



Bruksela, dnia 29.11.2023 r.
C(2023) 8105 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 29.11.2023 r.

**zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełniające dyrektywę
Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia
ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 uzupełniającym dyrektywę 2010/40/UE w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS)¹ określono specyfikacje zapewniające dokładność i dostępność ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych dla użytkowników ITS w skali międzynarodowej.

W szczególności w załączniku do rozporządzenia delegowanego określono rodzaje danych – jeżeli istnieją w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego – które muszą udostępniać organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury i podmioty świadczące usługi transportu na żądanie. Tego rodzaju dane są niezbędne z punktu widzenia świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu w każdym państwie członkowskim w formacie standardowym. W rozporządzeniu delegowanym określono również warunki dostępu do danych, ich ponownego wykorzystywania i aktualizacji, a także ocenę zgodności z rozporządzeniem delegowanym oraz przepisy wykonawcze objęte obowiązkiem sprawozdawczym.

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 ustalono różne daty rozpoczęcia stosowania, od 1 grudnia 2019 r. do 1 grudnia 2023 r., w zależności od rodzaju danych. W przedmiotowym rozporządzeniu delegowanym przewidziano również wymianę między podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży wyników wyznaczenia trasy opartych na danych statycznych oraz w miarę możliwości – dynamicznych.

Wymogi określone w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 mają zastosowanie wyłącznie do rodzajów danych wymienionych w załączniku, pod warunkiem że dane te istnieją już w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego; nie przewidziano w nich tworzenia nowych danych ani gromadzenia tych rodzajów danych przez posiadaczy danych.

Ponadto w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 nie wymaga się, aby rodzaje danych wymienione w załączniku były udostępniane nieodpłatnie. Szczegółowe wymogi w tym zakresie można jednak nałożyć w drodze innych przepisów UE lub przepisów krajowych. Krajowe punkty dostępu świadczą usługi wyszukiwania umożliwiające zainteresowanym stronom uzyskanie informacji o tym, jakie dane są dostępne i jakie warunki mają zastosowanie do ich ponownego wykorzystywania. Dane dostępne za pośrednictwem krajowych punktów dostępu mogą być przedmiotem umów licencyjnych w celu udzielenia dostępu do danych lub ich udostępniania i ponownego wykorzystywania.

Po przeprowadzeniu szczegółowego badania, które obejmowało analizę kosztów i korzyści, zalecono przegląd rozporządzenia delegowanego zgodnie z celami określonymi w zaktualizowanym programie roboczym na lata 2018–2022 dotyczącym dyrektywy w sprawie ITS² i potwierdzonymi w zaktualizowanym programie roboczym na lata 2022–2027³.

Przegląd ten zapowiedziano w opublikowanej w grudniu 2020 r. strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁴ jako działanie 36 w ramach inicjatywy

¹ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ COM/2020/789 final.

przewodniej 6 („Urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności”).

Z punktu widzenia wsparcia rozwoju ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych niezbędne jest wprowadzenie obowiązku zapewnienia dostępności zbiorów danych dynamicznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, w tym transportu na żądanie. W celu zapewnienia bardziej dokładnych i dostępnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych konieczne są dodatkowe rodzaje danych statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych. Obejmują one dane na temat parkingów, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz liczby miejsc na rowery w środkach transportu opartego o rozkład jazdy.

Niniejsza rewizja rozporządzenia delegowanego pomaga UE w pełnym wykorzystaniu inteligentnych rozwiązań cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych. Rewizja ma również na celu wyjaśnienie wszelkich przypadków pokrywania się z innymi rozporządzeniami delegowanymi uzupełniającymi dyrektywę w sprawie ITS, w szczególności z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/670 w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu⁵.

Zainteresowanymi stronami ITS, które wymieniono w rozporządzeniu delegowanym, są przedstawiciele państw członkowskich, w tym władze krajowe lub lokalne, oraz przedstawiciele przemysłu. Strony te mogą być reprezentowane indywidualnie lub wspólnie w ramach współpracy lub projektu.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

W ramach przygotowania do rewizji rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 przeprowadzono analizę kosztów i korzyści, która obejmowała ankietę wśród zainteresowanych stron. Ankietę tę przeprowadzono w okresie od 22 marca 2022 r. do 3 czerwca 2022 r. i otrzymano 55 odpowiedzi. Ponadto w okresie od kwietnia do lipca 2022 r. przeprowadzono 66 ukierunkowanych wywiadów z zainteresowanymi stronami, w tym z 21 państwami członkowskimi lub krajowymi punktami dostępu i 45 innymi zainteresowanymi stronami. Siedem z tych wywiadów były to wywiady rozpoznawcze.

