

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2017/1926 of 31 may 2017 supplementing Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council with regard to the provision of EU-wide multimodal travel information services

UOFFISIELL OVERSETTELSE

DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2017/1926**av 31. mai 2017****om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til levering av multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unjons virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU av 7. juli 2010 om en ramme for innføring av intelligente transportsystemer innen veitransport og for grensesnitt mot andre transportsystemer⁽¹⁾, særlig artikkel 6 nr. 1, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 3 bokstav a) i direktiv 2010/40/EU er levering av multimodale reiseinformasjonstjenester på unionsplan et prioritert tiltak for utvikling og bruk av spesifikasjoner og standarder.
- 2) I artikkel 5 i direktiv 2010/40/EU er det fastsatt at spesifikasjonene som er vedtatt i samsvar med artikkel 6 i nevnte direktiv, bør få anvendelse på ITS-programmer og -tjenester når disse innføres, uten at det berører hver enkelt medlemsstats rett til å treffe beslutninger om innføring av slike programmer og tjenester på sitt territorium.
- 3) Disse spesifikasjonene bør få anvendelse på levering av alle reiseinformasjonstjenester, uten at dette berører særskilte spesifikasjoner som i henhold til direktiv 2010/40/EU er vedtatt i andre rettsakter, og særlig delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013⁽²⁾ og delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/962⁽³⁾, samt kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011⁽⁴⁾.
- 4) Med hensyn til levering av multimodale reiseinformasjonstjenester er det i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF⁽⁵⁾ fastsatt minsteregler for viderebruk av informasjon fra offentlig sektor i hele Unionen. Med hensyn til viderebruk av data som transportmyndigheter og transportforetak er i besittelse av, bør reglene som fastsettes ved denne forordning, særlig reglene for oppdatering av data, få anvendelse uten at dette berører reglene som er fastsatt ved direktiv 2003/98/EF.

⁽¹⁾ EUT L 207 av 6.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) nr. 886/2013 av 15. mai 2013 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til data og framgangsmåter for vederlagsfri framskaffelse av et minimum av generell sikkerhetsrelevant trafikkinformasjon for brukerne, dersom dette er mulig (EUT L 247 av 18.9.2013, s. 6).

⁽³⁾ Delegert kommisjonsforordning (EU) 2015/962 av 18. desember 2014 om utfylling av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/40/EU med hensyn til tilgjengeliggjøring av trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan (EUT L 157 av 23.6.2015, s. 21).

⁽⁴⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 av 5. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «Telematikkprogrammer for persontrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem (EUT L 123 av 12.5.2011, s. 11).

⁽⁵⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/98/EF av 17. november 2003 om viderebruk av informasjon fra offentlig sektor (EUT L 345 av 31.12.2003, s. 90).

- 5) Når tiltakene fastsatt i denne forordning innebærer behandling av personopplysninger, skal dette skje i samsvar med EU-retten om vern av personopplysninger, særlig europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF⁽²⁾, samt de nasjonale gjennomføringstiltakene. Opplysninger som gjelder en identifisert eller identifiserbar fysisk person, bør behandles i strengt samsvar med prinsippet om dataminimering, og bare for denne forordnings formål og så lenge det er nødvendig. Slike opplysninger bør, i den grad lar seg gjøre og ikke er til hinder for formålet med denne forordning, ikke gjøre det mulig å identifisere en enkeltperson eller gjøre en enkeltperson identifiserbar.
- 6) Når informasjonstjenesten er basert på innsamling av data, herunder geografisk plassering, bør sluttbrukerne bli klart og tydelig informert om at slike data samles inn, hvordan innsamlingen organiseres, mulighetene for sporing og hvor lenge slike data blir oppbevart. Hensiktsmessige tekniske tiltak (herunder innebygd personvern og innebygd datasikring) bør innføres av offentlige og private datainnsamlere, for eksempel transportforetak, transportmyndigheter, leverandører av reiseinformasjonstjenester og produsenter av digitale kart, for å sikre pseudonymisering⁽³⁾ av data fra sluttbrukere.
- 7) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF⁽⁴⁾ tar sikte på å opprette en infrastruktur for geografisk informasjon i Unionen som gjør det mulig å dele og gi offentlig tilgang til geografisk informasjon, herunder informasjon knyttet til transportnett, i hele Unionen med sikte på å støtte Unionens miljøpolitikk og politikk eller virksomhet som kan ha en innvirkning på miljøet. Spesifikasjonene i denne forordning bør være forenlige med dem som er fastsatt ved direktiv 2007/2/EF og kommisjonsforordning (EU) nr. 1089/2010⁽⁵⁾.
- 8) Spesifikasjonene i denne forordning bør gjelde for alle transportsystemer i Unionen, for eksempel ruteplanbasert transport (luftfart, jernbane herunder høyhastighetstog, konvensjonell jernbane og forstadsbane, fjernbuss, sjøtransport herunder ferge, tunnelbane, trikk, buss, trolleybuss, taubane), etterspørselbasert transport (pendelbuss, pendelferge, drosje, samkjøring, bildeling, bil-pool, billeie, sykkeldeling, sykkelie, bestillingstransport) og personbasert transport (bil, motorsykkel, sykkel, gange). Gange er, når det er et alternativ for den første og siste kilometeren av en reise, svært relevant for multimodal reiseinformasjon og kan være en fordel, både for miljøet og for nettforvaltningen, men også for den reisendes helse.
- 9) I europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013⁽⁶⁾ fastsettes den transportinfrastrukturen som inngår i hovednettet og det samlede transeuropeiske transportnettet. For å kunne ta høyde for reisebehovene til sluttbrukerne i hele Unionen og utnytte alle muligheter i multimodal reiseinformasjon, må hele nettet dekkes, fra dør til dør. Derfor bør denne forordning få anvendelse på det samlede transeuropeiske transportnettet, inkludert byknutepunkter, og på de øvrige delene av transportnettet.
- 10) Til støtte for leveringen av multimodale reiseinformasjonstjenester på unionsplan kan det benyttes både sentraliserte metoder basert på levering av data, og desentraliserte metoder basert på levering av data og tjenester. Denne forordning bør derfor inneholde krav til levering av både data og tjenester til støtte for disse to metodene. For å lette utveksling og viderebruk av disse dataene til levering av overgripende reiseinformasjonstjenester, bør transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester gjøre statistiske data, de tilsvarende metadataene og opplysninger om datakvaliteten tilgjengelige for brukerne via et nasjonalt eller felles

