

Робочий переклад. Не є офіційним документом.

ДЕЛЕГОВАНИЙ РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) 2017/1926

від 31 травня 2017 року

що доповнює Директиву 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо надання мультимодальних туристичних інформаційних послуг у всьому ЄС

(Текст стосується ЄЕЗ)

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Директиву 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 липня 2010 року про основу для розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та для інтерфейсу з іншими видами транспорту (¹), та зокрема статтю 6(1),

Оскільки:

- (1) Стаття 3(а) Директиви 2010/40/ЄС встановлює як пріоритетну дію надання загальноєвропейських мультимодальних туристичних інформаційних послуг для розробки та використання специфікацій і стандартів.
- (2) Стаття 5 Директиви 2010/40/ЄС передбачає, що специфікації, прийняті відповідно до статті 6 цієї Директиви, повинні застосовуватися до додатків і послуг ITS, коли вони розгортаються, без шкоди для права кожної держави-члена приймати рішення щодо розгортання таких додатків та послуг на його території.
- (3) Ці специфікації повинні застосовуватися до надання всіх туристичних інформаційних послуг без шкоди для конкретних специфікацій, прийнятих в інших актах відповідно до Директиви 2010/40/ЄС, зокрема Делегованих регламентів Комісії (ЄС) № 886/2013 (²) та (^{ЄС}) 2015/962 (³), а також Регламент Комісії (ЄС) № 454/2011 (⁴).
- (4) Що стосується надання мультимодальних туристичних інформаційних послуг, Директива 2003/98/ЄС Європейського Парламенту та Ради (⁵) встановлює мінімальні правила для повторного використання інформації державного сектора по всьому Союзу. Стосовно повторного використання даних, що зберігаються транспортними органами та транспортними операторами, правила, встановлені цим Регламентом, зокрема ті, що стосуються оновлення даних, повинні застосовуватися без шкоди правилам, встановленим Директивою 2003/98/ЄС.
- (5) Щоразу, коли заходи, передбачені цим Регламентом, передбачають обробку персональних даних, вони повинні здійснюватися відповідно до законодавства ЄС про захист персональних даних, зокрема Директиви 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради (⁶) та Директиви 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та

Ради (⁷), а також національні заходи щодо цього. Інформація, що стосується ідентифікованої або ідентифікованої фізичної особи, повинна оброблятися в суворій відповідності до принципу мінімізації даних і лише для цілей цього Регламенту та доки це необхідно. Такі дані не повинні дозволяти ідентифікувати особу або робити особу ідентифікованою, коли це можливо та коли це не перешкоджає меті цього Регламенту

- (6) Якщо інформаційна служба покладається на збір даних, включаючи геолокацію, кінцеві користувачі повинні бути чітко проінформовані про збір таких даних, механізми збору даних і потенційного відстеження, а також періоди, протягом яких такі дані зберігаються. Відповідні технічні заходи (включаючи конфіденційність за схемою та захист даних за схемою) повинні бути застосовані державними та приватними збирачами даних, такими як транспортні оператори, транспортні органи, постачальники туристичних інформаційних послуг та виробники цифрових карт, щоб забезпечити псевдонімізацію (⁸) отриманих даних від кінцевих користувачів.
- (7) Директива 2007/2/ЄС Європейського Парламенту та Ради (⁹) спрямована на створення інфраструктури просторових даних Союзу, яка уможлиблює обмін просторовою інформацією та публічний доступ до неї, включаючи інформацію, пов'язану з транспортними мережами, по всьому Союзу з метою підтримки екологічної політики Союзу та політики чи діяльності, яка може мати вплив на навколишнє середовище. Специфікації, викладені в цьому Регламенті, повинні бути сумісними з тими, що встановлені Директивою 2007/2/ЄС та Регламентом Комісії (ЄС) № 1089/2010 (¹⁰).
- (8) Специфікації, викладені в цьому Регламенті, повинні застосовуватися до всіх видів транспорту в Союзі, наприклад, на основі розкладу (авіа, залізниця, включаючи високошвидкісну залізницю, звичайну залізницю та легку залізницю, міжміський автобус, морський, включаючи пором, метро, трамвай, автобус, тролейбус, канатна дорога), а також транспорт за бажанням (маршрутний автобус, маршрутний пором, таксі, спільна поїздка у попутному транспорті (ride-share), користування машиною, яка належить провайдеру послуг (car-share), користування корпоративним автопарком (car-pool), прокат автомобілів (car-hire), спільне користуванням велосипедами (bike-share), прокат велосипедів (bike-hire), послуга громадського транспорту на замовлення (dial-a-ride) та приватні пересування (автомобіль, мотоцикл, велосипед, ходьба). Ходьба як варіант подорожі для проходження частини першої та останньої милі подорожі є дуже актуальною для мультимодальної інформації про подорожі та може принести переваги як для навколишнього середовища та управління мережею, так і для здоров'я безпосередньо мандрівника.
- (9) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради (¹¹) встановлює транспортну інфраструктуру, яка є частиною основної та комплексної транс'європейських транспортних мереж. Щоб задовольнити потреби кінцевих користувачів у подорожах по всьому Союзу та максимізувати повний потенціал мультимодальної інформації про подорожі, необхідне повне покриття мережі «від дверей до дверей». Таким чином, цей Регламент повинен застосовуватися до всеосяжної мережі TEN-T, включаючи міські вузли, та інші частини транспортної мережі.

