

Bryssel den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 29.11.2023

**om ändring av delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av
Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av
EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL DEN DELEGERADE AKTEN

I kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, som kompletterar direktivet om intelligenta transportsystem (ITS) 2010/40/EU¹, fastställs specifikationer för att säkerställa att EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster är korrekta och tillgängliga för ITS-användare över gränserna.

I den delegerade förordningen anges särskilt i bilagan vilka datatyper som, förutsatt att de finns i digitalt maskinläsbart format, måste göras tillgängliga för transportmyndigheter, transportoperatörer, infrastrukturförvaltare och leverantörer av behovsstyrda transporttjänster. Sådana datatyper är nödvändiga för att tillhandahålla EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster via en nationell åtkomstpunkt i varje medlemsstat i ett standardiserat format. I den delegerade förordningen anges också villkoren för tillgång till, vidareutnyttjande och uppdatering av data samt för bedömningen av efterlevnaden av den delegerade förordningen och genomförandebestämmelserna att rapportera om.

I delegerad förordning (EU) 2017/1926 fastställs olika tillämpningsdatum från den 1 december 2019 till den 1 december 2023, beroende på typen av data. I den delegerade förordningen föreskrivs också att resvägsresultat ska delas mellan leverantörer av reseinformationstjänster, baserat på statisk och om möjligt dynamisk information.

Kraven i delegerad förordning (EU) 2017/1926 gäller endast för de datatyper som förtecknas i bilagan under förutsättning att dessa data redan finns i digitalt maskinläsbart format och föreskriver inte att nya data skapas eller samlas in av datainnehavare.

Delegerad förordning (EU) 2017/1926 kräver inte heller att de datatyper som förtecknas i bilagan delas kostnadsfritt. Annan EU-lagstiftning eller nationell lagstiftning kan dock ställa särskilda krav i detta avseende. Nationella åtkomstpunkter tillhandahåller söktjänster som gör det möjligt för intressenter att ta reda på vilka data som är tillgängliga och de relaterade villkoren för vidareutnyttjande av dessa. Data som finns tillgängliga i nationella åtkomstpunkter kan omfattas av licensavtal för att få tillgång till dem eller för att dela dem.

Efter en grundlig undersökning som innefattade en kostnads-nyttoanalys rekommenderades en översyn av den delegerade förordningen i linje med målen i det uppdaterade arbetsprogrammet för ITS-direktivet för 2018–2022². Översynen bekräftades i det uppdaterade arbetsprogrammet för 2022–2027³.

Översynen ingår i strategin för hållbar och smart mobilitet⁴, som offentliggjordes i december 2020 som åtgärd 36 inom flaggskeppsinitiativ 6 ("Att förverkliga uppkopplad och automatiserad multimodal mobilitet").

För att stödja utvecklingen av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster är det nödvändigt att kräva att dynamiska datamängder är tillgängliga för alla transportsätt inklusive behovsstyrd transport. För att möjliggöra mer korrekta och tillgängliga multimodala reseinformationstjänster krävs ytterligare statiska, historiska, observerade och dynamiska datatyper. Detta inbegriper data om parkering, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet samt kapacitet för cyklar ombord på reguljär transport.

¹ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

Denna översyn av den delegerade förordningen hjälper EU att dra full nytta av smarta digitala lösningar och intelligenta transportsystem. Översynen syftar också till att klargöra eventuella överlappningar med andra delegerade förordningar som kompletterar ITS-direktivet, särskilt delegerad förordning (EU) 2022/670 vad gäller tillhandahållandet av EU-omfattande realtidstrafikinformatjänster⁵.

De ITS-intressenter som avses i den delegerade förordningen är företrädare för medlemsstaterna, t.ex. nationella och/eller lokala myndigheter, och företrädare för industrin. Dessa intressenter kan företrädas individuellt eller gemensamt genom ett samarbete eller ett projekt.

2. SAMRÅD SOM FÖREGÅTT ANTAGANDET AV RÄTTSAKTEN

Som förberedelse inför översynen av delegerad förordning (EU) 2017/1926 genomfördes en kostnads-nyttanalys som omfattade en undersökning av intressenter. Undersökningen genomfördes mellan den 22 mars 2022 och den 3 juni 2022 och 55 svar mottogs. Dessutom hölls 66 riktade intervjuer med intressenter mellan april och juli 2022, däribland 21 medlemsstater eller nationella åtkomstpunkter och 45 andra intressenter. Sju av intervjuerna var orienterande intervjuer.

Kommissionen bedrev ett öppet offentligt samråd mellan den 1 december 2021 och den 23 februari 2022⁶. Man tog emot 336 svar och 30 ståndpunktsdokument. Svårigheten att få tillgång till information om resealternativ online när man planerar en resa betonades av 65 % av uppgiftslämnarna. Att den delegerade förordningen antingen var relevant eller mycket relevant för att stödja användningen av multimodala reseinformationstjänster betonades av 79 % av uppgiftslämnarna. Den andra stora utmaningen som identifierades när det gäller datatillgänglighet och datadelning var ”begränsad datakvalitet” och ”brist på tillgång till realtidsdata”.

Medlemsstaterna, EES-länderna och Schweiz uppmanades att utse experter för att delta i en rad möten med kommissionen för att bidra till översynen av den delegerade förordningen. Nio möten ägde rum mellan den 23 februari 2022 och den 20 januari 2023⁷. Dessutom hölls ett antal bilaterala möten med medlemsstaterna.