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31). Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning) (EUT L 119 av 4.5.2016, s. 1). Artikkel 10 og 11 i direktiv 95/46/EF og artikkel 13 og 14 i forordning (EU) 2016/679 inneholder en fullstendig liste over opplysninger som skal gis til den registrerte. I artikkel 12 i direktiv 95/46/EF og artikkel 17–19 i forordning (EU) 2016/679 fastsettes andre rettigheter for enkeltpersoner, for eksempel retten til innsyn og retten til å rette, blokkere, slette eller tilintetgjøre feilaktige eller uberettigede personopplysninger.

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/58/EF av 12. juli 2002 om behandling av personopplysninger og personvern i sektoren for elektronisk kommunikasjon (EFT L 201 av 31.7.2002, s. 37).

⁽³⁾ Som definert i artikkel 4 nr. 5 i forordning (EU) nr. 2016/679.

⁽⁴⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF av 14. mars 2007 om opprettelse av en infrastruktur for geografisk informasjon i Det europeiske fellesskap (INSPIRE) (EUT L 108 av 25.4.2007, s. 1).

⁽⁵⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 1089/2010 av 23. november 2010 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/2/EF med hensyn til samvirkingsevnen til geodatasett og -tjenester (EUT L 323 av 8.12.2010, s. 11).

⁽⁶⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1315/2013 av 11. desember 2013 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett og om oppheving av beslutning nr. 661/2010/EU (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 1).

tilknytningspunkt. Tilknytningspunktet kan anta forskjellige former, for eksempel database, datavarehus, datamarked, lager, register, nettportal eller lignende, avhengig av datatypen. Medlemsstatene bør vurdere å samle de eksisterende offentlige og private tilknytningspunktene i ett enkelt punkt som gir tilgang til alle typer relevante, tilgjengelige data som omfattes av disse spesifikasjonene.

- 11) Medlemsstatene bør kunne samarbeide med hverandre om å opprette et felles tilknytningspunkt som omfatter tilgjengelige data i de deltakende medlemsstatene. Det bør stå medlemsstatene fritt om de vil bruke tilknytningspunkter opprettet i henhold til andre delegerede rettsakter vedtatt i henhold til direktiv 2010/40/EU som nasjonale tilknytningspunkter for data som omfattes av denne forordning. Dessuten bør det stå medlemsstatene fritt om de vil bruke eksisterende tilknytningspunkter for flere sektorer som det nasjonale tilknytningspunktet. Medlemsstatene kan bestemme hvilken aktør som har ansvar for å levere reise- og trafikkdataene som er oppført i vedlegget. I enkelte tilfeller driver transportforetak, infrastrukturforvaltere og leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester sin virksomhet i flere forskjellige medlemsstater, og derfor er det aktuelt med mer enn ett tilknytningspunkt for å gi tilgang til reise- og trafikkdata. Det bør imidlertid gjøres bestrebelser på å unngå unødige overlappinger av data, og ta hensyn til de aktuelle tilknytningspunktenes type og form. Derfor kan relevante data og metadata oppføres i alle relevante nasjonale tilknytningspunkter som har form av et datalager. Dersom noen av de relevante nasjonale tilknytningspunktene har form av en database / et datavarehus, kan dessuten dataene og metadataene ligge på bare ett av dem, og være oppført i alle de øvrige. Når det er hensiktsmessig, kan det fastsettes vilkår for bruk av trafikk- og reisedata levert via det nasjonale tilknytningspunktet, eventuelt gjennom en lisensavtale.
- 12) Reise- og trafikkdataene som er oppført i vedlegget, kan integreres trinnvis i det nasjonale tilknytningspunktet. Det bør stå medlemsstatene fritt om de vil integrere dataene som er oppført i vedlegget før den fastsatte fristen. Multimodale reiseinformasjonstjenester bygger på både statiske og dynamiske reise- og trafikkdata, som oppført i vedlegget. Statiske reise- og trafikkdata er avgjørende for informasjon og planlegging før reisen begynner, og er derfor nødvendige for alle medlemsstater. Dynamiske reise- og trafikkdata, for eksempel forstyrrelser og forsinkelser på reisen, kan gjøre det mulig for sluttbrukerne å treffe godt funderte beslutninger om reisen og gi innspar i reisetid. Det kan imidlertid kreve en ekstra innsats å integrere dynamiske reise- og trafikkdata i nasjonale tilknytningspunkter. Det bør stå medlemsstatene fritt om de vil ta de dynamiske reise- og trafikkdataene oppført i vedlegget inn via det nasjonale tilknytningspunktet. Om de beslutter å gjøre det, bør kravene i denne forordning få anvendelse. For å sikre at utviklingen av multimodal reiseinformasjon er konsekvent og ensartet i hele Unionen, oppfordres medlemsstatene til å integrere eksisterende dynamiske reise- og trafikkdata via det nasjonale tilknytningspunktet etter følgende tidsplan: reise- og trafikkdata oppført i nr. 2.1 i vedlegget innen 1. desember 2019, reise- og trafikkdata oppført i nr. 2.2 i vedlegget innen 1. desember 2020, og reise- og trafikkdata oppført i nr. 2.3 i vedlegget innen 1. desember 2021.
- 13) For at bruken av nasjonale tilknytningspunkter skal bli vellykket og kostnadseffektiv, må de relevante reise- og trafikkdataenes innhold og struktur beskrives nøye ved hjelp av hensiktsmessige metadata⁽¹⁾.
- 14) Disse spesifikasjonene bør ikke pålegge transportmyndigheter, transportforetak, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester og infrastrukturforvaltere å samle inn data som ikke allerede er tilgjengelige i maskinleselig format. De særlige kravene til statiske og dynamiske reise- og trafikkdata for forskjellige transportsystemer bør bare gjelde for de data som faktisk er samlet inn og tilgjengelige i maskinleselig format. Samtidig bør medlemsstatene oppfordres til å se etter kostnadseffektive løsninger som er tilpasset deres behov for å digitalisere eksisterende statiske data for forskjellige transportsystemer. Medlemsstater som starter digitalisering av statisk og dynamisk reise- og trafikkinformasjon for forskjellige transportsystemer som kan benyttes til multimodale reiseinformasjonstjenester, oppfordres til å begynne med dataene som er oppført for tjenestenivå 1 i vedlegget, og deretter fortsette med tjenestenivå 2 og 3. Dataene som er oppført i den første gruppen, anses som avgjørende for de multimodale reiseinformasjonstjenestenes grunnleggende funksjoner.
- 15) For å kunne utvikle en harmonisert og sømløs levering av multimodale reiseinformasjonstjenester, og for å støtte samvirkeevnen i hele Unionen, bør det nasjonale tilknytningspunktet bruke et harmonisert sett med samvirkende datautvekslingsformater og -protokoller som bygger på eksisterende tekniske løsninger og standarder på tvers av ulike transportsystemer. Innenfor rammen av multimodale reiseinformasjonstjenester finnes det en rekke relevante standarder