- (10) Щоб підтримати надання мультимодальних туристичних інформаційних послуг у масштабах Союзу, можна використовувати як централізовані підходи, засновані на наданні даних, так і децентралізовані підходи, засновані на даних і надання послуг. Таким чином, цей Регламент має включати вимоги як до даних, так і до надання послуг для підтримки цих двох підходів. З метою полегшення обміну та повторного використання цих даних для надання комплексних інформаційних послуг для подорожей, транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг перевезення на вимогу, залежно від обставин, повинні зробити статистичні дані, відповідні метадані та інформацію про якість даних, доступних користувачам через національну або загальну точку доступу. Точка доступу може мати різні форми, такі як база даних, сховище даних, ринок даних, репозиторій, реєстр, веб-портал або подібне залежно від типу даних. Держави-члени повинні розглянути питання про перегрупування існуючих публічних і приватних точок доступу в єдину точку, що забезпечує доступ до всіх типів відповідних доступних даних, які підпадають під дію цих специфікацій.
- (11) Державам-членам слід дозволити співпрацювати одна з одною для створення спільної точки доступу, що охоплює доступні дані держав-членів-учасниць. Держави-члени повинні мати право вирішувати використовувати точки доступу, створені згідно з іншими делегованими актами, прийнятими відповідно до Директиви 2010/40/ЄС, як національні точки доступу для даних, що підпадають під дію цього Регламенту. Крім того, держави-члени повинні мати право вирішувати використовувати вже існуючі точки доступу, що охоплюють кілька секторів, як Національну точку доступу. Держави-члени можуть визначити, хто несе відповідальність за надання даних про подорожі та дорожній рух, перелічених у Додатку. У деяких випадках транспортні оператори, менеджери інфраструктури та постачальники послуг перевезення на вимогу працюють у різних державах-членах, тому для надання доступу до даних про подорожі та трафік потрібно більше ніж одна точка доступу. Однак слід докладати зусиль, щоб уникнути непотрібного дублювання даних і враховувати форму відповідних точок доступу. Таким чином, відповідні дані та метадані можуть бути перераховані у всіх відповідних NAP, які мають форму сховища. Крім того, якщо деякі з відповідних NAP приймають форму бази даних/сховища даних, то дані та метадані можуть бути розміщені лише в одному з них і перераховані в усіх інших. Правила та умови використання трафіку та даних про подорожі, що надаються через національну точку доступу, можуть бути визначені, якщо це доречно, через ліцензійну угоду. слід докласти зусиль, щоб уникнути непотрібного дублювання даних і взяти до уваги форму та форму відповідних точок доступу. Таким чином, відповідні дані та метадані можуть бути перераховані у всіх відповідних NAP, які мають форму сховища. Крім того, якщо деякі з відповідних NAP приймають форму бази даних/сховища даних, то дані та метадані можуть бути розміщені лише в одному з них і перераховані в усіх інших. Правила та умови використання трафіку та даних про подорожі, що надаються через національну точку доступу, можуть бути визначені, якщо це доречно, через ліцензійну угоду. слід докласти зусиль, щоб уникнути непотрібного дублювання даних і взяти до уваги форму та форму відповідних точок доступу. Таким чином, відповідні дані та метадані

можуть бути перераховані у всіх відповідних NAR, які мають форму сховища. Крім того, якщо деякі з відповідних NAR приймають форму бази даних/сховища даних, то дані та метадані можуть бути розміщені лише в одному з них і перераховані в усіх інших. Правила та умови використання трафіку та даних про подорожі, що надаються через національну точку доступу, можуть бути визначені, якщо це доречно, через ліцензійну угоду. якщо деякі з відповідних NAR приймають форму бази даних/сховища даних, тоді дані та метадані можуть бути розміщені лише в одному з них і перераховані в усіх інших. Правила та умови використання трафіку та даних про подорожі, що надаються через національну точку доступу, можуть бути визначені, якщо це доречно, через ліцензійну угоду.