W okresie od 1 grudnia 2021 r. do 23 lutego 2022 r. Komisja rozpoczęła konsultacje publiczne⁶. Otrzymano 336 odpowiedzi i 30 dokumentów przedstawiających stanowisko. 65 % respondentów zwróciło uwagę na trudności z dostępem do informacji na temat wariantów podróży online przy planowaniu podróży. 79 % respondentów podkreśliło, że rozporządzenie delegowane jest istotne albo bardzo istotne z punktu widzenia wspierania wprowadzania usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. Kolejnym głównym zidentyfikowanym wyzwaniem dotyczącym dostępności i wymiany danych była „ograniczona jakość danych” oraz „brak dostępu do danych w czasie rzeczywistym”.

Państwa członkowskie, kraje EOG i Szwajcarię poproszono o wyznaczenie ekspertów do udziału w serii spotkań z Komisją, aby pomóc w opracowaniu rewizji rozporządzenia

⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).

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

delegowanego. W okresie od 23 lutego 2022 r. do 20 stycznia 2023 r. odbyło się dziewięć spotkań⁷. Ponadto odbyło się kilka spotkań dwustronnych z państwami członkowskimi.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełnia dyrektywę 2010/40/UE, zgodnie z art. 7, w odniesieniu do działania priorytetowego a) określonego w art. 3 tej dyrektywy. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w art. 12 tej samej dyrektywy.

Informacje o podróżach multimodalnych mogą dostarczyć pasażerom informacji umożliwiających wybór podróży różnymi rodzajami transportu w konkretnych lokalizacjach geograficznych zgodnie z preferencjami, potrzebami i priorytetami pasażerów. Rozwój ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych można jeszcze bardziej udoskonalić za pomocą ujednoczonego zestawu wymogów dotyczących danych, w tym specyfikacji dotyczących normalizacji, dostępności i jakości danych oraz zobowiązując zainteresowane strony do przekazywania danych do ponownego wykorzystywania.

Celem niniejszego rozporządzenia delegowanego jest poprawa dostępności, wymiany, ponownego wykorzystywania i aktualizacji danych o informacjach o podróżach multimodalnych niezbędnych do świadczenia wysokiej jakości i zachowujących ciągłość usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych na terenie całej Unii.

Ze względu na ograniczone zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 Komisja uważa, że najwłaściwszym rozwiązaniem jest rewizja tego rozporządzenia, a nie jego uchylenie.

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

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 29.11.2023 r.

zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu⁸, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁹ określono wdrożenie inteligentnych systemów transportowych („ITS”) jako kluczowe działanie na rzecz osiągnięcia opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności, a tym samym przyczyniające się do przekształcenia europejskiego systemu transportowego, aby zrealizować cel efektywnej, bezpiecznej, zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. W strategii zapowiedziano przegląd rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926¹⁰ w celu uwzględnienia obowiązkowej dostępności dynamicznych zbiorów danych, które są niezbędne z punktu widzenia osiągnięcia celów politycznych tej strategii; zapowiedziano też ocenę zapotrzebowania na działania regulacyjne dotyczące praw i obowiązków dostawców usług cyfrowych w zakresie podróży multimodalnych.
- (1) W ramach Europejskiego Zielonego Ładu¹¹ podkreślono obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki transformacji cyfrowej, coraz większą rolę zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności oraz cel wspierania nowych usług zrównoważonego transportu i mobilności, które dają możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie na obszarach miejskich. Rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 wspiera zmianę w kierunku bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, w tym wykorzystania rodzajów aktywnych, takich jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze. Wprowadzając obowiązek zapewnienia dostępności zbiorów danych dynamicznych i nowych zbiorów danych statycznych, historycznych i obserwowanych zgodnie z propozycją zawartą w zmianach rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926,

⁸ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

⁹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z 9.12.2020.

¹⁰ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz.U. L 272 z 21.10.2017, s. 1).

¹¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final z 11.12.2019.

usługi w zakresie informacji o podróżach multimodalnych mogą poprawić jakość informacji i usług dla pasażerów, aby zwiększyć multimodalną mobilność i zredukować emisje zgodnie z celami określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie.