⁽¹⁾ EU EIP SPA Coordinated Metadata Catalogue.

og tekniske spesifikasjoner for vei (DATEX II), jernbane (TAP-TSI tekniske dokumenter B1, B2, B3, B4, B8, B9), luftfart (IATA SSIM) og underliggende geodata (INSPIRE). I slike tilfeller bør denne forordning vise til de eksisterende kravene, men slike transportsystemer kan også velge andre standarder og tekniske spesifikasjoner som er oppført i spesifikasjonen. Overlapping med samme reise- og trafikkdata i mer enn ett format bør imidlertid unngås (for eksempel skinnegående bytrafikk i enten TAP-TSI eller NeTex). I framtiden kan slike standarder, særlig DATEX II, få utvidet sitt virkeområde til å omfatte flere elementer i byer, og dersom de foreligger, bør de benyttes innenfor spesifikasjonenes rammer.

- 16) Med hensyn til utveksling av statiske ruteplandata (for eksempel offentlig transport, fjernbuss og sjøtransport – herunder ferge) bør de relevante dataene i det nasjonale tilknytningspunktet bruke CEN-datautvekslingsstandarden NeTex CEN/TS 16614 basert på den underliggende konseptuelle datareferansemodellen Transmodel EN 12896: 2006 og senere oppgraderte versjoner, eller ethvert fullt kompatibelt maskinleselig format, innen avtalt tidsplan. Med hensyn til utveksling av dynamiske data om offentlig transport bør de relevante delene av CEN-datautvekslingsstandarden for offentlig transport SIRI CEN/TS 15531 og senere oppgraderte versjoner, eller ethvert fullt kompatibelt maskinleselig format, brukes dersom medlemsstatene velger å ta dynamiske data inn via det nasjonale tilknytningspunktet. Medlemsstatene kan velge å fortsette å bruke nasjonale datastandards for offentlig transport til nasjonal virksomhet, men for å sikre samvirkingsevne på EU-plan og kontinuitet i tjenestene må de angitte EU-standardene benyttes ved det nasjonale tilknytningspunktet. Medlemsstatene kan benytte oversettings- og konverteringsmetoder til å overholde de europeiske standardiseringskravene. Den versjon av de fastsatte standardene som er tilgjengelig på anvendelsestidspunktet, bør benyttes. Alle relevante oppdateringer som utvider virkeområdet og tar inn nye typer data, bør benyttes.
- 17) For å sikre at bruken er optimal og ovennevnte standarder samvirker fullt ut mellom medlemsstatene, bør det fastsettes en felles minimumsprofil som angir de viktigste elementene i standarden, og som benyttes i de nasjonale tilknytningspunktene. Medlemsstatenes nasjonale profiler må baseres på en felles europeisk minimumsprofil, når en slik profil finnes.
- 18) Det er avgjørende for reisende i hele Unionen at leverandørene gir korrekt og pålitelig reiseinformasjon. Ved endringer bør transportmyndighetene eller transportforetakene oppdatere relevante data i god tid via det nasjonale tilknytningspunktet. Når reise- og trafikkdata brukes av en leverandør, er det dessuten en fare for at feilaktig reiseinformasjon vises til brukerne, noe som kan få negative følger for den reisendes valg av reise. Når transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester oppdager feil, bør disse rettes i god tid.
- 19) Det finnes i dag et betydelig antall multimodale reiseinformasjonstjenester i Europa, men tjenester som tilbyr et fullstendig ruteresultat fra dør til dør, er stort sett begrenset til én medlemsstats territorium. En nøkkelfaktor for å kunne utvide reiseinformasjonstjenestenes geografiske dekning og støtte multimodal reiseinformasjon på unionsplan er å kople sammen lokale, regionale og nasjonale reiseinformasjonstjenester. Dette innebærer bruk av teknologiske verktøy med grensesnitt som gjør det mulig å kople eksisterende informasjonssystemer sammen og utveksle ruteresultater. Det anbefales at reiseinformasjonstjenester, når de foretar distribuert reiseplanlegging, bruker den europeiske tekniske spesifikasjonen «Intelligent Transport Systems — Public Transport — Open API for distributed journey planning 00278420», som nå er i ferd med å ferdigstilles. Når leverandører oppretter overleveringspunkter med sikte på distribuert reiseplanlegging, bør disse punktene oppføres i det nasjonale tilknytningspunktet.
- 20) Reiseinformasjonstjenestene kan gi sluttbrukerne flere reisealternativer med ulike transportforetak. Det er helt nødvendig at leverandørene er åpne om kriteriene som benyttes til å rangere reisealternativer, og gir nøytral reiseinformasjon. Om mulig bør leverandører av reiseinformasjonstjenester gi informasjon om ulike transportsystemers utslipp av klimagasser for å støtte overgangen til bærekraftige transportsystemer. Tjenesteyterne blir også sterkt oppfordret til å åpne for direkte tilbakemelding fra kunden om kvaliteten på tjenestene.
- 21) Bruken av statiske og dynamiske data til reiseinformasjonstjenester innbefatter data fra ulike aktører i hele verdikjeden. I mange tilfeller vil en leverandør av reiseinformasjonstjenester bruke opprinnelige data fra transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltninger eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester. I så fall er det helt nødvendig å angi den opprinnelige kilden, samt dato og klokkeslett for siste statiske oppdatering, når disse dataene brukes.