- (12) Дані про подорожі та дорожній рух, перелічені в Додатку, можуть бути інтегровані в національну точку доступу за поетапного підходу. Держави-члени повинні вільно вирішувати, чи інтегрувати дані, перелічені в Додатку, раніше встановленого терміну. Інформаційні послуги мультимодальної подорожі базуються як на статичних, так і на динамічних даних про подорожі та дорожній рух, як зазначено в Додатку. Статичні дані про подорожі та дорожній рух є важливими для цілей інформації та планування на етапі перед поїздкою, тому вони вимагаються всіма державами-членами. Динамічні дані про подорожі та дорожній рух, наприклад про перешкоди та затримки, можуть дозволити кінцевим користувачам приймати обґрунтовані рішення про подорожі та заощадити час. Однак інтеграція динамічних даних про подорожі та трафік у національні точки доступу може принести додаткові зусилля. Держави-члени повинні вільно вирішувати, включати чи ні динамічні дані про подорожі та дорожній рух, перелічені в Додатку, через національну точку доступу. Якщо вони вирішать це зробити, повинні застосовуватися вимоги цього Регламенту. Щоб гарантувати, що розробка мультимодальної інформації про подорожі є послідовною та узгодженою по всьому Союзу, державам-членам пропонується інтегрувати існуючі динамічні дані про подорожі та дорожній рух через національну точку доступу відповідно до наступного графіку: дані про подорожі та дорожній рух, викладені в пункті 2.1 Додатку до 1 грудня 2019 року, дані про подорожі та дорожній рух, викладені в пункті 2.2 Додатку, до 1 грудня 2020 року та дані про подорожі та дорожній рух, викладені в пункті 2.3 Додатку, до 1 грудня 2021 року.
- (13) Для того, щоб забезпечити успішне та економічно ефективно використання національних точок доступу, необхідно належним чином описати зміст і структуру відповідних даних про подорожі та трафік за допомогою відповідних метаданих (¹²).
- (14) Ці специфікації не повинні зобов'язувати транспортні органи, транспортних операторів, постачальників послуг транспортування на вимогу та менеджерів інфраструктури починати збирати будь-які дані, які ще не доступні в **машинозчитуваному** форматі. Конкретні вимоги щодо статичних і динамічних даних про подорожі та дорожній рух різними видами транспорту мають

застосовуватися лише до даних, які фактично зібрані та доступні у машинозчитуваному форматі. Водночас слід заохочувати держави-члени шукати економічно ефективні способи, які відповідають їхнім потребам, щоб оцифрувати існуючі статичні та динамічні дані різних видів транспорту.

- (15) Щоб розвинути узгоджене та безперебійне надання мультимодальних туристичних інформаційних послуг і підтримувати сумісність у всьому Союзі, узгоджений набір сумісних форматів обміну даними та протоколів, заснованих на існуючих технічних рішеннях і стандартах для різних видів транспорту, повинен використовуватися в національному точці доступу. У рамках мультимодальних туристичних інформаційних послуг існує ряд відповідних існуючих стандартів і технічних специфікацій, що охоплюють автомобільний (DATEX II), залізничний (технічні документи TAP-TSI B1, B2, B3, B4, B8, B9), авіаційний (IATA SSIM) і базові просторові дані (INSPIRE). У таких випадках цей Регламент має посилаватися на вимоги, які вже діють, але такі види транспорту можуть вибрати використання інших стандартів і технічних специфікацій, визначених у специфікації. Однак, слід уникати дублювання одних і тих самих даних про подорожі та рух у більш ніж одному форматі (наприклад, дані міської залізниці в TAP-TSI або NeTEx). У майбутньому такі стандарти, зокрема DATEX II, можуть розширити свою сферу застосування, щоб охопити інші міські елементи, і, якщо вони доступні, їх слід використовувати в рамках специфікацій.
- (16) Що стосується обміну статичними запланованими даними (такими як громадський транспорт, міжміські автобуси та морські перевезення, включаючи пороми), відповідні дані в національній точці доступу повинні використовувати стандарт обміну даними CEN NeTEx CEN/TS 16614 на основі базових концептуальних даних еталонна модель Transmodel EN 12896: 2006 і наступні оновлені версії або будь-який машинозчитуваний формат, повністю сумісний до узгодженого терміну. Що стосується обміну динамічними даними про громадський транспорт, якщо держави-члени вирішать включити динамічні дані в національну точку доступу, відповідні частини стандарту CEN для обміну даними про громадський транспорт SIRI CEN/TS 15531 і наступні оновлені версії або будь-який машинозчитуваний формат слід використовувати повністю сумісними. Держави-члени можуть вибрати продовження використання національних стандартів даних громадського транспорту на рівні держав-членів для національних операцій, але для забезпечення сумісності в усьому ЄС і безперервності послуг зазначені стандарти ЄС повинні використовуватися на рівні національної точки доступу. Держави-члени можуть використовувати методи перекладу та конвертації для дотримання вимог європейської стандартизації. Слід використовувати версію встановлених стандартів, доступну на дату подання заявки. Слід використовувати будь-які відповідні оновлення, які розширюють сферу дії та включають нові типи даних. Держави-члени можуть використовувати методи перекладу та конвертації для дотримання вимог європейської стандартизації. Слід використовувати версію встановлених стандартів, доступну на дату подання заявки. Слід використовувати будь-які відповідні оновлення, які розширюють сферу дії та включають нові типи даних. Держави-члени можуть використовувати методи перекладу та конвертації для дотримання вимог європейської

стандартизації. Слід використовувати версію встановлених стандартів, доступну на дату подання заявки. Слід використовувати будь-які відповідні оновлення, які розширюють сферу дії та включають нові типи даних.

