuvarozók;
 - v. menetrendek;
 - vi. garantált menetrend szerinti szolgáltatások közötti tervezett átszállások;

- vii. üzemidő;
 - viii. a hozzáférési csomópontok felszereltsége (többek között vágányinformáció, információs pult/tájékoztató táblák, jegypénztárak, felvonók/lépcsők, a be- és kijáratok elhelyezkedése);
 - ix. a járművek, beleértve azok akadálymentességét (például alacsony padlós, kerekessel használható, babakocsi-barát) és a fedélzeti szolgáltatások (például WC-k) akadálymentességét;
 - x. a hozzáférési csomópontok és az átszállási útvonalak akadálymentessége (például felvonók, mozgólépcsők megléte);
 - xi. segítség (például helyszíni segítségnyújtó szolgálat) elérhetősége;
- e) Útvonalterv-számítás:
- i. a közúthálózat (beleértve a buszok/taxik számára elkülönített sávokat is);
 - ii. a kerékpárút-hálózat (kerékpárutak, kerékpársávok, közös busz- és kerékpársávok, járművekkel közös közúti sávok, gyalogosokkal közös utak);
 - iii. a gyalogos úthálózat és az akadálymentességet szolgáló megoldások.

1.2. 2. szolgáltatási szint

- a) Helyszíneresés – az igény szerinti szállítás és az egyéni közlekedés esetében:
- i. a parkolóhelyek (utcai és fedett helyek) elhelyezkedése, beleértve a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára akadálymentesített parkolóhelyeket is;
 - ii. P+R megállók;
 - iii. P+D megállók;
 - iv. kerékpár-megosztó állomások;
 - v. autómegosztó állomások;
 - vi. biztonságos kerékpárparkolók (például zárható kerékpárgarázsok);
 - vii. robogóparkolók;
- b) Információs szolgáltatás:
- i. hol és hogyan lehet menetrend szerinti utazásra szóló jegyet vásárolni, beleértve az értékesítési csatornákat, a teljesítési és fizetési módokat;
 - ii. hol és hogyan lehet kifizetni a parkolást, beleértve az értékesítési csatornákat, a teljesítési és fizetési módokat;
- c) Kiegészítő információk – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében:
- i. alapvető általános viteldíjak:
 - a díjkörzetekre vonatkozó adatok (díjszabási zónák, illetve megállók, díjszabási szintek);
 - szabványdíjas konstrukciók (pont-pont összeköttetés, beleértve a napi és heti díjakat, zónadíjakat, fix díjakat);

- i. a jármű felszereltsége, beleértve a kocsiosztályokat, a fedélzeti wifi-hálózatot, a kerékpár-szállítási kapacitást és feltételeket.

1.3. 3. szolgáltatási szint

- a) Az általános és a különleges viteldíjak részletes lekérdezése – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében:
 - i. utaskategóriák (például felnőtt, gyermek, idős, diák, katona/veterán, fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű utasok, utaskategorizálási kritériumok és utazási osztályok);
 - ii. általános díjszabású termékek (hozzáférési jogok, például zónák/pont-pont összeköttetés, beleértve a napi és heti egyirányú és menettérti jegyeket, hozzáférési jogosultság, a használat alapvető feltételei, például érvényességi idő/fuvarozó/utazási időszak/átszállás, különböző pontok közötti pont-pont összeköttetések szabványairai, például a napi és heti díjak/zónadíjak/fix díjak);
 - iii. különleges díjszabású termékek (további különleges feltételekhez kötött ajánlatok, például promóciós árak, csoportos díjak, időszakos bérletek, különböző termékeket és kiegészítő termékeket, például parkolást és utazást kombináló összetett termékek, minimális tartózkodási idő);
 - iv. alapvető üzleti feltételek, például visszatérítés, helyettesítés, csere vagy átruházás;
 - v. alapvető foglalási feltételek, például vásárlási ablakok, érvényességi időszakok, útvonalkorlátozások, zónadíjak, minimális tartózkodási idő;
- b) Információs szolgáltatás – igény szerinti szállítás esetében: a keresletorientált szállítási szolgáltatások lefoglalásának módja, beleértve az értékesítési csatornákat, a teljesítési és a fizetési módokat;
- c) Útvonaltervek:
 - i. a kerékpárút-hálózat részletes tulajdonságai (a burkolat minősége, egymás melletti kerékpározás, megosztott útfelület, úttesten vagy azon kívül, kifejezetten szép útvonal, „csak gyalogosoknak” útvonal, kanyarodási vagy behajtási korlátozások – például forgalommal szembeni haladás);
 - ii. a környezeti hatások, például az üvegházhatású kibocsátások kiszámításához szükséges paraméterek járműtípusok szerint, utaskilométerenként vagy gyalog megtett távolság szerint;
 - iii. a hagyományos és alternatív üzemanyag-fogyasztás kiszámításához szükséges paraméterek;
- d) Útvonalterv-számítás: becsült utazási idők a nap típusa és a napon belüli időszáv alapján, illetve szállítási mód vagy ezek kombinációja alapján.