- 22) For å maksimere forventet bruk av reiseinformasjonstjenester av personer med funksjonsnedsettelse, bør leverandører av reiseinformasjonstjenester – og medlemsstatene når de gjennomfører den delegerte forordningen – ta hensyn til relevant regelverk hva gjelder krav til tilgjengelighet, for eksempel den kommende rettsakten om tilgjengelighet. De relevante kravene bør omfatte tilgjengelighet til nettsteder og tjenester for mobile enheter på en enhetlig og hensiktsmessig måte som sikrer at brukerne kan oppfatte, bruke og forstå innholdet.
- 23) For å sikre at disse spesifikasjonene gjennomføres på riktig måte, bør medlemsstatene vurdere om transportmyndigheter, transportforetak, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester oppfyller kravene til tilgjengelighet, utveksling, viderebruk og oppdatering av multimodale reisedata. For dette formål bør vedkommende myndigheter fritt kunne benytte egenerklæringer om samsvar fra transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester eller leverandører av reiseinformasjonstjenester, og ta stikkprøver for å kontrollere at disse erklæringene er riktige.
- 24) Med sikte på å overvåke gjennomføringen av denne forordning bør medlemsstatene gi Kommisjonen en rapport som beskriver gjennomføringen av de ulike kravene.
- 25) Gjennom Ordningen for et sammenkoplet Europa vil Kommisjonen støtte forskjellige tekniske krav fastsatt i denne forordning med tiltak til støtte for programmet⁽¹⁾, blant annet opprettelsen av det nasjonale tilknytningspunktet, overgangen til de foreskrevne standardene for datautveksling og bruken av felles minimumsprofiler innenfor nasjonale tilknytningspunkter, samt sammenkoplingen av reiseinformasjonstjenester, når det er relevant.
- 26) EUs datatilsyn er blitt rådspurt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001⁽²⁾ og avga uttalelse 22. august 2017.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. I denne forordning fastsettes de spesifikasjoner som er nødvendige for å sikre at multimodale reiseinformasjonstjenester på EU-plan er korrekte og tilgjengelige for ITS-brukere på tvers av landegrensene.
2. Denne forordning får anvendelse på hele transportnettet i Unionen.
3. Denne forordning får anvendelse i samsvar med artikkel 5 i direktiv 2010/40/EU.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene i artikkel 4 i direktiv 2010/40/EU og i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 1315/2013 anvendelse.

Videre menes med

- 1) «datatilgjengelighet» mulighet til å be om og få tilgang til data i et maskinleselig format på et hvilket som helst tidspunkt,
- 2) «oppdatering av data» enhver endring av eksisterende data, herunder sletting av data eller innsetting av nye elementer eller tilleggselementer,

⁽¹⁾ Kommisjonens gjennomføringsbeslutning av 7. april 2016 om endring av Kommisjonens gjennomføringsbeslutning K(2014)1921 om opprettelse av et flerårig arbeidsprogram 2014-2020 om finansiell bistand i forbindelse med Ordningen for et sammenkoplet Europa, CEF – Transportsektoren for perioden 2014-2020.