- (3) W europejskiej strategii w zakresie danych¹² opisano, w jaki sposób udostępnienie większej ilości danych ma zasadnicze znaczenie z punktu widzenia sprostania wyzwaniom społecznym, klimatycznym i środowiskowym. W strategii podkreślono korzyści, jakie innowacje oparte na danych przyniosą obywatelom, i zaproponowano utworzenie ogólnounijnych wspólnych, interoperacyjnych przestrzeni danych w strategicznych sektorach, w tym wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności. W tym względzie rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 przyczynia się do większej dostępności i wymiany danych dotyczących informacji o podróżach multimodalnych. Wprowadzając obowiązek zapewnienia dostępności zbiorów danych dynamicznych, co zakłada nowelizacja rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926, więcej danych będzie udostępnianych i wymienianych zgodnie z celami europejskiej strategii w zakresie danych.
- (4) W celu zachowania spójności i uniknięcia pokrywania się z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/670¹³ do zakresu rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926 należy dodać konkretne rodzaje danych dotyczących parkingów, a z zakresu tego rozporządzenia delegowanego należy usunąć rodzaje danych dotyczących stacji tankowania paliwa i ładowania. Dane dotyczące parkingów, takie jak lokalizacja i dostępność miejsc parkingowych oraz sposób wnoszenia opłaty za parking, a także informacje o taryfach parkingowych uznaje się za istotne z punktu widzenia dalszego rozwoju wiarygodnych usług w zakresie informacji o podróży i powinni je udostępniać posiadacze danych, w tym organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie lub operatorzy parkingów.
- (5) Należy zapewnić spójność z przepisami dotyczącymi praw i obowiązków pasażerów, takimi jak przepisy określone w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004¹⁴, (UE) nr 1177/2010¹⁵, (UE) nr 181/2011¹⁶ i (UE) 2021/782¹⁷.
- (6) W stosownych przypadkach środki przewidziane w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 powinny uwzględniać przyszły akt w sprawie danych¹⁸.

¹² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w zakresie danych”, COM(2020) 66 final z 19.2.2020.

¹³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1).

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 1).

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1).

- (7) Dane nadal stanowią opartą na kontekście podstawę dla generowania usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. W miarę przyspieszania wdrażania ITS w całej Unii wymaga to stałego wsparcia w postaci zwiększonego i płynnego dostępu do istniejących i nowych rodzajów danych istotnych w kontekście świadczenia usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. W związku z tym historyczne dane na temat podróży i ruchu, w szczególności służące obliczeniu średnich opóźnień, a także dane obserwowane dotyczące opóźnień i odwołań oraz informacje o parkingach są istotne i powinny być udostępniane w celu poprawy usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych i ułatwienia pasażerom podróży. Jeżeli chodzi o historyczne i obserwowane dane na temat podróży i ruchu, należy udostępniać jedynie dane, które są istotne z punktu widzenia poprawy skuteczności usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. Dane obserwowane dotyczące opóźnień i odwołań w połączeniu z przepisami dotyczącymi praw i obowiązków pasażerów mogą również umożliwić dostawcom usług informowanie pasażerów o przysługującym im prawie do odszkodowania. W tym kontekście posiadacze danych powinni dzielić się również informacjami o przyczynie opóźnień lub odwołań w celu oceny prawa do odszkodowania. Ponieważ cel wymiany danych obserwowanych jest powiązany z prawem pasażerów do odszkodowania w przypadku opóźnienia lub odwołania, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, jak określono w art. 3, powinny być udostępniane jedynie dane dotyczące godziny przyjazdu lub odjazdu, bądź obie te informacje, oraz w miarę możliwości przyczyny opóźnień lub odwołań, a nie wszystkie dane operacyjne zgromadzone podczas danej podróży. Posiadacze danych powinni przechowywać dane przez odpowiedni czas odpowiadający prawom pasażerów określonym w odpowiednich przepisach Unii, o których mowa w motywie 5.
- (8) W odniesieniu do wymiany statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu posiadacze danych powinni udostępniać te dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, jak określono w art. 3, stosując normy i specyfikacje techniczne, o których mowa w art. 4 i 5. Udostępnianie może odbywać się także przy użyciu każdej innej normy, jeżeli posiadacze danych mogą udowodnić, że jest ona w pełni zgodna z normami odniesienia, i pod warunkiem udostępnienia wszystkich wymaganych informacji. W celu udowodnienia zgodności posiadacze danych mogą wykorzystywać konwertery lub walidatory.
- (9) Dyrektywa (UE) 2019/1024¹⁹, w której określono minimalne przepisy dotyczące ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego na terenie całej Unii, pozostaje bez uszczerbku dla niniejszego rozporządzenia delegowanego.
- (10) Promowanie transportu multimodalnego jest istotne z punktu widzenia osiągnięcia ogólnego celu klimatycznego Unii. Z uwagi na obecną niezadowalającą dostępność dynamicznych danych multimodalnych uważa się, że dostępność zbiorów dynamicznych danych jest niezbędna, aby wspierać stały rozwój usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych w całej Unii i w związku z tym powinna być obowiązkowa.