- (17) Щоб забезпечити оптимальне використання та повну сумісність вищезазначених стандартів між державами-членами, загальний мінімальний профіль, який визначає різні ключові елементи стандарту, повинен бути встановлений і використовуватися в національних точках доступу. Національні профілі держав-членів повинні базуватися на загальному мінімальному європейському профілі, якщо він існує.
- (18) Надання постачальниками послуг точної та надійної інформації про подорожі має важливе значення для мандрівників по всьому Союзу. У разі виникнення змін відповідні дані повинні своєчасно оновлюватися транспортними органами або транспортними операторами через національну точку доступу. Крім того, коли постачальник послуг використовує дані про подорожі та дорожній рух, існує ризик відображення користувачам неточної інформації про подорожі, що може негативно вплинути на подорож мандрівника. Якщо транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу виявляють будь-які неточності, такі помилки слід своєчасно виправляти.
- (19) Наразі в Європі існує значна кількість мультимодальних туристичних інформаційних служб, але ті послуги, які пропонують повний результат маршруту від дверей до дверей, переважно обмежені територією в межах держави-члена. Ключовим рішенням для розширення географічного охоплення туристичних інформаційних послуг і підтримки інформації про мультимодальні подорожі в масштабах Союзу є об'єднання місцевих, регіональних і національних туристичних інформаційних послуг. Це передбачає використання технологічних інструментів, включаючи інтерфейси для зв'язку існуючих інформаційних систем для обміну результатами маршрутизації. Рекомендується, щоб служби інформації про подорожі використовували Європейську технічну специфікацію під назвою «Інтелектуальні транспортні системи — Громадський транспорт — Відкритий API для розподіленого планування подорожей 00278420», яка зараз завершується під час виконання розподіленого планування подорожей.
- (20) Послуги інформації про подорожі можуть надавати кінцевим користувачам кілька варіантів подорожей за допомогою різних транспортних операторів. Вкрай важливо, щоб постачальники послуг були прозорими щодо критеріїв, які використовуються для ранжування варіантів подорожей, і надавали нейтральну інформацію про подорожі. Там, де це можливо, постачальники туристичних інформаційних послуг повинні надавати інформацію про викиди парникових газів різними видами транспорту, щоб підтримати перехід до екологічних видів транспорту. Також наполегливо рекомендується, щоб постачальники послуг дозволяли прямі відгуки клієнтів щодо якості послуг.
- (21) Використання статичних і динамічних даних для надання туристичних інформаційних послуг включає дані від різних учасників у всьому ланцюжку створення вартості. У багатьох випадках вихідні дані від транспортних органів,

транспортних операторів, менеджерів інфраструктури або постачальників послуг транспортування за запитом використовуватимуться постачальником туристичних інформаційних послуг. У цьому випадку обов'язково потрібно вказувати вихідне джерело, дату й час останнього статичного оновлення, коли використовується.

- (22) Щоб максимізувати передбачуване використання туристичних інформаційних послуг особами з функціональними обмеженнями, постачальники туристичних інформаційних послуг та держави-члени під час впровадження делегованого регулювання повинні враховувати відповідне законодавство щодо вимог щодо доступності, наприклад, майбутній Європейський акт про доступність. Відповідні вимоги включають доступність веб-сайтів і послуг на основі мобільних пристроїв у послідовний і адекватний спосіб для сприйняття, роботи та розуміння користувачами.
- (23) Щоб переконатися, що ці специфікації правильно реалізовані, держави-члени повинні оцінити відповідність вимогам щодо доступності, обміну, повторного використання та оновлення даних мультимодальних подорожей транспортними органами, транспортними операторами, постачальниками послуг транспортування на вимогу та подорожами. постачальники інформаційних послуг. З цією метою компетентні органи повинні мати право покладатися на власні декларації про відповідність, подані транспортними органами, транспортними операторами, менеджерами інфраструктури, постачальниками послуг перевезення на вимогу або постачальниками туристичних інформаційних послуг, і можуть випадково перевіряти правильність цих декларацій.
- (24) Для моніторингу виконання цього Регламенту держави-члени повинні надати Комісії звіт, який описує виконання різних вимог.
- (25) За допомогою Інструменту підключення Європи Комісія підтримуватиме різні технічні вимоги, встановлені в цьому Регламенті, шляхом підтримки програми (¹³), зокрема створення національної точки доступу, перехід до встановлених стандартів обміну даними та використання загальних мінімальних профілів у межах національної точки доступу та зв'язок інформаційних послуг для подорожей, де це необхідно.
- (26) Відповідно до статті 28(2) Регламенту (ЄС) № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради (14) було проведено консультації з Європейським інспектором із захисту даних , який надав висновок 22 серпня 2017 року,

ПРИЙНЯЛА ЦЮ РЕГЛАМЕНТУ:

Стаття 1

Предмет і сфера застосування

1. Цей Регламент встановлює необхідні специфікації для забезпечення того, щоб інформаційні послуги щодо мультимодальних подорожей у всьому ЄС були точними та доступними через кордон для користувачів ІТС.
2. Цей Регламент застосовується до всієї транспортної мережі Союзу.
3. Цей Регламент застосовується відповідно до статті 5 Директиви 2010/40/ЄС.

Стаття 2

Визначення

Для цілей цього Регламенту застосовуються визначення, викладені у статті 4 Директиви 2010/40/ЄС та у статті 3 Регламенту (ЄС) № 1315/2013.