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

- 3) «metadata» en strukturert beskrivelse av innholdet i dataene som gjør det lettere å søke i og bruke disse dataene,
- 4) «søketjenester» tjenester som gjør det mulig å søke etter ønskede data ved hjelp av innholdet i de tilsvarende metadataene, og vise dette innholdet,
- 5) «det samlede transeuropeiske transportnettet» transportinfrastrukturen som inngår i det samlede nettet, som definert i forordning (EU) nr. 1315/2013,
- 6) «tilknytningspunkt» et digitalt grensesnitt, der som et minimum statiske reisedata og historiske trafikkdata, sammen med de tilsvarende metadataene, er tilgjengelige for brukere med sikte på viderebruk, eller der disse datakildene og metadataene er tilgjengelige for brukere med sikte på viderebruk,
- 7) «dynamiske reise- og trafikkdata» data vedrørende ulike transportsystemer som endrer seg ofte eller jevnlig, som oppført i vedlegget,
- 8) «statiske reise- og trafikkdata» data vedrørende ulike transportsystemer som ikke endrer seg overhodet eller ikke endrer seg ofte, eller som endrer seg jevnlig, som oppført i vedlegget,
- 9) «transportmyndighet» enhver offentlig myndighet som har ansvar for trafikkstyring eller planlegging, kontroll eller forvaltning av et bestemt transportnett og/eller bestemte transportsystemer som hører under dens territoriale myndighet,
- 10) «transportforetak» et offentlig eller privat foretak som har ansvar for vedlikehold og forvaltning av transporttjenesten,
- 11) «bruker» enhver offentlig eller privat enhet som bruker det nasjonale tilknytningspunktet, for eksempel transportmyndigheter, transportforetak, leverandører av reiseinformasjon, produsenter av digitale kart, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester og infrastrukturforvaltere,
- 12) «sluttbruker» enhver fysisk eller juridisk person som har tilgang til reiseinformasjon,
- 13) «reiseinformasjonstjeneste» en ITS-tjeneste, herunder digitale kart, som gir brukere og sluttbrukere reise- og trafikkinformasjon om minst én transportmåte,
- 14) «historiske trafikkdata» trafikkenes karakteristika, avhengig av klokkeslett, dag og årstid, som bygger på tidligere målinger, herunder trafikk tetthet, gjennomsnittlige hastigheter, gjennomsnittlige reisetider, som oppført i vedlegget,
- 15) «dataaktualitet» tilgjengeligheten av oppdaterte data som leveres til brukere og sluttbrukere så god tid i forveien at de kommer til nytte,
- 16) «leverandør av reiseinformasjonstjenester» enhver offentlig eller privat leverandør av reise- og trafikkinformasjon til brukere og sluttbrukere, unntatt den som driver ren informasjonsformidling,
- 17) «etterspørselbasert transport» en persontransporttjeneste som kjennetegnes av fleksibel rute, for eksempel bildeling, bilpool, sykkeldeling, samkjøring, drosje, bestillingstransport. Disse tjenestene krever vanligvis et samspill mellom leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester og sluttbrukere før tjenesten leveres,
- 18) «leverandør av etterspørselbaserte transporttjenester» enhver offentlig eller privat leverandør av etterspørselbaserte transporttjenester til brukere og sluttbrukere, herunder tilhørende reise- og trafikkinformasjon,
- 19) «sammenkopling av tjeneste» tilknytning mellom lokale, regionale og nasjonale reiseinformasjonssystemer som er koplet sammen via tekniske grensesnitt med sikte på å gi ruteresultater eller andre resultater fra programgrensesnitt (API) basert på statisk og/eller dynamisk reise- og trafikkinformasjon,
- 20) «overleveringspunkt» en stasjon, et stoppested eller et annet sted der ruteresultatene fra to reiseinformasjonstjenester koples sammen med sikte på å lage en reise,
- 21) «multimodal reiseinformasjon» informasjon som utledes av statiske og/eller dynamiske reise- og trafikkdata til brukere og sluttbrukere uansett kommunikasjonsmiddel, og som omfatter minst to transportsystemer og gir mulighet for å sammenligne transportsystemer,

- 22) «ruterresultat» reiseruten i et maskinleselig format som svar på en forespørsel om en reise fra en sluttbruker, med henvisning til det eller de overleveringspunkter som benyttes,
- 23) «infrastrukturforvalter» ethvert offentlig eller privat organ eller foretak som har et særlig ansvar for å etablere og vedlikeholde transportinfrastruktur eller en del av den,
- 24) «transporttjeneste for reisende» enhver offentlig eller privat transporttjeneste eller enhver tjeneste som er tilgjengelig for kollektiv eller privat bruk, og som omfatter ulike transportsystemer.

Artikkel 3

Nasjonale tilknytningspunkter

1. Hver medlemsstat skal opprette et nasjonalt tilknytningspunkt. Det nasjonale tilknytningspunktet skal være ett enkelt tilknytningspunkt der brukerne som et minimum gis tilgang til statiske reise- og trafikkdata og historiske trafikkdata for ulike transportsystemer, herunder dataoppdateringer som oppført i vedlegget, som leveres av transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester på en bestemt medlemsstats territorium.
2. Eksisterende nasjonale tilknytningspunkter som er opprettet for å oppfylle andre delegerte rettsakter vedtatt i henhold til direktiv 2010/40/EU, kan brukes som nasjonale tilknytningspunkter dersom medlemsstatene anser dette som hensiktsmessig.
3. Nasjonale tilknytningspunkter skal stille søketjenester til rådighet for brukerne, for eksempel tjenester som gjør det mulig å søke etter ønskede data ved hjelp av innholdet i de tilsvarende metadataene, og vise dette innholdet.
4. Transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester skal sikre at de leverer relevante metadata slik at brukerne kan søke i og bruke datasettene som er tilgjengelige via de nasjonale tilknytningspunktene.
5. To eller flere medlemsstater kan opprette et felles tilknytningspunkt.