3. DEN DELEGERADE AKTENS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Delegerad förordning (EU) 2017/1926 kompletterar direktiv 2010/40/EU i enlighet med artikel 7 vad gäller prioriterad åtgärd a i artikel 3 i det direktivet. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 12 i samma direktiv.

Multimodal reseinformation kan ge passagerare information för att välja en resa som går via olika transportsätt på särskilda geografiska platser och tillgodose passagerarnas önskemål, behov och prioriteringar. Utvecklingen av EU-omfattande gränsöverskridande trafikinformationstjänster kan förbättras ytterligare genom en harmoniserad uppsättning

⁵ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformatjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).

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

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

datakrav, såsom specifikationer om standardisering, tillgänglighet, datakvalitet och genom att intressenter hålls skyldiga att tillhandahålla data för vidareutnyttjande.

Denna delegerade förordning ämnar förbättra tillgängligheten, utbytet, vidareutnyttjandet och uppdateringen av de multimodala reseinformationsdata som krävs för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga multimodala reseinformationstjänster i hela EU.

På grund av de begränsade ändringarna av delegerad förordning (EU) 2017/1926 anser kommissionen att det är lämpligast att gå vidare med en översyn i stället för att upphäva denna förordning.

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 29.11.2023

om ändring av delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag⁸, särskilt artikel 7, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet*⁹ anges införandet av intelligenta transportsystem (ITS) som en nyckelåtgärd för att uppnå uppkopplad och automatiserad multimodal mobilitet och därmed bidra till omställningen av det europeiska transportsystemet för att uppnå målet om effektiv, säker, hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. I strategin tillkännagavs en översyn av kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926¹⁰ för att inkludera obligatorisk tillgänglighet för dynamiska dataset, vilket behövs för att uppnå de politiska målen i denna strategi, samt en bedömning av behovet av lagstiftningsåtgärder om rättigheter och skyldigheter för leverantörer av multimodala digitala tjänster.
- (1) Den europeiska gröna given¹¹ belyser den ökande betydelsen av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet, tillsammans med de smarta trafikledningssystem som möjliggörs genom digitalisering, och målet att stödja nya hållbara transport- och mobilitetstjänster som kan minska trängseln och föroreningar, särskilt i stadsområden. Delegerad förordning (EU) 2017/1926 stöder övergången till mer hållbara transportsätt, inbegripet användningen av aktiva transportsätt, t.ex. gångtrafik och cykling. Genom att kräva tillgång till dynamiska dataset och nya statiska, historiska och observerade dataset, såsom föreslås i ändringarna av delegerad förordning (EU) 2017/1926, kan multimodala reseinformationstjänster förbättra information och service till passagerarna, öka den multimodala mobiliteten och minska utsläppen, i linje med de mål som fastställs i den europeiska gröna given.

⁸ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

⁹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

¹⁰ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (EUT L 272, 21.10.2017, s. 1).

¹¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Den europeiska gröna given*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

- (3) Den europeiska strategin för data¹² beskriver hur väsentligt det är att göra fler data tillgängliga för att hantera samhälls-, klimat- och miljörelaterade utmaningar. Strategin framhäver de fördelar som datadriven innovation kommer att medföra för medborgarna och föreslår att EU-omfattande gemensamma, driftskompatibla dataområden skapas inom strategiska sektorer, bland annat ett gemensamt europeiskt mobilitetsdataområde. I detta avseende bidrar delegerad förordning (EU) 2017/1926 till ökad tillgång till och utbyte av data om multimodal reseinformation. Genom att göra tillgång till dynamiska dataset obligatorisk i enlighet med ändringsförslagen till delegerad förordning (EU) 2017/1926 kommer fler data att göras tillgängliga och delas, i linje med målen för den europeiska strategin för data.
- (4) För att vara konsekvent och undvika överlappningar med kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670¹³, bör särskilda datatyper om parkering läggas till i tillämpningsområdet för delegerad förordning (EU) 2017/1926 och datatyper om tanknings- och laddningsstationer bör undantas från tillämpningsområdet för delegerad förordning (EU) 2017/1926. Data om parkering, t.ex. plats för och tillgänglighet av parkeringsplatser, var och hur man betalar för parkering och information om parkeringsavgifter, anses viktiga för den fortsatta utvecklingen av tillförlitliga reseinformationstjänster och bör göras tillgängliga av datainnehavare, t.ex. transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare, leverantörer av efterfrågestyrda transporttjänster eller parkeringsoperatörer.
- (5) Samstämmighet med regler om passagerares rättigheter och skyldigheter bör säkerställas, t.ex. de regler som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 261/2004¹⁴, (EU) nr 1177/2010¹⁵, (EU) nr 181/2011¹⁶ och (EU) 2021/782¹⁷.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i delegerad förordning (EU) 2017/1926 bör vid behov beakta den kommande dataakten¹⁸.
- (7) Data fortsätter att utgöra den kontextuella grunden för att generera multimodala reseinformationstjänster. Eftersom driftsättningen av ITS påskyndas i hela unionen krävs fortsatt stöd i form av ökad och sömlös tillgång till befintliga och nya datatyper som är relevanta för tillhandahållandet av multimodala reseinformationstjänster. Därför är historiska rese- och trafikdata och observerade data om förseningar och inställda resor viktiga, särskilt för att beräkna genomsnittliga förseningar, liksom information om parkering, och bör göras tillgängliga för att förbättra multimodala

¹² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: *En EU-strategi för data*, COM(2020) 66 final, 19.2.2020.