¹⁸ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania (akt w sprawie danych). COM/2022/68 final.

¹⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

- (11) Wszelkie przetwarzanie związane z udostępnianiem i ponownym wykorzystywaniem danych osobowych powinno być prowadzone zgodnie z przepisami Unii i przepisami państw członkowskich dotyczącymi ochrony danych osobowych i prywatności, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679²⁰ oraz z dyrektywą 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²¹ w formie, w jakiej przetransponowano je do prawa krajowego. Wymiana danych osobowych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu nie jest konieczna z punktu widzenia osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W związku z tym posiadacze danych powinni wprowadzić odpowiednie środki techniczne i organizacyjne w celu zapewnienia anonimizacji wszelkich danych osobowych przed ich udostępnieniem za pośrednictwem krajowych punktów dostępu.
- (12) Państwa członkowskie i zainteresowane strony ITS powinny współpracować w celu uzgodnienia wspólnych definicji jakości danych z myślą o stosowaniu wspólnych wskaźników jakości danych w całym łańcuchu wartości dla danych na temat podróży i ruchu (takich jak kompletność, dokładność i aktualność danych, jak również zastosowane kontrole jakości), w szczególności w odniesieniu do usług transgranicznych. Należy je także zachęcać do pracy na rzecz ustanowienia powiązanych metod pomiaru i monitorowania jakości dla różnych rodzajów danych. Należy zachęcać państwa członkowskie do wzajemnej wymiany wiedzy, doświadczeń i najlepszych praktyk w dziedzinie jakości danych w ramach realizowanych obecnie oraz w przyszłości projektów koordynacyjnych.
- (13) Usługi w zakresie informacji o podróżach multimodalnych powinny być dokładne, aby zapewnić użytkownikom końcowym jak najlepsze informacje pod względem niezawodności i terminowości. W celu poprawy jakości należy zachęcać użytkowników danych i posiadaczy danych do współpracy służącej zapewnieniu, aby dane były jak najdokładniejsze, na przykład dzięki zgłaszaniu posiadaczowi danych, od którego pochodzą dane, wszelkich nieścisłości.
- (14) W celu umożliwienia skutecznego i efektywnego pod względem kosztów korzystania z krajowych punktów dostępu oraz umożliwienia użytkownikom danych wyszukiwania i korzystania ze zbiorów danych udostępnianych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu określonych w art. 3, państwa członkowskie i zainteresowane strony ITS powinny współpracować i uzgodnić wymogi dotyczące metadanych, z uwzględnieniem schematu metadanych napDCAT-AP i kolejnych wersji.
- (15) Państwa członkowskie powinny współpracować w celu harmonizacji swojego podejścia do oceny zgodności w ramach realizowanych obecnie oraz w przyszłości projektów koordynacyjnych, co pomoże we wdrażaniu rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/1926.
- (16) W celu umożliwienia niezbędnego przygotowania do udostępnienia wszystkich zbiorów dynamicznych danych na temat podróży i ruchu określonych w niniejszym rozporządzeniu w wymaganych formatach za pośrednictwem krajowych punktów dostępu określonych w art. 3 należy zaktualizować termin dostarczenia takich danych.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

²¹ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej), Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

Ponadto należy również określić termin dostarczenia nowych zbiorów statycznych, historycznych i obserwowanych danych na temat podróży i ruchu.

(17) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 Parlamentu Europejskiego i Rady²² skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 25 lipca 2023 r.