Також застосовуються такі визначення:

- (1) «доступність даних» означає можливість запитувати та отримувати дані в будь-який час у машиночитаному форматі;
- (2) «оновлення даних» означає будь-яку модифікацію існуючих даних, включаючи їх видалення або введення нових чи додаткових елементів;
- (3) «метадані» означає структурований опис вмісту даних, що полегшує виявлення та використання цих даних;
- (4) «служби виявлення» означає служби, які дозволяють здійснювати пошук запитаних даних за допомогою вмісту відповідних метаданих і відобразити такий вміст;
- (5) «всеохоплююча транс'європейська транспортна мережа» означає транспортну інфраструктуру, яка є частиною всеосяжної мережі, як визначено в Регламенті (ЄС) № 1315/2013;
- (6) «точка доступу» означає цифровий інтерфейс, де принаймні статичні дані про подорожі та історичні дані про дорожній рух разом із відповідними метаданими доступні для повторного використання користувачами, або де джерела та метадані цих даних доступні для повторного використання користувачами;
- (7) «динамічні дані про подорожі та дорожній рух» означає дані, що стосуються різних видів транспорту, які змінюються часто або на регулярній основі, як зазначено в Додатку;
- (8) «статичні дані про подорожі та дорожній рух» означає дані, що стосуються різних видів транспорту, які взагалі не змінюються або змінюються нечасто, або змінюються на регулярній основі, як зазначено в Додатку;
- (9) «транспортний орган» означає будь-який державний орган, відповідальний за управління дорожнім рухом або планування, контроль або управління даною транспортною мережею чи видами транспорту, або обидва, що входять до його територіальної компетенції;
- (10) «транспортний оператор» означає будь-яку державну або приватну установу, яка відповідає за обслуговування та управління транспортними послугами;
- (11) «користувач» означає будь-яку державну чи приватну установу, яка використовує Національну точку доступу, наприклад транспортні органи, транспортні оператори, постачальники туристичних інформаційних послуг, виробники цифрових карт, постачальники послуг транспортування за запитом та менеджери інфраструктури;
- (12) «кінцевий користувач» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка має доступ до інформації про подорожі;

- (13) «служба інформації про подорожі» означає службу ІТС, включаючи цифрові карти, яка надає користувачам і кінцевим користувачам інформацію про подорожі та дорожній рух принаймні одним видом транспорту;
- (14) «історичні дані про рух» означає характеристики руху залежно від години, дня, сезону на основі попередніх вимірювань, включаючи рівень заторів, середню швидкість, середній час подорожі, як зазначено в Додатку;
- (15) «своєчасність даних» означає доступність актуальних даних, наданих користувачам і кінцевим користувачам достатньо заздалегідь, щоб бути корисними;
- (16) «постачальник послуг інформації про подорожі» означає будь-якого державного чи приватного постачальника інформації про подорожі та дорожній рух, за винятком простого передачі інформації користувачам і кінцевим користувачам;
- (17) «транспорт за запитом» означає послугу пасажирського транспорту, яка характеризується гнучким маршрутом, наприклад, спільне використання автомобілів, використання автомобілів у пулі, спільне використання велосипедів, попутних поїздок, таксі, послуги за телефоном. Ці послуги зазвичай вимагають взаємодії між постачальником послуг транспортування на вимогу та кінцевими користувачами перед доставкою;
- (18) «постачальник послуг транспортування за запитом» означає будь-якого державного чи приватного постачальника послуг транспорту за запитом для користувачів і кінцевих користувачів, включаючи інформацію про подорожі та дорожній рух;
- (19) «з'єднання послуг» означає з'єднання місцевих, регіональних і національних систем інформації про подорожі, які взаємопов'язані через технічні інтерфейси для надання результатів маршрутизації або інших результатів прикладних програмних інтерфейсів (API) на основі статичної та/або динамічної інформації про подорожі та дорожній рух;
- (20) «точка передачі» означає станцію, зупинку або місце, на якому результати маршрутизації двох туристичних інформаційних служб пов'язуються для здійснення подорожі;
- (21) «інформація про мультимодальні подорожі» означає інформацію, отриману з будь-яких статичних чи динамічних даних про подорожі та рух, або обох для користувачів і кінцевих користувачів, за допомогою будь-яких засобів зв'язку, що охоплює принаймні два види транспорту та дає можливість порівнювати види транспорту;
- (22) «результат маршруту» означає маршрут подорожі у форматі, який зчитується машиною, отриманий у результаті запиту на поїздку кінцевого користувача з посиленням на використаний пункт(и) передачі;
- (23) «менеджер інфраструктури» означає будь-який державний або приватний орган або підприємство, яке відповідає, зокрема, за створення та підтримку транспортної інфраструктури або її частини;

(24) «транспортна послуга для мандрівників» означає будь-яку громадську чи приватну транспортну послугу або будь-яку послугу, яка доступна для колективного або приватного використання широким загалом і охоплює різні види транспорту.

Стаття 3

Національні точки доступу

1. Кожна держава-член повинна створити національну точку доступу. Національна точка доступу повинна являти собою єдину точку доступу для користувачів принаймні до статичних даних про подорожі та рух, а також історичних даних про рух різних видів транспорту, включаючи оновлення даних, як зазначено в Додатку, які надаються транспортними органами, транспортними операторами, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу на території певної держави-члена.
2. Існуючі національні точки доступу, які були створені для виконання інших делегованих актів, прийнятих відповідно до Директиви 2010/40/ЄС, можуть використовуватися як національні точки доступу, якщо держави-члени вважають це доречним.
3. Національні точки доступу повинні надавати користувачам послуги виявлення, наприклад, послуги, що дозволяють здійснювати пошук запитаних даних за допомогою вмісту відповідних метаданих і відображати такий вміст;
4. Транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу забезпечують надання метаданих, щоб дозволити користувачам знаходити та використовувати набори даних, доступні через національні точки доступу.
5. Дві або більше держав-членів можуть створити спільну точку доступу.