1.4. 4. szolgáltatási szint

- a) A késésekre vonatkozó múltbeli utazási és forgalmi adatok – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében;
- b) A késésekre és az áthaladási időkre vonatkozó megfigyelt adatok – a menetrend szerinti szállítás esetében;

- i. a vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében a legalább 60 perces késések hossza és lehetőség szerint oka (az (EU) 2021/782 rendelet 19. cikkével összhangban);
 - ii. a tengeri és belvízi személyszállítási szolgáltatások esetében az indulás több mint 90 perces késéseinek hossza és lehetőség szerint oka (az 1177/2010/EU rendelet 18. cikkével összhangban);
 - iii. a menetrend szerinti buszos és távolsági buszos, legalább 250 km menetrend szerinti távolságra közlekedő személyszállítási szolgáltatások esetében a pályaudvarról való indulás több mint 120 perces késéseinek hossza és lehetőség szerint oka (a 181/2011/EU rendelet 19. cikkével összhangban);
 - iv. légi járatok indulásának legalább 120 perces késéseinek; légi járatok érkezésének legalább 180 perces késéseinek hossza és lehetőség szerint oka (a 261/2004/EK rendelet 5. és 6. cikkével összhangban);
- c) A járatörlésekre vonatkozó megfigyelt adatok – menetrend szerinti szállítás esetében:
- i. a vasúti személyszállítási szolgáltatások törlése és – amennyiben lehetséges – a törlés oka;
 - ii. a tengeri és belvízi személyszállítási szolgáltatások törlése és – amennyiben lehetséges – a törlés oka;
 - iii. a legalább 250 km menetrend szerinti távolságra közlekedő autóbuszjáratok törlése és – amennyiben lehetséges – a törlés oka;
 - iv. a légi járatok törlése és – amennyiben lehetséges – a törlés oka;
- d) Tájékoztatás a parkolási díjakról.

2. A DINAMIKUS UTAZÁSI ÉS FORGALMI ADATOK TÍPUSAI

2.1. 1. szolgáltatási szint

Áthaladási idők, útvonaltervek és kiegészítő információk:

- i. fennakadások, például hálózatlezárássok és/vagy elterelések, és – amennyiben lehetséges – ezek oka;
- ii. valós idejű státuszinformáció, például a járatok becsült indulási és érkezési ideje, késések, járatörlések, a garantált csatlakozások nyomon követése;
- iii. státuszinformációk a hozzáférési csomópontokról (beleértve a dinamikus vágányinformációt, a működő felvonókat/mozgólépcsőket, a lezárt be- és kijáratok elhelyezkedését) – minden menetrend szerinti szállítási módban.

2.2. 2. szolgáltatási szint

- a) Információ a parkolási díjakról – az igény szerinti szállítás és adott esetben az egyéni közlekedés esetében;
- b) Rendelkezésre állás és elhelyezkedés – az igény szerinti szállítás és adott esetben az egyéni közlekedés esetében;

- i. az autómegosztás, a kerékpármegosztás, a robogómegosztás vagy más járműmegosztás lehetősége és helye;
- ii. a rendelkezésre álló gépkocsi-parkolóhelyek (utcai és fedett helyek).

2.3. 3. szolgáltatási szint

Járműfoglaltsági információk – a menetrend szerinti és adott esetben az igény szerinti szállítás esetében.”