¹³ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/670 av den 2 februari 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster (EUT L 122, 25.4.2022, s. 1).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 17.2.2004, s. 1).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 334, 17.12.2010, s. 1).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 172, 17.5.2021, s. 1).

¹⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data (dataakten). COM(2022) 68 final.

reseinformationstjänster och underlätta passagerarnas resande. När det gäller historiska och observerade rese- och trafikdata bör endast data som är relevanta för att förbättra multimodala reseinformationstjänster delas. Observerade data om förseningar och inställda resor kopplade till bestämmelser om passagerares rättigheter och skyldigheter kan också göra det möjligt för tjänsteleverantörer att informera passagerarna om deras rätt till ersättning. I detta sammanhang bör orsaken till förseningar eller inställda resor också delas av datainnehavarna för att rätten till ersättning ska kunna bedömas. Eftersom syftet med att dela observerade data är kopplat till passagerarnas rätt till ersättning vid förseningar eller inställda resor bör endast data om ankomsttid eller avgångstid, eller bådadera, göras tillgängliga via den nationella åtkomstpunkt som anges i artikel 3, liksom när så är möjligt skälen till förseningarna eller de inställda resorna, inte några operativa uppgifter som samlats in under resan. Data bör lagras av datainnehavarna under en lämplig tidsram som motsvarar de rättigheter för passagerare som anges i den relevanta unionslagstiftning som avses i skäl 5.

- (8) När det gäller utbyte av statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata bör datainnehavare göra dessa tillgängliga via den nationella åtkomstpunkt som anges i artikel 3 genom att använda de standarder och tekniska specifikationer som avses i artiklarna 4 och 5. Detta kan också göras i alla andra standarder om datainnehavare kan bevisa att det är helt förenligt med referensstandarderna och förutsatt att all begärd information görs tillgänglig. För att bevisa kompatibiliteten kan datainnehavare använda omvandlare eller validerare.
- (9) Direktiv (EU) 2019/1024¹⁹ som fastställer minimiregler för vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn i hela unionen påverkar inte denna delegerade förordning.
- (10) Att främja multimodala transporter är viktigt för att uppnå unionens övergripande klimatmål. Då tillgången till multimodala dynamiska data i dag är otillfredsställande anses tillgång till dynamiska dataset vara nödvändig för att stödja den fortsatta utvecklingen av multimodala reseinformationstjänster i hela unionen och bör därför göras obligatorisk.
- (11) All behandling i samband med tillhandahållande och vidareutnyttjande av personuppgifter bör utföras i enlighet med unionens och medlemsstaternas lagstiftning om skydd av personuppgifter och integritet, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679²⁰ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG²¹, såsom det införlivats i nationell lagstiftning. Det är inte nödvändigt att dela personuppgifter via nationella åtkomstpunkter för att uppnå målen i denna förordning. Därför bör datainnehavare vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att säkerställa att alla personuppgifter anonymiseras innan de tillhandahålls via nationella åtkomstpunkter.
- (12) Medlemsstater och ITS-intressenter bör samarbeta för att komma överens om gemensamma definitioner av datakvalitet med sikte på att använda gemensamma datakvalitetsindikatorer för hela värdekedjan för rese- och trafikdata, t.ex. avseende

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 172, 26.6.2019, s. 56).

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).

uppgifternas fullständighet, exakthet och aktualitet, samt de tillämpade kvalitetskontrollerna, i synnerhet för gränsöverskridande tjänster. De bör också uppmuntras att arbeta vidare med att fastställa tillhörande metoder för kvalitetsmätning och kvalitetsövervakning av de olika datatyperna. Medlemsstaterna bör uppmuntras att utbyta sina kunskaper, erfarenheter och bästa praxis på datakvalitetsområdet i pågående och framtida samordningsprojekt.

- (13) Multimodala reseinformationstjänster bör vara korrekta för att ge slutanvändarna bästa möjliga information i fråga om tillförlitlighet och aktualitet. Dataanvändare och datainnehavare bör uppmuntras att samarbeta för att förbättra kvaliteten på data i syfte att säkerställa att dessa är så korrekta som möjligt, till exempel genom att rapportera eventuella felaktigheter till den datainnehavare som uppgifterna härrör från.
- (14) Medlemsstaterna och ITS-intressenterna bör samarbeta för att nå en överenskommelse om metadatakrav, med beaktande av metadataformatet nDAP och efterföljande versioner, för att möjliggöra en framgångsrik och kostnadseffektiv användning av nationella åtkomstpunkter och göra det möjligt för dataanvändare att upptäcka och använda de dataset som görs tillgängliga genom de nationella åtkomstpunkter som anges i artikel 3.
- (15) Medlemsstaterna bör samarbeta för att harmonisera sina strategier för bedömning av efterlevnaden i pågående och framtida samordningsprojekt som bidrar till att genomföra delegerad förordning (EU) 2017/1926.
- (16) För att möjliggöra nödvändiga förberedelser för att göra alla dynamiska rese- och trafikdataset som anges i denna förordning tillgängliga i erforderliga format via de nationella åtkomstpunkter som anges i artikel 3 bör tidsfristen för att tillhandahålla sådana data uppdateras. Dessutom bör tidsramen för att tillhandahålla de nya statiska, historiska och observerade rese- och trafikdataseten fastställas.
- (17) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725²² och avgav ett yttrande den 25 juli 2023.
- (18) Delegerad förordning (EU) 2017/1926 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av delegerad förordning (EU) 2017/1926