Стаття 4

Доступність, обмін та повторне використання статичних даних про подорожі та дорожній рух

1. Транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу повинні надавати статичні дані про подорожі та рух, а також історичні дані про рух, перелічені в пункті 1 Додатку, для різних видів транспорту, використовуючи:
 - (а) для автомобільного транспорту стандарти, визначені в статті 4 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/962;
 - (б) для інших видів транспорту використання одного з наступних стандартів і технічних специфікацій: NeTEx CEN/TS 16614 і наступні версії, технічні документи, визначені в Регламенті (ЄС) № 454/2011 і наступні версії, технічні документи, розроблені IATA або будь-яка машина - читабельний формат, повністю сумісний і сумісний із цими стандартами та технічними специфікаціями;
 - (с) для просторової мережі вимоги, визначені в статті 7 Директиви 2007/2/ЄС.

2. Відповідні статичні дані про подорожі та трафік, перелічені в пункті 1 Додатку, які застосовуються до NeTEx і DATEX II, повинні бути представлені через мінімальні національні профілі

3. Транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу повинні надавати статичні дані про подорожі та трафік через національну точку доступу у необхідних форматах відповідно до наступного розкладу:

(а) для даних про подорожі та трафік, викладених у пункті 1.1 Додатку для комплексної мережі TEN-T, не пізніше 1 грудня 2019 року;

(б) для даних про подорожі та трафік, викладених у пункті 1.2 Додатку для комплексної мережі TEN-T, не пізніше 1 грудня 2020 року;

(с) для даних про подорожі та трафік, викладених у пункті 1.3 Додатку для всеосяжної мережі TEN-T, не пізніше 1 грудня 2021 року;

(д) для даних про подорожі та рух, викладених у пунктах 1.1, 1.2 та 1.3 Додатку для інших частин транспортної мережі Союзу, не пізніше 1 грудня 2023 року.

4. АРІ, які надають доступ до статичних даних про подорожі та трафік, перелічених у Додатку, через національну точку доступу мають бути загальнодоступними, що дозволяє користувачам і кінцевим користувачам реєструватися для отримання доступу.

Стаття 5

Доступність, обмін та повторне використання динамічних даних про подорожі та дорожній рух

1. Якщо держави-члени вирішують надавати динамічні дані про подорожі та рух різних видів транспорту, перелічених у пункті 2 Додатку, через національну точку доступу, транспортні органи, транспортні оператори, менеджери інфраструктури або постачальники послуг транспортування на вимогу повинні використовувати:

(а) для автомобільного транспорту стандарти, визначені в статтях 5 і 6 Делегованого регламенту (ЄС) 2015/962;

(б) для інших видів транспорту: SIRI CEN/TS 15531 і наступні версії, технічні документи, визначені в Регламенті (ЄС) № 454/2011, або будь-який машинозчитуваний формат, повністю сумісний і сумісний із цими стандартами або технічними документами.

2. Відповідні дані про подорожі та рух, зазначені в пункті 2 Додатку, що застосовуються до SIRI та DATEX II, повинні бути представлені через мінімальні національні профілі, визначені державами-членами, доступні через національну точку доступу.

3. АРІ, які надають доступ до динамічних даних про подорожі та трафік, перелічених у Додатку, через національну точку доступу мають бути загальнодоступними, що дозволяє користувачам і кінцевим користувачам реєструватися для отримання доступу.

Стаття 6

Оновлення даних

1. Послуги з інформацією про подорожі базуються на оновленні статичних і динамічних даних про подорожі та дорожній рух.
2. Коли відбуваються зміни, відповідні статичні та динамічні дані про подорожі та рух, перелічені в Додатку, своєчасно оновлюються транспортними органами, транспортними операторами, менеджерами інфраструктури або постачальниками послуг транспортування на вимогу через національну точку доступу. Вони повинні своєчасно виправляти будь-які неточності, виявлені ними у своїх даних або про які їм повідомляє будь-який користувач або кінцевий користувач.

Стаття 7

Зв'язок туристичних інформаційних сервісів

1. За запитом постачальники туристичних інформаційних послуг повинні надати іншому постачальнику інформаційних послуг результати маршруту на основі статичної та, де можливо, динамічної інформації.
2. Результати маршрутизації базуються на:
 - (а) Початковій та кінцевій точці подорожі запитувачів разом із конкретним часом і датою відправлення чи прибуття, або обох;
 - (б) можливих варіантах подорожі разом із конкретним часом і датою відправлення чи прибуття, або обох, включаючи будь-які можливі сполучення;
 - (с) пункті передачі між службами туристичної інформації;
 - (d) у разі незручностей, альтернативних можливостях варіантів подорожі разом із конкретним часом і датою відправлення чи прибуття, або обох, а також будь-яких пересадок, якщо вони доступні.