Artikkel 4

Tilgang til og utveksling og viderebruk av statiske reise- og trafikkdata

1. Transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester skal levere de statiske reise- og trafikkdata og historiske trafikkdata som er oppført i nr. 1 i vedlegget for ulike transportsystemer, ved å bruke
 - a) for veitransport, de standarder som er fastlagt i artikkel 4 i delegert forordning (EU) 2015/962,
 - b) for andre transportsystemer, en av følgende standarder og tekniske spesifikasjoner: NeTeX CEN/TS 16614 og senere versjoner, tekniske dokumenter fastlagt i forordning (EU) nr. 454/2011 og etterfølgende versjoner, tekniske dokumenter utarbeidet av IATA, eller ethvert maskinleselig format som er fullt kompatibelt og samvirkende med disse standarder og tekniske spesifikasjoner,
 - c) for geonettet, de krav som er fastlagt i artikkel 7 i direktiv 2007/2/EF.
2. Relevante statiske reise- og trafikkdata oppført i nr. 1 i vedlegget som får anvendelse på NeTeX og DATEX II, skal være representert ved nasjonale minimumsprofiler.
3. Transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester skal levere statiske reise- og trafikkdata via det nasjonale tilknytningspunktet i de formater som kreves, og i tråd med følgende tidsplan:
 - a) For reise- og trafikkdata som er oppført i nr. 1.1 i vedlegget for det samlede TEN-T-nettet, innen 1. desember 2019.
 - b) For reise- og trafikkdata som er oppført i nr. 1.2 i vedlegget for det samlede TEN-T-nettet, innen 1. desember 2020.

- c) For reise- og trafikkdata som er oppført i nr. 1.3 i vedlegget for det samlede TEN-T-nettet, innen 1. desember 2021.
 - d) For reise- og trafikkdata som er oppført i nr. 1.1, 1.2 og 1.3 i vedlegget for de øvrige delene av Unionens transportnett, innen 1. desember 2023.
4. Programgrensesnitt som via det nasjonale tilknytningspunktet gir tilgang til statiske reise- og trafikkdata oppført i vedlegget, skal være offentlig tilgjengelige og gi brukere og sluttbrukere mulighet til å registrere seg for å få tilgang.

Artikkel 5

Tilgang til og utveksling og viderebruk av dynamiske reise- og trafikkdata

1. Når medlemsstatene beslutter å levere dynamiske reise- og trafikkdata for forskjellige transportsystemer oppført i punkt 2 i vedlegget via det nasjonale tilknytningspunktet, skal transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester bruke
 - a) for veitransport, de standarder som er fastlagt i artikkel 5 og 6 i delegert forordning (EU) 2015/962,
 - b) for de øvrige transportsystemene: SIRI CEN/TS 15531 og senere versjoner, tekniske dokumenter fastlagt i forordning (EU) nr. 454/2011 eller ethvert maskinleselig format som er fullt kompatibelt og samvirkende med disse standarder og tekniske spesifikasjoner.
2. Relevante reise- og trafikkdata nevnt i nr. 2 i vedlegget som får anvendelse på SIRI og DATEX II, skal være representert ved nasjonale minimumsprofiler fastsatt av medlemsstatene og tilgjengelige via det nasjonale tilknytningspunktet.
3. Programgrensesnitt som via det nasjonale tilknytningspunktet gir tilgang til dynamiske reise- og trafikkdata oppført i vedlegget, skal være offentlig tilgjengelige og gi brukere og sluttbrukere mulighet til å registrere seg for å få tilgang.

Artikkel 6

Oppdatering av data

1. Reiseinformasjonstjenester skal baseres på oppdateringer av statiske og dynamiske reise- og trafikkdata.
2. Ved endringer skal relevante statiske og dynamiske reise- og trafikkdata oppført i vedlegget oppdateres av transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere eller leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester i god tid via det nasjonale tilknytningspunktet. De skal i god tid rette opp eventuelle feil som de oppdager i sine data, eller som en bruker eller sluttbruker gjør oppmerksom på.

Artikkel 7

Sammenkopling av reiseinformasjonstjenester

1. På anmodning skal leverandører av reiseinformasjonstjenester gi en annen leverandør av informasjonstjenester ruterresultater basert på statisk og om mulig dynamisk informasjon.
2. Ruterresultatene skal baseres på følgende:
 - a) Spørsmålstillers start- og slutt punkt for en reise, med spesifikk angivelse av klokkeslett og dato for avreise og/eller ankomst.
 - b) Mulige reisealternativer, med spesifikk angivelse av klokkeslett og dato for avreise og/eller ankomst, herunder eventuelle forbindelser.
 - c) Overleveringspunktet mellom reiseinformasjonstjenester.
 - d) Alternative reisemuligheter ved trafikkforstyrrelser, med spesifikk angivelse av klokkeslett og dato for avreise og/eller ankomst, og eventuelle forbindelser.

Artikkel 8

Krav til levering av tjenester, viderebruk av reise- og trafikkdata og sammenkopling av reiseinformasjonstjenester