(18) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2017/1926 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 2*

Definicje

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

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

- 1) »informacje o podróżach multimodalnych« oznaczają informacje pochodzące z jakichkolwiek statycznych, historycznych, obserwowanych lub dynamicznych danych na temat podróży i ruchu, lub z połączenia tych kategorii danych, dostarczane użytkownikom końcowym za pośrednictwem dowolnego środka komunikacji, obejmujące co najmniej dwa rodzaje transportu oraz umożliwiające porównywanie rodzajów transportu;
- 2) »usługa w zakresie informacji o podróżach« oznacza usługę ITS, w tym mapy cyfrowe, która zapewnia użytkownikom danych i użytkownikom końcowym informacje na temat podróży i ruchu w odniesieniu do co najmniej jednego rodzaju transportu;
- 3) »dynamiczne dane na temat podróży i ruchu« oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które często ulegają zmianom, lub dane o nieprzewidzianych wydarzeniach i okolicznościach, zgodnie z wykazem zawartym w załączniku;

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

- 4) »statyczne dane na temat podróży i ruchu« oznaczają dane dotyczące różnych rodzajów transportu, które nie ulegają często zmianom, lub dane o planowanych zmianach, zgodnie z wykazem zawartym w załączniku;
- 5) »historyczne dane na temat podróży i ruchu« oznaczają dane na temat charakterystycznych cech ruchu, wykorzystywane do obliczania przeciętnych opóźnień, w zależności od godziny, dnia i pory roku, które opierają się na wcześniejszych pomiarach między innymi poziomu zagęszczenia ruchu, średniej prędkości i średniego czasu podróży;
- 6) »dane obserwowane« oznaczają dane operacyjne na temat podróży i ruchu, takie jak długość i przyczyna opóźnień i odwołań, wynikające z operacji świadczenia usług i gromadzone w czasie ich trwania;
- 7) »użytkownik danych« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, taki jak organy odpowiedzialne za transport, przewoźnicy, podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży, producenci map cyfrowych, podmioty świadczące usługi transportu na żądanie oraz zarządcy infrastruktury, lub każdy inny podmiot wykorzystujący dane wymienione w załączniku w celu uzyskania informacji o podróżach multimodalnych lub – w przypadkach przewidzianych w warunkach określonych przez posiadacza danych – wykorzystujący dane w innych celach;
- 8) »organ odpowiedzialny za transport« oznacza każdy organ publiczny odpowiedzialny za zarządzanie ruchem lub jego planowanie, kontrolę nad określoną siecią transportową lub usługą transportu lub zarządzanie nimi, lub za jedno i drugie, wchodzące w zakres jego właściwości terytorialnej;
- 9) »przewoźnik« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który jest odpowiedzialny za wykonywanie usługi transportu i zarządzanie nią;
- 10) »podmiot świadczący usługi transportu na żądanie« oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny świadczący usługi transportu na żądanie na rzecz użytkowników końcowych;
- 11) »posiadacz danych« oznacza każdą osobę prawną, podmiot publiczny lub prywatny, na przykład organy odpowiedzialne za transport, przewoźników, zarządców infrastruktury lub podmioty świadczące usługi transportu na żądanie, mające prawo do udzielania dostępu do wymienionych w załączniku danych znajdujących się pod ich kontrolą, lub prawo do ich udostępniania, zgodnie z obowiązującym prawem Unii lub prawem krajowym;
- 12) »usługa transportu na żądanie« oznacza usługę, która przed realizacją wymaga współdziałania między podmiotem świadczącym usługi transportu na żądanie a użytkownikiem końcowym;
- 13) »użytkownik końcowy« oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która ma dostęp do usług w zakresie informacji o podróży;
- 14) »metadane« oznaczają ustrukturyzowany opis treści danych ułatwiający wyszukiwanie i wykorzystanie danych;
- 15) »wynik wyznaczenia trasy« oznacza trasę podróży w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego, wygenerowaną na podstawie zapytania wysłanego przez użytkownika końcowego w odniesieniu do wykorzystanych punktów przejęcia;