Delegerad förordning (EU) 2017/1926 ska ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 1 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. I denna förordning fastställs de specifikationer som krävs för att säkerställa att EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster är korrekta och tillgängliga över gränserna för slutanvändare.”
- (2) Artikel 2 ska ersättas med följande:

”*Artikel 2*

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

Definitioner

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

I fråga om multimodal rese- och trafikinformation ska även följande definitioner gälla:

- (1) *multimodal reseinformation*: information som utarbetas från statiska, historiska, observerade eller dynamiska rese- och trafikdata, eller någon kombination därav, som tillhandahålls slutanvändare via något kommunikationsmedel och som omfattar minst två olika färdmedel och ger möjlighet att jämföra olika färdmedel.
- (2) *reseinformationstjänst*: en ITS-tjänst, inklusive digitala kartor, som förser dataanvändare och slutanvändare med rese- och trafikinformation för minst ett färdmedel.
- (3) *dynamiska rese- och trafikdata*: data som rör olika färdmedel och som ofta ändras, eller data om oväntade händelser eller omständigheter, i enlighet med förteckningen i bilagan.
- (4) *statiska rese- och trafikdata*: data som rör olika färdmedel och som inte ändras ofta, eller data om planerade ändringar, i enlighet med förteckningen i bilagan.
- (5) *historiska rese- och trafikdata*: data som avser trafikegenskaper och som används för att beräkna genomsnittliga förseningar, beroende på timme, dag och säsong, och som grundar sig på tidigare mätningar, inklusive trängselnivå, genomsnittliga hastigheter och genomsnittliga restider.
- (6) *observerade data*: operativa data om resor och trafik, såsom längden på och orsaken till förseningar och inställda avgångar, som härrör från och samlats in under bruk av tjänster.
- (7) *dataanvändare*: varje offentlig eller privat enhet, t.ex. transportmyndigheter, transportföretag, leverantörer av reseinformationstjänster, producenter av digitala kartor, leverantörer av behovsstyrda transporttjänster och infrastrukturförvaltare, eller varje annan enhet som använder data som förtecknas i bilagan för att skapa multimodal reseinformation, eller, om dessa data tillhandahålls genom de villkor som fastställs av datainnehavaren, som använder sådana data för andra ändamål.
- (8) *transportmyndighet*: varje offentlig myndighet som ansvarar för trafikledning eller planering, kontroll eller förvaltning av ett visst transportnät eller en viss transporttjänst, eller bådadera, som omfattas av myndighetens territoriella behörighet.
- (9) *trafikföretag*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för underhåll och förvaltning av en transporttjänst.
- (10) *leverantör av behovsstyrda transport*: en offentlig eller privat leverantör av behovsstyrda transporttjänster till slutanvändare.
- (11) *datainnehavare*: varje juridisk person, offentlig eller privat enhet, såsom transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster, som har rätt att bevilja åtkomst till eller dela de data som den kontrollerar, förtecknade i bilagan, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt.

- (12) *behovsstyrd transporttjänst*: en tjänst som kräver interaktion mellan leverantören av den behovsstyrda transporttjänsten och slutanvändaren före leverans.
 - (13) *slutanvändare*: fysisk eller juridisk person som har tillgång till reseinformationstjänster.
 - (14) *metadata*: strukturerad beskrivning av innehållet i data som gör det lättare att söka och använda dessa data.
 - (15) *resvägsresultat*: resplanen i ett digitalt maskinläsbart format som svar på en slutanvändares förfrågan om en resa, inklusive hänvisning till den eller de överlämningspunkter som ingår.
 - (16) *överlämningspunkt*: den station, hållplats eller annan plats där resvägsresultat från två reseinformationstjänster länkas samman för att ge information om en resa.
 - (17) *åtkomstpunkt*: digitalt gränssnitt där data som förtecknas i bilagan tillsammans med motsvarande metadata görs tillgängliga för vidareutnyttjande av dataanvändare, eller där källor och metadata för dessa data görs tillgängliga för vidareutnyttjande av dataanvändare.
 - (18) *uppdatering av data*: varje ändring av befintliga data, inbegripet borttagning av data eller införande av nya eller kompletterande element.
 - (19) *söktjänster*: tjänster som möjliggör sökning efter önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
 - (20) *datatillgänglighet*: möjlighet att när som helst begära och erhålla data i digitalt maskinläsbar form.
 - (21) *övergripande transeuropeiskt transportnät* eller *TEN-T*: den transportinfrastruktur och de åtgärder som avses i artikel 6.2 i förordning (EU) nr 1315/2013.
 - (22) *aktualitet hos data*: tillgängligheten för aktuella data som tillhandahålls dataanvändare och slutanvändare i tillräckligt god tid för att vara användbara.
 - (23) *leverantör av reseinformationstjänster*: varje offentlig eller privat leverantör av minst en uppgift om rese- och trafikinformation till dataanvändare och slutanvändare, med undantag för sådana som enbart förmedlar information.
 - (24) *länkning av tjänster*: hopkoppling av lokala, regionala och nationella reseinformationstjänster som länkas via tekniska gränssnitt för att tillhandahålla resvägsresultat eller andra resultat via gränssnitt för tillämpningsprogram (API, Application Programming Interface), baserade på statiska, historiska, observerade och/eller dynamiska rese- och trafikdata.
 - (25) *knutpunkt*: en på förhand fastställd plats där passagerare kan gå ombord på eller lämna reguljär transport eller behovsstyrd transport.”
- (3) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten ska utgöra en gemensam punkt för dataanvändare för åtkomst till statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata för

olika färdmedel, inklusive datauppdateringar, i enlighet med bilagan, som tillhandahålls av datainnehavare inom en viss medlemsstats territorium.”