1. Reise- og trafikkdataene som er oppført i vedlegget, og de tilsvarende metadataene, herunder opplysninger om datakvaliteten, skal være tilgjengelige for utveksling og viderebruk i Unionen uten forskjellsbehandling, via det nasjonale eller felles tilknytningspunktet og innenfor en tidsramme som sikrer at reiseinformasjonstjenestene leveres i god tid. De skal være korrekte og oppdatert.
2. Dataene nevnt i nr. 1 skal viderebrukes på en nøytral måte og uten forskjellsbehandling eller partiskhet. Kriteriene som benyttes til å rangere reisealternativer med ulike transportsystemer og/eller kombinasjoner av dem, skal være oversiktlige og ikke være basert på faktorer som direkte eller indirekte er knyttet til brukerens identitet eller eventuelle kommersielle hensyn knyttet til viderebruken av dataene, og skal anvendes uten forskjellsbehandling for alle brukere som deltar. Det første hovedbildet av en reiserute skal ikke villedende sluttbrukeren.
3. Når statiske og dynamiske reise- eller trafikkdata viderebrukes, skal datakilden oppgis. Dato og klokkeslett for siste oppdatering av de statiske dataene skal også oppgis.
4. Vilkårene for bruk av trafikk- og reisedata levert via det nasjonale tilknytningspunktet kan fastsettes gjennom en lisensavtale. Disse vilkårene skal ikke begrense mulighetene for viderebruk unødig, eller brukes til å begrense konkurransen. Når det benyttes lisensavtaler, skal de under alle omstendigheter legge færrest mulig restriksjoner på viderebruk. Eventuell finansiell godtgjøring skal være rimelig og stå i forhold til de rettmessige kostnadene ved å levere og formidle relevante reise- og trafikkdata.
5. Vilkårene for sammenkopling av reiseinformasjonstjenester skal fastlegges i kontraktfestede avtaler mellom leverandørene av reiseinformasjonstjenester. Eventuell finansiell godtgjøring av kostnadene ved å kople sammen reiseinformasjonstjenester skal være rimelige og forholdsmessige.

Artikkel 9

Samsvarsvurdering

1. Medlemsstatene skal vurdere om transportmyndigheter, transportforetak, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester og leverandører av reiseinformasjonstjenester oppfyller kravene i artikkel 3–8.
2. For å kunne foreta vurderingen kan vedkommende myndigheter i medlemsstatene be om følgende dokumenter fra transportmyndigheter, transportforetak, infrastrukturforvaltere, leverandører av etterspørselbaserte transporttjenester eller leverandører av reiseinformasjonstjenester:
 - a) En beskrivelse av reise- og trafikkdataene som er oppført eller lagret i tilknytningspunktet/-punktene og de tilgjengelige reiseinformasjonstjenestene, herunder eventuelle forbindelser til andre tjenester, samt opplysninger om datakvaliteten.
 - b) En dokumentert erklæring om at kravene i artikkel 3-8 er oppfylt.
3. Medlemsstatene skal ta stikkprøver for å kontrollere at erklæringene nevnt i nr. 2 bokstav b) er riktige.

Artikkel 10

Rapportering

1. Innen 1. desember 2019 skal medlemsstatene gi Kommisjonen en rapport om eventuelle tiltak som er truffet for å opprette et nasjonalt tilknytningspunkt, og om bestemmelsene om hvordan det skal fungere.

2. Hvert annet kalenderår etter dette skal medlemsstatene gi Kommisjonen en rapport med følgende opplysninger:
- a) Hvilke framskritt som er gjort med hensyn til tilgjengelighet og utveksling av de typer reise- og trafikkdata som er oppført i vedlegget.
 - b) Den geografiske dekingen og reise- og trafikkdataene som er oppført i vedlegget og er tilgjengelige i tilknytningspunktet, samt sammenkoplingen av reiseinformasjonstjenester.
 - c) Resultatene av samsvarsvurderingen nevnt i artikkel 9.
 - d) Når det er relevant, en beskrivelse av endringer av nr. 1 eller nr. 2 bokstav b).

Artikkel 11

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 31. mai 2017.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

VEDLEGG

DATAKATEGORIER

(som nevnt i artikkel 3, 4, 5, 6, 8 og 10)

Inndeling av transportsystemer etter type, for eksempel:

Ruteplanbasert

Luftfart, jernbane inkludert høyhastighetstog, konvensjonell jernbane, forstadsbane, fjernbuss, sjøtransport inkludert ferge, tunnelbane, trikk, buss, trolleybuss.

Etterspørselsbasert

Pendelbuss, pendelferge, drosje, bildeling, bil-pool, billeie, sykkeldeling, sykkelleie.

Personbasert

Bil, motorsykel, sykkel.

1. Typer av statiske reisedata

1.1. Tjenestenivå 1

- a) Søk med sikte på stedsbestemmelse (avreisested/bestemmelsessted):
 - i) Adresseidentifikatorer (husnummer, gatenavn, postnummer).
 - ii) Topografisk bestemte steder (by, tettsted, forstad, administrativ enhet).
 - iii) Punkter av interesse (knyttet til transportinformasjon) som kan være et reisemål.
- b) Ruteplaner:

Driftskalender som kopler type dager til kalenderdatoer.
- c) Søk med sikte på stedsbestemmelse (trafikkknutepunkter):
 - i) Identifiserte trafikkknutepunkter (alle ruteplanbaserte systemer).
 - ii) Geometrisk/kartbasert struktur for trafikkknutepunkter (alle ruteplanbaserte systemer).
- d) Ruteplanberegning – ruteplanbaserte systemer:
 - i) Forbindelsesledd for omstigning, standardiserte omstigningstider mellom transportsystemene ved omstigningspunktet.
 - ii) Nettets topologi og ruter/linjer (topologi).
 - iii) Transportforetak.
 - iv) Ruteplaner.
 - v) Planlagte omstigninger mellom garanterte ruteplanbaserte tjenester.
 - vi) Driftstider.
 - vii) Service på trafikkknutepunkter (blant annet informasjon på perrongene, informasjonsdisker/-punkter, billettutvalg, heiser/trapper, inngangs- og utgangsteder).
 - viii) Kjøretøyer (lavt gulv, rullestoltilpassede).
 - ix) Tilgjengelighet på knutepunktene, og omstigningsveier (for eksempel heiser, rulletrapper).
 - x) Assistansetjenester (for eksempel assistanse på stedet).

e) Ruteplanberegning – veitransport (for personbaserte systemer):

- i) Veinett.
- ii) Sykkelnett (atskilte sykkelstier, delt med kjøretøyer i veibanen, delt med fotgjengere på gangveier).
- iii) Fortausnett og innretninger som gir tilgjengelighet.