- 16) »punkt przejęcia« oznacza stację, przystanek lub miejsce, w którym wyniki wyznaczenia trasy pochodzące z dwóch usług w zakresie informacji o podróży łączą się w celu wygenerowania trasy podróży;
 - 17) »punkt dostępu« oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się dane wymienione w załączniku, wraz z odpowiadającymi im metadanymi, na potrzeby ponownego wykorzystania, lub za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się źródła i metadane tych danych na potrzeby ponownego wykorzystania;
 - 18) »aktualizacja danych« oznacza każdą modyfikację istniejących danych, w tym ich usunięcie lub wprowadzanie nowych lub dodatkowych elementów;
 - 19) »usługa wyszukiwania« oznacza usługę umożliwiającą wyszukiwanie żądanych danych z zastosowaniem treści odpowiadających im metadanych oraz prezentowanie takich treści;
 - 20) »dostępność danych« oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego;
 - 21) »kompleksowa transeuropejska sieć transportowa« lub »TEN-T« oznacza infrastrukturę transportową i środki, o których mowa w art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
 - 22) »aktualność danych« oznacza to, że z punktu widzenia użytkowników danych i użytkowników końcowych, aby dane mogły być rzeczywiście przydatne, zaktualizowane dane muszą być dostępne z odpowiednim wyprzedzeniem;
 - 23) »podmiot świadczący usługi w zakresie informacji o podróży« oznacza dowolnego publicznego lub prywatnego dostawcę co najmniej jednej usługi w zakresie informacji na temat podróży i ruchu, z wyłączeniem podmiotów jedynie przekazujących informacje, dla użytkowników danych i użytkowników końcowych;
 - 24) »łączenie usług« oznacza łączenie lokalnych, regionalnych i krajowych usług w zakresie informacji o podróży, które są ze sobą powiązane interfejsami technicznymi służącymi do dostarczania wyników wyznaczenia trasy lub wyników pochodzących z innych interfejsów programowania aplikacji (API) opartych na statycznych, historycznych, obserwowanych lub dynamicznych danych na temat podróży i ruchu;
 - 25) »węzeł dostępu« oznacza z góry określoną lokalizację, w której pasażerowie mogą rozpocząć lub zakończyć podróż w ramach przewozów regularnych lub transportu na żądanie.”;
- 3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każde państwo członkowskie ustanawia krajowy punkt dostępu. Krajowy punkt dostępu stanowi pojedynczy punkt dostępu dla użytkowników danych do statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu w różnych rodzajach transportu, w tym do aktualizacji danych, jak określono w załączniku, przekazanych przez posiadaczy danych w obrębie terytorium danego państwa członkowskiego.”;
 - b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Krajowe punkty dostępu zapewniają użytkownikom danych usługi wyszukiwania.

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

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

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

4) art. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„*Artykuł 4*

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

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

a) w przypadku transportu drogowego – znormalizowany format określony w art. 4 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;

b) w przypadku innych rodzajów transportu – jedną z poniższych norm i specyfikacji technicznych lub dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z tymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów:

(i) normę NeTeX CEN/TS 16614 i późniejsze wersje;

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

(iii) dokumenty techniczne opublikowane z upoważnienia Konferencji IATA dotyczącej usług pasażerskich;

(iv) transmodel EN 12896 w przypadku braku referencyjnego protokołu wymiany;

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

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

3. Posiadacze danych muszą dostarczyć, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, statyczne, historyczne i obserwowane

dane na temat podróży i ruchu w wymaganych formatach zgodnie z następującym harmonogramem:

- a) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2019 r.;
 - b) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.2 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.2 lit. a) ppkt (i) i (iii) oraz pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2020 r.;
 - c) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.3 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2021 r.;
 - d) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1, 1.2 i 1.3 załącznika, z wyjątkiem pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), pkt 1.2 lit. a) ppkt (i), (iii) i (vii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), a także pkt 1.2 lit. c) ppkt (i) oraz pkt 1.3 lit. a) ppkt (ii) i (iii) w zakresie transportu na żądanie, w odniesieniu do pozostałych części unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2023 r.;
 - e) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.1 lit. d) ppkt (ix), pkt 1.2 lit. a) ppkt (i), (iii) i (vii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (ii), pkt 1.3 lit. c) ppkt (iii), pkt 1.2 lit. c) ppkt (i) oraz pkt 1.3 lit. a) ppkt (ii) i (iii) załącznika w zakresie transportu na żądanie, w odniesieniu do całej unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2024 r.;
 - f) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 1.4 załącznika w odniesieniu do całej unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2025 r.
4. Interfejsy programowania aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są wymienione w załączniku statyczne, historyczne i obserwowane dane na temat podróży i ruchu z krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, są ogólnodostępne dla użytkowników danych, w stosownych przypadkach pod warunkiem rejestracji.
 5. Użytkownicy danych oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących statycznych, historycznych i obserwowanych danych na temat podróży i ruchu posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.
 6. Dane dostarczone przez posiadaczy danych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu nie obejmują danych osobowych zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/679.