(b) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Nationella åtkomstpunkter ska tillhandahålla söktjänster till dataanvändare.

4. Medlemsstaterna ska i samarbete med relevanta ITS-intressenter nå en överenskommelse om kraven för metadata. Datainnehavarna ska säkerställa att de tillhandahåller metadata på grundval av dessa krav.”

(c) Följande punkt ska läggas till som punkt 6:

”6. Varje enhet som tillhandahåller data via den nationella åtkomstpunkten får göra detta genom ombud i enlighet med tillämpliga avtal, inbegripet genom en databas eller aggregator från tredje part. Detta ska inte befria den ursprungliga datainnehavaren från de skyldigheter som anges i artiklarna 3–8.”

(4) Artiklarna 4, 5 och 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata

1. Datainnehavarna ska via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 ge tillgång till de statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata, som förtecknas i punkt 1 i bilagan, för de olika transportsätten och transportmedlen genom att använda

(a) för vägtransporter: de standardiserade format som avses i artikel 4 i delegerad förordning (EU) 2015/962,

(b) för andra transportsätt: en av följande standarder och tekniska specifikationer, eller ett digitalt maskinläsbart format som kan bevisas vara fullständigt kompatibelt och driftskompatibelt med dessa standarder och tekniska specifikationer, inklusive exempelvis genom följande automatiska omvandlare och validerare:

i) NeTEx CEN/TS 16614 och efterföljande versioner.

ii) De tekniska specifikationer som anges i förordning (EU) nr 454/2011.

iii) De tekniska dokument som offentliggjorts under överinseende av Iata-konferensen om passagerartjänster.

iv) Transmodel EN 12896 där det inte finns något referensutbytesprotokoll,

(c) för det rumsliga nätet: de krav som fastställs i artikel 7 i direktiv 2007/2/EG.

2. De statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata som förtecknas i punkt 1 i bilagan, för vilka NeTEx och DATEX II är tillämpliga, ska representeras genom minimala EU-profiler eller nationella profiler.

3. Datainnehavarna ska tillhandahålla statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 i de erforderliga formaten i enlighet med följande tidsplan:

- (a) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 1.1 i bilagan, med undantag för punkt 1.1 d ix, för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2019.
 - (b) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 1.2 i bilagan, med undantag för punkt 1.2 a i och iii och 1.2 c ii, för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2020.
 - (c) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 1.3 i bilagan, med undantag för punkt 1.3 c iii, för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2021.
 - (d) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 1.1, 1.2 och 1.3 i bilagan, med undantag för punkt 1.1 d ix, punkt 1.2 a i, iii och vii, punkt 1.2 c ii, punkt 1.3 c iii, samt punkt 1.2 c i och punkt 1.3 a ii och iii för behovsstyrd transport, för övriga delar av unionens transportnät: senast den 1 december 2023.
 - (e) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 1.1 d ix, punkt 1.2 a i, iii och vii, punkt 1.2 c ii, punkt 1.3 c iii, punkt 1.2 c i och punkt 1.3 a ii och iii för behovsstyrd transport i bilagan, för hela unionens transportnät: senast den 1 december 2024.
 - (f) För de rese- och trafikdata som fastställs i punkt 1.4 i bilagan, för hela unionens transportnät: senast den 1 december 2025.
4. API:er som ger tillgång till statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 ska vara allmänt tillgängliga för dataanvändare, i förekommande fall föremål för registrering.
 5. Dataanvändare och datainnehavare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter relaterade till statistiska, historiska och observerade rese- och trafikdata utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör.
 6. De data som datainnehavare tillhandahåller via den nationella åtkomstpunkten ska inte omfatta personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i förordning (EU) 2016/679.

Artikel 5

Tillgänglighet, utbyte och vidareutnyttjande av dynamiska rese- och trafikdata

1. Datainnehavarna ska via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 ge tillgång till de dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i punkt 2.1 och 2.2 i bilagan för de olika transportsätten och transportmedlen genom att använda
 - (a) för vägtransporter: de format som avses i artiklarna 5 och 6 i delegerad förordning (EU) 2015/962,
 - (b) för övriga transportsätt: någon av följande standarder och tekniska specifikationer, eller ett digitalt maskinläsbart format som kan bevisas vara fullständigt kompatibelt och driftskompatibelt med dessa standarder och tekniska specifikationer, inklusive till exempel genom automatiska omvandlare och validerare:

- i) SIRI CEN/TS 15531 och efterföljande versioner.
 - ii) De tekniska specifikationer som fastställs i förordning (EU) nr 454/2011.
2. De dynamiska rese- och trafikdata som avses i punkterna 2.1 och 2.2 i bilagan, för vilka SIRI och DATEX II är tillämpliga, ska representeras genom minimala EU-profiler eller nationella profiler.
3. Datainnehavarna ska tillhandahålla dynamiska rese- och trafikdata via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 i de erforderliga formaten i enlighet med följande tidsplan:
 - (a) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 2.1 i bilagan, för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2025.
 - (b) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 2.2 i bilagan, för det övergripande TEN-T-nätet: senast den 1 december 2026.
 - (c) För de rese- och trafikdata som anges i punkt 2.1 och 2.2 i bilagan, för övriga delar av unionens transportnät: senast den 1 december 2028.
4. Varje medlemsstat får besluta att datainnehavare ska tillhandahålla dynamiska rese- och trafikdata för olika transportsätt som förtecknas i punkt 2.3 i bilagan, inom den medlemsstatens territorium, via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3. I sådana fall ska datainnehavare använda SIRI CEN/TS 15531 och efterföljande versioner, eller ett digitalt maskinläsbart format som kan bevisas vara fullständigt kompatibelt och driftskompatibelt med dessa standarder och tekniska specifikationer, inklusive till exempel genom automatiska omvandlare och validerare.
5. API:er som ger tillgång till dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 ska vara allmänt tillgängliga för dataanvändare, i förekommande fall föremål för registrering.
6. Dataanvändare och datainnehavare ska samarbeta för att säkerställa att eventuella felaktigheter som rör dynamiska rese- och trafikdata utan dröjsmål meddelas den datainnehavare från vilken dessa data härrör.
7. De data som datainnehavare tillhandahåller via den nationella åtkomstpunkten ska inte omfatta personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i förordning (EU) 2016/679.

Artikel 6

Uppdatering av data

1. Reseinformationstjänster ska baseras på senast tillgängliga statistiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata.
2. När ändringar sker i de data som avses i punkt 1 i denna artikel ska datainnehavarna uppdatera de relevanta statistiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan och göra dem tillgängliga via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 inom en tidsram som möjliggör tillförlitlig och effektiv användning av uppgifterna i enlighet med artikel 8. Om ändringarna är kända i förväg ska datainnehavarna också i förväg tillhandahålla dessa uppdateringar till

dataanvändarna. De ska också snabbt korrigera eventuella felaktigheter som de upptäcker i sina data eller som anmäls till dem av dataanvändare eller slutanvändare.”

(5) I artikel 7 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Leverantörer av reseinformationstjänster ska på begäran förse en annan leverantör av reseinformationstjänster med resvägsresultat baserade på statisk, historisk, observerad och dynamisk rese- och trafikinformation.”

(6) I artikel 8 ska punkterna 1–4 ersättas med följande:

”1. De rese- och trafikdata som förtecknas i bilagan samt motsvarande metadata, inklusive information om kvaliteten på dessa, ska vara tillgängliga på icke-diskriminerande grundval för utbyte och vidareutnyttjande inom unionen, via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3 och inom en tidsram som möjliggör tillförlitligt och effektivt vidareutnyttjande av dessa data. Sådana data ska vara korrekta och aktuella och baseras på minimikraven för datakvalitet. I detta syfte ska medlemsstaterna i samarbete med relevanta ITS-intressenter nå en överenskommelse om sådana minimikrav på datakvalitet.

2. De data som avses i punkt 1 ska vidareutnyttjas på ett neutralt sätt, utan diskriminering eller partiskhet, gentemot datainnehavaren. Kriterier som används för att rangordna resealternativ för olika färdmedel eller kombinationer av dessa, eller både och, ska vara transparenta och inte baseras på någon faktor som direkt eller indirekt har samband med dataanvändarens eller slutanvändarens identitet, eller den kommersiella aspekten av vidareutnyttjande av data om någon sådan finns, och de ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt gentemot alla deltagande dataanvändare eller slutanvändare. Presentationen av den första huvudsakliga resplanen får inte vilseleda slutanvändaren.

3. Om statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata vidareutnyttjas ska källan till dessa data anges om datainnehavaren så kräver. Uppdateringsintervallet för statiska, historiska, observerade och, om möjligt, dynamiska data ska också anges.

4. Villkoren för användning av de trafik- och resedata som tillhandahålls via den nationella åtkomstpunkten som inrättats i enlighet med artikel 3 får fastställas genom ett licensavtal. Sådana villkor får inte i onödan begränsa möjligheterna till vidareutnyttjande eller användas för att begränsa konkurrensen. Licensavtal, om sådana används, ska under alla omständigheter införa så få restriktioner som möjligt om vidareutnyttjande. Eventuell ekonomisk ersättning ska vara rimlig och stå i proportion till de berättigade kostnader som tillhandahållandet och spridningen av relevanta rese- och trafikdata medför.”