Стаття 8

Вимоги до надання послуг з повторного використання даних про подорожі та дорожній рух і зв'язування linking служб інформації про подорожі

1. Дані про подорожі та рух, перелічені в Додатку, і відповідні метадані, включаючи інформацію про їх якість, мають бути доступними для обміну та повторного використання в межах Союзу на недискримінаційній основі через національну або загальну точку доступу та протягом певного часу: рамка, що забезпечує своєчасне надання туристичних інформаційних послуг. Вони мають бути точними та актуальними.
2. Дані, зазначені в параграфі 1, мають повторно використовуватися нейтрально та без дискримінації чи упередженості. Критерії, які використовуються для ранжирування варіантів подорожі різними видами транспорту або їх комбінаціями, або тим і іншим, мають бути прозорими та не ґрунтуватися на будь-якому факторі, прямо чи опосередковано пов'язаному з ідентифікацією користувача або, якщо такі є, комерційними міркуваннями, пов'язаними з повторним використанням даних. І застосовуватимуться на недискримінаційній основі до всіх користувачів-учасників. Основне представлення маршруту подорожі не повинно вводити в оману кінцевого користувача.

3. У разі повторного використання статичних і динамічних даних про подорожі чи рух, джерело цих даних повинно бути зазначено. Також вказується дата та час останнього оновлення статичних даних.

4. Умови використання даних про трафік і подорожі, що надаються через національну точку доступу, можуть визначатися ліцензійною угодою. Ці умови не повинні без потреби обмежувати можливості повторного використання або використовуватися для обмеження конкуренції. Ліцензійні угоди, коли вони використовуються, у будь-якому випадку повинні накладати якомога менше обмежень на повторне використання. Будь-яка фінансова компенсація має бути обґрунтованою та пропорційною законним витратам, пов'язаним із наданням та розповсюдженням відповідних даних про подорожі та рух.

5. Умови зв'язку туристичних інформаційних послуг визначаються в договірних угодах між надавачами туристичних інформаційних послуг. Будь-яка фінансова компенсація понесених витрат на зв'язок туристичних інформаційних послуг має бути розумною та пропорційною.

Стаття 9

Оцінка відповідності

1. Держави-члени оцінюють, чи дотримуються вимоги, викладені в статтях 3-8, транспортними органами, транспортними операторами, постачальниками послуг перевезення на замовлення та постачальниками послуг туристичної інформації.

2. Для проведення оцінки компетентні органи держав-членів можуть вимагати від транспортних органів, транспортних операторів, менеджерів інфраструктури, постачальників транспортних послуг на замовлення або постачальників туристичних інформаційних послуг такі документи:

(а) опис даних про подорожі та дорожній рух, перерахованих або збережених у точці(-ах) доступу, і доступних служб інформації про подорожі, включаючи зв'язки з іншими службами, якщо це можливо, а також інформацію про їх якість; і

(б) підтверджена декларація про відповідність вимогам, викладеним у статтях 3-8.

3. Держави-члени вибірково перевіряють правильність декларацій, зазначених у параграфі 2(б).

Стаття 10

Звітність

1. До 1 грудня 2019 року держави-члени повинні надати Комісії звіт про вжиті заходи, якщо такі є, для встановлення національної точки доступу та про умови її функціонування.

2. Кожен наступний календарний рік після цього держави-члени надають Комісії звіт, що містить таку інформацію:

(а) прогрес, досягнутий щодо доступності та обміну типами даних про подорожі та рух, викладених у Додатку;

(б) географічне покриття та дані про подорожі та дорожній рух, викладені в Додатку, доступні в точці доступу, і зв'язок служб інформації про подорожі;

- (с) результати оцінки відповідності, зазначеної у статті 9; і
- (d) якщо це доречно, опис змін до пункту 1 або пункту 2(b).

Стаття 11

Набрання чинності

Цей Регламент набуває чинності на двадцятий день після його публікації в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та безпосередньо застосовується в усіх державах-членах.

Вчинено в Брюсселі 31 травня 2017 року.

Для комісії

Президент

Жан-Клод ЮНКЕР

⁽¹⁾ [ОВ L 207, 6.8.2010, с. 1](#).

⁽²⁾ Делегований Регламент Комісії (ЄС) № 886/2013 від 15 травня 2013 року, що доповнює Директиву 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо даних і процедур для надання, де це можливо, інформації, пов'язаної з безпекою дорожнього руху. мінімальну універсальну інформацію про дорожній рух, безкоштовну для користувачів ([ОВ L 247, 18.9.2013, с. 6](#)).

⁽³⁾ Делегований Регламент Комісії (ЄС) 2015/962 від 18 грудня 2014 року, що доповнює Директиву 2010/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо надання загальноєвропейських послуг з інформації про дорожній рух у реальному часі ([ОВ L 157](#)), [23.06.2015, С. 21](#)).

⁽⁴⁾ Регламент Комісії (ЄС) № 454/2011 від 5 травня 2011 року про технічну специфікацію сумісності, що стосується підсистеми «телематичних програм для пасажирських послуг» транс'європейської залізничної системи ([ОВ L 123, 12.5.2011, с. 11](#)).

⁽⁵⁾ Директива 2003/98/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 листопада 2003 року про повторне використання інформації державного сектору ([ОВ L 345, 31.12.2003, С. 90](#)).