Artykuł 5

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

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

- a) w przypadku transportu drogowego – formaty określone w art. 5 i 6 rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/962;
 - b) w przypadku pozostałych rodzajów transportu – poniższe normy i specyfikacje techniczne albo dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z tymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów:
 - (i) normę CEN/TS 15531 i późniejsze wersje,
 - (ii) specyfikacje techniczne określone w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011.
2. Dynamiczne dane na temat podróży i ruchu wymienione w pkt 2.1 i 2.2 załącznika, do których mają zastosowanie normy SIRI i DATEX II, przedstawia się za pośrednictwem minimalnych profili UE lub profili krajowych.
 3. Posiadacze danych muszą dostarczyć, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, dynamiczne dane na temat podróży i ruchu w wymaganych formatach zgodnie z następującym harmonogramem:
 - a) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.1 załącznika, w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2025 r.;
 - b) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.2 załącznika, w odniesieniu do kompleksowej sieci TEN-T – do dnia 1 grudnia 2026 r.;
 - c) w przypadku danych na temat podróży i ruchu określonych w pkt 2.1 i 2.2 załącznika, w odniesieniu do pozostałych części unijnej sieci transportowej – do dnia 1 grudnia 2028 r.
 4. Każde państwo członkowskie może zdecydować, że posiadacze danych udostępniają dynamiczne dane na temat podróży i ruchu w odniesieniu do różnych rodzajów transportu wymienionych w pkt 2.3 załącznika w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego, za pośrednictwem krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3. W takim przypadku posiadacze danych stosują normę CEN/TS 15531 i późniejsze wersje albo dowolny format cyfrowy nadający się do odczytu maszynowego, w przypadku którego można udowodnić pełną kompatybilność i interoperacyjność z przedmiotowymi normami i specyfikacjami technicznymi, w tym na przykład za pomocą automatycznych konwerterów i walidatorów.
 5. Interfejsy programowania aplikacji (API), za pośrednictwem których udostępniane są wymienione w załączniku dynamiczne dane na temat podróży i ruchu z krajowego punktu dostępu ustanowionego zgodnie z art. 3, są ogólnodostępne dla użytkowników danych, w stosownych przypadkach pod warunkiem rejestracji.
 6. Użytkownicy danych oraz posiadacze danych współpracują ze sobą, aby zapewnić niezwłoczne zgłaszanie wszelkich nieścisłości dotyczących dynamicznych danych na temat podróży i ruchu posiadaczowi danych, od którego te dane pochodzą.

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

Artykuł 6

Aktualizacje danych

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

- 5) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- 6) w art. 8 ust. 1–4 otrzymują brzmienie:

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

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

3. W razie ponownego wykorzystywania statycznych, historycznych, obserwowanych i dynamicznych danych na temat podróży i ruchu należy wskazać,

z jakiego źródła pochodzą dane, jeżeli wymaga tego posiadacz danych. Wskazuje się również częstotliwość aktualizacji danych statycznych, historycznych, obserwowanych i – tam gdzie jest to możliwe – dynamicznych.

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

7) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„*Artykuł 9*

Ocena zgodności

1. Państwa członkowskie oceniają, czy posiadacze danych i podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży spełniają wymogi określone w art. 3–8.
2. W celu przeprowadzenia oceny, o której mowa w ust. 1, właściwe organy w państwach członkowskich mogą zwrócić się do posiadaczy danych i podmiotów świadczących usługi w zakresie informacji o podróży o przedstawienie następujących dokumentów:
 - a) opisu danych na temat podróży i ruchu dostępnych za pośrednictwem krajowego punktu dostępu, informacji o jakości tych danych i warunków ich ponownego wykorzystywania;
 - b) opisu danych na temat dostępnych usług w zakresie informacji o podróży z uwzględnieniem w stosownych przypadkach połączeń z innymi usługami;
 - c) popartej dowodami deklaracji zgodności z wymogami określonymi w art. 3–8;
 - d) umów licencyjnych lub umów z podmiotami świadczącymi usługi w zakresie informacji o podróży.
3. Państwa członkowskie prowadzą wrywkowe kontrole poprawności deklaracji, o których mowa w ust. 2 lit. c).”;

8) art. 10 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

- d) wyniki oceny zgodności, o której mowa w art. 9 ust. 1;
 - e) w stosownych przypadkach opis zmian w krajowym punkcie dostępu ustanowionym zgodnie z art. 3.”;
- 9) załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie i stosowanie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 29.11.2023 r.