(7) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”*Artikel 9*

Bedömning av efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska bedöma om datainnehavare och leverantörer av reseinformationstjänster uppfyller de krav som anges i artiklarna 3–8.
2. För att genomföra den bedömning som avses i punkt 1 får medlemsstaternas behöriga myndigheter begära följande handlingar från datainnehavare och leverantörer av reseinformationstjänster:

- (a) En beskrivning av de rese- och trafikdata som är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkten, informationen om dessa datas kvalitet och villkoren för dess vidareutnyttjande.
 - (b) En beskrivning av de tillgängliga reseinformationstjänsterna, inklusive anslutningar till andra tjänster i tillämpliga fall.
 - (c) En evidensbaserad försäkran där det anges att kraven i artiklarna 3–8 uppfylls.
 - (d) Licens eller avtal med leverantörer av reseinformationstjänster.
3. Medlemsstaterna ska slumpmässigt kontrollera riktigheten i de försäkringar som avses i punkt 2 c.”
- (8) I artikel 10 ska punkt 2 ersättas med följande:
- ”2. Medlemsstaterna ska lämna följande information till kommissionen som en del av de lägesrapporter som föreskrivs i artikel 17.3 i direktiv 2010/40/EU:
- (a) De framsteg som gjorts i fråga om tillgänglighet och utbyte av de typer av rese- och trafikdata som anges i bilagan.
 - (b) Det geografiska tillämpningsområdet för de data som anges i bilagan och som är tillgängliga via den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3, och deras kvalitet, inklusive de kriterier som används för att definiera denna kvalitet och de metoder som används för att kontrollera den.
 - (c) Länkningen av reseinformationstjänster.
 - (d) Resultaten av den bedömning av efterlevnaden som avses i artikel 9, punkt 1.
 - (e) I förekommande fall, en beskrivning av ändringar av den nationella åtkomstpunkt som inrättats i enlighet med artikel 3.”
- (9) Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Ikraftträdande och tillämpning

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

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

Utfärdad i Bryssel den 29.11.2023

På kommissionens vägnar
Ordförande
Ursula VON DER LEYEN



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

ANNEX

BILAGA

til

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

**om ändring av delegerad förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av
Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av
EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster**

Bilaga
”BILAGA
DATAKATEGORIER

(som avses i artiklarna 2, 3, 4, 5, 6, 8 och 10)

Uppdelning av transportsätt och transportmedel och tjänster som ingår, t.ex. följande:

Reguljär transport, t.ex. följande:

Flyg, tåg inbegripet höghastighetståg, järnvägssystem för konventionell trafik, snabbspårväg, linbana, långfärdsbuss, sjöfart inbegripet färja, inre vattenvägar, tunnelbana, spårvagn, buss, trådbuss.

Behovsstyrd transport, t.ex. följande:

Skyttelbuss, skyttelfärja, anropsstyrda tjänster, taxi, bildelning, bilpooler, biluthyrning, samåkning, cykeldelning, cykelutlåning, cykeluthyrning, e-scooterdelning.

Personlig transport, t.ex. följande:

Bil, motorcykel, cykel, skoter, gång.

1. TYPER AV STATISKA, HISTORISKA OCH OBSERVERADE RESE- OCH TRAFIKDATA

1.1. Servicenivå 1

- (a) Platssökning (startpunkt/slutpunkt):
 - i) Adressuppgifter (husnummer, gatunamn, postnummer).
 - ii) Topografiska platser (stad, ort, by, förort, administrativ enhet).
 - iii) Besöksmål (relaterade till transportinformation) till vilka människor kan vilja resa.
- (b) Färdplaner: Driftskalender, som kopplar typ av dag till kalenderdatum.
- (c) Platssökning (knutpunkter) – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:
 - i) Identifierade knutpunkter.
 - ii) Geometri/kartbaserad struktur för knutpunkter.
- (d) Beräkning av färdplan – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:
 - i) Anslutning där byten kan göras.
 - ii) Standardtid för byten.
 - iii) Nätets topologi och färdrutter/linjer (topologi).
 - iv) Trafikföretag.
 - v) Tidtabeller.
 - vi) Planerade byten mellan garanterade turer enligt tidtabell.
 - vii) Driftstider.

- viii) Faciliteter på knutpunkter (inbegripet plattformsinformation, informationsdiskar/informationsställen, biljettförsäljning, hissar/trappor, in- och utgångar samt deras belägenhet).
 - ix) Fordon, inklusive deras tillgänglighet (t.ex. lågt golv, rullstolsanpassat, barnvagnsanpassat) och tillgängligheten av tjänster ombord (t.ex. toaletter).
 - x) Tillgänglighet för knutpunkter och förflyttningvägar inom ett byteställe (t.ex. förekomst av hissar, rulltrappor).
 - xi) Förekomst av assistanstjänster (t.ex. assistans på plats).
- (e) Beräkning av färdplan:
- i) Vagnät (inklusive separata körfält för buss/taxi).
 - ii) Cykelnät (cykelspår, cykelbanor, buss- och cykelbanor, vägar som delas med fordon, gångbanor som delas med fotgängare).
 - iii) Gångbanor och anordningar för tillgänglighet

1.2. Servicenivå 2

- (a) Platssökning – för behovsstyrd transport och personlig transport:
- i) Placering av parkeringsplatser (på och utanför gatan), inklusive tillgängliga parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.
 - ii) Pendelparkeringar.
 - iii) Samåkningsparkeringar.
 - iv) Stationer för cykeldelning.
 - v) Stationer för bildelning.
 - vi) Säker cykelparkering (t.ex. låsta cykelgarage).
 - vii) Parkeringszoner för skottrar.
- (b) Informationstjänst:
- i) Var och hur man köper biljetter för reguljär transport, inklusive återförsäljningskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.
 - ii) Var och hur man betalar för parkering, inklusive detaljhandelskanaler, genomförandemetoder, betalningsmetoder.
- (c) Tilläggsinformation – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:
- i) Grundläggande gemensamma standardpriser:
 - Data om taxor inom nätet (taxezoner/hållplatser och taxegränser).
 - Strukturer på standardtaxor (från startpunkt till slutpunkt samt dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor).
 - i) Fordonsutrymmen, inklusive transportklasser, fordonsbaserad wifi, kapacitet och tillträdesvillkor för cyklar.