1.2. Tjenestenivå 2

a) Søk med sikte på stedsbestemmelse (etterspørselsbaserte systemer):

- i) Stoppesteder med innfartsparkering.
- ii) Stasjoner for sykkeldeling.
- iii) Stasjoner for bildeling.
- iv) Offentlig tilgjengelige fyllestasjoner for bensin, diesel, CNG/LNG, hydrogendrevne kjøretøyer, ladestasjoner for elektriske kjøretøyer.
- v) Sikker sykkelparkering (for eksempel låste sykkelgarasjer).

b) Informasjonstjeneste:

Hvor og hvordan kjøpe billetter til ruteplanbaserte systemer, etterspørselbaserte systemer og bilparkering (alle ruteplanbaserte og etterspørselbaserte systemer, herunder detalj salgskanaler, gjennomføringsmåter, betalingsmåter).

c) Ruteplaner, utfyllende opplysninger, kontroll av tilgjengelighet:

- i) Grunnleggende vanlige standardtakster (alle ruteplanbaserte systemer):
 - Data om takster i nettet (takstsoner/stoppesteder og takstgrenser).
 - Standardtakster (punkt til punkt, herunder dags- og uketakster, sonetakster, faste takster).
- ii) Fasiliteter om bord, for eksempel ulike klasser, Wi-Fi.

1.3. Tjenestenivå 3

a) Detaljert forespørsel om vanlige standardtakster og spesialtakster (alle ruteplanbaserte systemer):

- i) Passasjerkategorier (brukerkategorier, for eksempel voksen, barn, student, honnør, bevegelseshemmet, samt vilkår og reiseklasser, for eksempel 1. klasse, 2. klasse.).
- ii) Produkter til vanlig takst (adgangsrettigheter som for eksempel sone / punkt-til-punkt, herunder dagsbillett og ukebillett, enkeltreise/retur, adgangsvilkår, grunnleggende brukervilkår som for eksempel gyldighetsperiode/operatør/reisetidspunkt/omstigning, standard punkt-til-punkt-takster for ulike punkt-til-punkt-par, herunder dags- og uketakster / sonetakster / faste takster).
- iii) Produkter til spesialtakst: tilbud med ytterligere, spesielle vilkår, for eksempel kampanjetakster, gruppetakster, periodekort, pakkeprodukter som kombinerer forskjellige produkter, tilleggsprodukter, for eksempel parkering og reise, minsteopphold.
- iv) Grunnleggende forretningsmessige vilkår som for eksempel tilbakebetaling/endring/bytte/overdragelse, og grunnleggende bestillingsvilkår som for eksempel kjøpsvinduer, gyldighetsperioder, rutestriksjoner, takstsoner, minsteopphold.

b) Informasjonstjeneste (alle systemer):

- i) Hvordan betale bompenger (herunder detalj salgskanaler, gjennomføringsmåter, betalingsmåter).
- ii) Hvordan bestille bildeling, drosje, sykkelleie, osv. (herunder detalj salgskanaler, gjennomføringsmåter, betalingsmåter).
- iii) Hvor og hvordan betale for bilparkering, offentlige ladestasjoner for elektriske kjøretøyer og fyllestasjoner for CNG/LNG-, hydrogen-, bensin- og dieseldrevne kjøretøyer (herunder detalj salgskanaler, gjennomføringsmåter, betalingsmåter).

c) Ruteplaner:

- i) Detaljerte karakteristika for sykkelnettet (kjørebanens kvalitet, mulighet for å sykle i bredden, delt kjørebane, på/utenfor vei, naturskjønn rute, «bare for fotgjengere», restriksjoner på retningsendring eller innkjøring (f.eks. mot kjøreretningen).
- ii) Nødvendige parametre for å kunne beregne en miljøfaktor som for eksempel karbon per kjøretøytype eller personkilometer eller per tilbakelagt strekning til fots.
- iii) Parametre, for eksempel drivstofforbruk, som er nødvendige for å kunne beregne kostnader.

d) Ruteplanberegning:

Anslått reisetid per type dag og og tidsintervall, per transportsystem / kombinasjon av transportsystemer.

2. **Typer av dynamiske reise- og trafikkdata**2.1. *Tjenestenivå 1*

Passeringstider, ruteplaner og utfyllende opplysninger:

- i) Trafikkforstyrrelser (alle systemer).
- ii) Statusinformasjon i sanntid – forsinkelser, innstilte avganger, overvåking av garanterte forbindelser (alle systemer).
- iii) Status for trafikkknutepunktenes funksjoner (herunder dynamisk informasjon på perrongene, heiser og rulletrapper i drift, stengte inn- og utganger – alle ruteplanbaserte systemer).

2.2. *Tjenestenivå 2*

a) Passeringstider, ruteplaner og utfyllende opplysninger (alle systemer):

- i) Anslåtte avgangs- og ankomsttider.
- ii) Aktuelle reisetider i veinettet.
- iii) Stenging/omdirigering i sykkelnettet.

b) Informasjonstjeneste:

Offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske kjøretøyer og fyllestasjoner for CNG/LNG-, hydrogen-, bensin- og dieseldrevne kjøretøyer.

c) Kontroll av tilgjengelighet:

- i) Tilgjengelig bildeling, tilgjengelig sykkeldeling.
- ii) Tilgjengelige bilparkeringsplasser (på og utenfor gate), parkeringstakster, bompengetakster.

2.3. *Tjenestenivå 3*

Ruteplaner:

Framtidige forventede reisetider i veinettet.