*W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN*



Bruksela, dnia 29.11.2023 r.
C(2023) 8105 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

ROZPORZĄDZENIA DELEGOWANEGO KOMISJI (UE) .../...

**zmieniającego rozporządzenie delegowane (UE) 2017/1926 uzupełniające dyrektywę
Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia
ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych**

Załącznik
„ZALĄCZNIK
KATEGORIE DANYCH

(o których mowa w art. 2, 3, 4, 5, 6, 8 i 10)

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

Przewozy regularne, w tym:

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

Transport na żądanie, w tym:

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

Transport osobisty, w tym:

samochód osobowy, motocykl, hulajnoga, chodzenie pieszo.

1. RODZAJE STATYCZNYCH, HISTORYCZNYCH I OBSERWOWANYCH DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

1.1. Poziom usługi 1

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

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

1.2. Poziom usługi 2

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

- standardowa struktura taryf (połączenia bezpośrednie, w tym taryfy dzienne, tygodniowe, strefowe i ryczałtowe);
- (i) udogodnienia w pojazdach, takie jak klasy wagonów, pokładowa sieć wifi, możliwość i warunki przewozu rowerów.

1.3. Poziom usługi 3

- a) zapytania dotyczące szczegółowych wspólnych taryf standardowych i specjalnych – przewozy regularne i w stosownych przypadkach transport na żądanie:
 - (i) kategorie pasażerów (dorośli, dzieci, osoby starsze, studenci, żołnierze/weterani wojenni, osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, warunki klasyfikowania do poszczególnych kategorii, klasy podróży);
 - (ii) cechy wspólne biletów (prawa dostępu, np. bilety strefowe/liniowe, w tym dzienne i tygodniowe bilety w jedną stronę lub powrotne, uprawnienia do dostępu, podstawowe warunki użytkowania, takie jak okres ważności/przewoźnik/czas podróży/przesiadki, standardowe taryfy dla różnych połączeń liniowych, w tym taryfy dzienne i tygodniowe/taryfy strefowe/taryfy ryczałtowe);
 - (iii) bilety specjalne (oferty dodatkowych warunków specjalnych, np. taryfy promocyjne, grupowe, bilety sezonowe, produkty połączone zawierające w sobie więcej elementów oraz produkty dodatkowe, np. parking i podróż, minimalny czas pobytu);
 - (iv) podstawowe warunki handlowe, np. zwrot kosztów, zamiana, wymiana lub transfer;
 - (v) podstawowe warunki rezerwacji, np. czas sprzedaży, okresy ważności, ograniczenia wyznaczania trasy, sekwencja stref taryfowych, minimalny czas pobytu;
- b) usługi informacyjne – transport na żądanie: jak zamawiać usługi transportu na żądanie, w tym sieci dystrybucji detalicznej, metody realizacji, metody płatności;
- c) plany podróży:
 - (i) szczegółowe cechy sieci rowerowej (jakość nawierzchni, możliwość jazdy obok siebie, powierzchnia dzielona, na drodze/poza drogą, trasa krajobrazowa, trasa tylko dla pieszych, ograniczenia skręcania lub dostępu, np. pod prąd);
 - (ii) parametry potrzebne do obliczenia czynników związanych ze środowiskiem, takich jak wielkość emisji gazów cieplarnianych według typu pojazdu, na jednego pasażera na kilometr lub na odległość przebytą pieszo;
 - (iii) parametry potrzebne do obliczenia zużycia paliwa w odniesieniu do paliw konwencjonalnych i paliw alternatywnych;
- d) obliczanie planu podróży: szacowany czas podróży według rodzaju dnia i przedział czasowy według rodzaju transportu/kombinacji rodzajów transportu.

1.4. Poziom usługi 4

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

2. RODZAJE DYNAMICZNYCH DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

2.1. Poziom usługi 1

Czas przejazdu, plany podróży i informacje dodatkowe:

- (i) zakłócenia, takie jak zamknięcia sieci lub przekierowania, jeżeli jest to możliwe z podaniem ich przyczyny;
- (ii) informacje o sytuacji w czasie rzeczywistym, takie jak oczekiwany czas odjazdu i przyjazdu, opóźnienia, odwołania, monitorowanie połączeń gwarantowanych;

- (iii) sytuacja w węzłach dostępu (w tym informacje dynamiczne na peronie, działające windy/schody ruchome, zamknięte wejścia i wyjścia) – przewozy regularne.

2.2. Poziom usługi 2

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

2.3. Poziom usługi 3

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