1.3. Servicenivå 3

- (a) Detaljerad gemensam standard och förfrågan om specialtaxor – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall:
 - i) Passagerarkategorier (kategorier av passagerare, t.ex. vuxen, barn, pensionär, student, militär/veteran, passagerare med funktionsnedsättning och passagerare med nedsatt rörlighet, samt kvalifikationsvillkor och klass på resa).
 - ii) Produkter med normaltaxa (åtkomsträttigheter som t.ex. zon eller från start till slut, inkl. dags- och veckobiljetter/enkel/tur och retur, åtkomstvillkor, grundläggande användarvillkor, t.ex. giltighetstid/operatör/restid/byten, normalpriser för olika par av startpunkter och slutpunkter, inkl. dags- och veckotaxor, zontaxor, enhetstaxor).
 - iii) Produkter med specialtaxa (erbjudanden med ytterligare särskilda villkor, t.ex. försäljningsfrämjande rabatter, grupprabatter, säsongskort, paketprodukter omfattande flera olika produkter och tilläggsprodukter såsom ingående parkering och minimiuppehåll).
 - iv) Grundläggande kommersiella villkor, t.ex. återbetalning, ersättning, utbyte eller överföring.
 - v) Grundläggande bokningsvillkor, t.ex. inköpsfönster, giltighetsperioder, ruttrestriktioner för zontaxor, minimiuppehåll.
- (b) Informationstjänst – för behovsstyrd transport: hur man bokar behovsstyrda transporttjänster, inklusive återförsäljningskanaler, metoder för fullgörande, betalningsmetoder.
- (c) Färdplaner:
 - i) Cykelnätets detaljegenskaper (körbanans kvalitet, cykling i bredd, gemensamma körbanor, avskilt eller ej från biltrafik, naturskön väg, enbart gångtrafik, begränsningar avseende höger-/vänstersväng eller infart (t.ex. mot trafikens färdriktning).
 - ii) Parametrar som behövs för att beräkna en miljöfaktor, t.ex. växthusgasutsläpp per fordonstyp eller personkilometer eller tillryggalagd sträcka till fots.
 - iii) Parametrar som krävs för att beräkna bränsleförbrukningen för konventionella och alternativa bränslen.
- (d) Beräkning av färdplan: uppskattade restider per typ av dag och tidsintervall, per färdmedel eller kombination av färdmedel.

1.4. Servicenivå 4

- (a) Historiska rese- och trafikdata om förseningar – i förekommande fall för reguljär transport och behovsstyrd transport.
- (b) Observerade data om förseningar och ankomst/avgångstider – för reguljär transport:
 - i) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar på minst 60 minuter för persontrafik på järnväg (i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2021/782).

- ii) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar i avgång på mer än 90 minuter för persontrafik till sjöss och på inre vattenvägar (i enlighet med artikel 18 i förordning (EU) nr 1177/2010).
 - iii) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar i avgångar från en terminal på mer än 120 minuter för reguljär busspassagerartrafik med en planerad sträcka på minst 250 km (i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) nr 181/2011).
 - iv) Längden på, och om möjligt orsaken till, förseningar av avgående flygtrafik på minst 120 minuter och förseningar av ankommande flygtrafik på minst 180 minuter (i enlighet med artiklarna 5 och 6 i förordning (EG) nr 261/2004).
- (c) Observerade data om annulleringar – för reguljär transport:
- i) Annulleringar av persontrafik på järnväg och om möjligt orsaken därtill.
 - ii) Annulleringar av persontrafik till sjöss och på inre vattenvägar och om möjligt orsaken därtill.
 - iii) Annulleringar av reguljär busstrafik med en planerad sträcka på minst 250 km och om möjligt orsaken därtill.
 - iv) Annulleringar av flygningar och om möjligt orsaken till dessa.
- (d) Information om parkeringsavgifter.

2. TYPER AV DYNAMISKA RESE- OCH TRAFIKDATA

2.1. Servicenivå 1

Ankomst-/avgångstider, färdplaner och kompletterande information:

- i) Störningar, såsom nätstängningar och/eller omdirigeringar, och om möjligt orsaken till dessa.
- ii) Information om status i realtid, t.ex. uppskattade avgångs- och ankomsttider för tjänster, förseningar, annulleringar, kontroll av garanterade anslutningar.
- iii) Status för knutpunkternas funktioner (inklusive information om dynamiska plattformar, fungerande hissar/rulltrappor, stängda in- och utgångar samt deras belägenhet) – för reguljär transport.

2.2. Servicenivå 2

- (a) Informationstjänster om parkeringsavgifter – för behovsstyrda och personliga transporter.
- (b) Tillgänglighetskontroll och plats – för behovsstyrd transport och i förekommande fall personlig transport.
 - i) Tillgång till och plats för bildelning, tillgång till och plats för cykeldelning, tillgång till och plats för skoterdelning samt tillgång till och plats för övrig fordonsdelning.
 - ii) Tillgängliga parkeringsplatser (på och utanför gatorna).

2.3. Servicenivå 3

Beläggningssinformation för fordonet – för reguljär transport och behovsstyrd transport i förekommande fall.”