⁽⁶⁾ Директива 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист осіб у зв'язку з обробкою персональних даних та про вільний рух таких даних ([ОВ L 281, 23.11.1995](#)), [стор. 31](#)). Регламент (ЄС) 2016/679 Європейського Парламенту та Ради від 27 квітня 2016 року про захист фізичних осіб щодо обробки персональних даних і про вільний рух таких даних, а також про скасування Директиви 95/46/ЄС (Загальний регламент захисту даних) ([ОВ L 119, 4.5.2016, с. 1](#)) застосовуватиметься з 25 травня 2018 року. Статті 10 і 11 Директиви 95/46/ЄС і статті 13 і 14 Регламенту (ЄС) 2016/679 надають повний перелік інформації, яку необхідно надати суб'єкту даних. Стаття 12 Директиви 95/46/ЄС та статті 17–19 Регламенту (ЄС) 2016/679 визначають інші права осіб, такі як права на доступ, право на виправлення, блокування, видалення чи знищення неточних або необґрунтованих персональних даних.

⁽⁷⁾ Директива 2002/58/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 липня 2002 року щодо обробки персональних даних і захисту конфіденційності в секторі електронних комунікацій ([ОВ L 201, 31.7.2002, С. 37](#)).

⁽⁸⁾ Як визначено в частині 5 статті 4 Регламенту (ЄС) 2016/679.

⁽⁹⁾ Директива 2007/2/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 14 березня 2007 року про створення інфраструктури просторової інформації в Європейському Співтоваристві (INSPIRE) ([ОВ L 108, 25.4.2007, С. 1](#)).

⁽¹⁰⁾ Регламент Комісії (ЄС) № 1089/2010 від 23 листопада 2010 року про імплементацію Директиви 2007/2/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо сумісності наборів просторових даних і послуг ([ОВ L 323, 8.12.2010, с. 11](#)).

(¹¹) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року щодо керівних принципів Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС (ОВ L 348, 20.12.2013, С. 1).

(¹²) Скоординований каталог метаданих ЄС EIP SPA.

(¹³) Виконавче рішення Комісії від 7.04.2016 про внесення змін до Виконавчого рішення Комісії С(2014)1921 про створення багаторічної робочої програми на 2014-2020 рр. для надання фінансової допомоги у сфері Інструменту підключення Європи CEF — Транспортний сектор на період 2014-2020 рр.

(¹⁴) Регламент (ЄС) № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради від 18 грудня 2000 року про захист осіб щодо обробки персональних даних установами та органами Співтовариства та про вільний рух таких даних (ОВ L 8, 12.1.2001, С. 1).

ДОДАТОК

КАТЕГОРІЇ ДАНИХ

(як зазначено в статтях 3, 4, 5, 6, 8 і 10)

Розподіл видів транспорту за типами, наприклад:

За розкладом

Повітряний, залізничний транспорт, включаючи високошвидкісну залізницю, звичайний залізничний транспорт, легкий залізничний транспорт, міжміський автобус, морський транспорт, включаючи паром, метро, трамвай, автобус, тролейбус.

За вимогою

Маршрутний автобус, маршрутний пором, таксі, каршеринг, кар-пул, прокат автомобілів, велосипедів, прокат велосипедів.

Приватні

Автомобіль, мотоцикл, велосипед.

1. Типи статичних даних подорожей

1.1. Рівень обслуговування 1

(а) Пошук місця (відправлення/призначення):

- (i) Ідентифікатори адреси (номер будинку, назва вулиці, поштовий індекс)
- (ii) Топографічні об'єкти (місто, селище, село, передмістя, адміністративна одиниця)
- (iii) Об'єкти інтересу (пов'язані з транспортною інформацією), до яких люди можуть захотіти подорожувати

(б) Плани подорожей:

Оперативний календар, зіставлення типів днів із календарними датами

(с) Пошук місця (вузли доступу):

- (i) Ідентифіковані вузли доступу (усі заплановані режими)
- (ii) Геометрія/структура компонування карти вузлів доступу (усі заплановані режими)

(d) Розрахунок плану поїздки — регулярні види транспорту:

- (i) Лінії з'єднання, де можуть здійснюватися пересадки, час передачі за замовчуванням між видами на розв'язках
- (ii) Топологія мережі та маршрути/лінії (топологія)
- (iii) Транспортні оператори
- (iv) Розклади
- (v) Заплановані пересадки між гарантованими регулярними службами
- (vi) Години роботи
- (vii) Вузли доступу до зупинок (включаючи інформацію про платформи, довідкові служби/інформаційні пункти, квиткові каси, ліфти/сходи, місця входів і виходів)
- (viii) Транспортні засоби (з низькою підлогою; доступні для інвалідних візків.)
- (ix) Доступність під'їзних вузлів і шляхів у межах розв'язки (наприклад, наявність ліфтів, ескалаторів)
- (x) Наявність служб допомоги (наприклад, наявність допомоги на місці)

(д) Розрахунок плану поїздки — автомобільний транспорт (для персональних видів):

- (i) Дорожня мережа
- (ii) Велосипедна мережа (окремі велосипедні смуги; дорога, спільна для транспортних засобів; доріжка, спільна для пішоходів)
- (iii) Пішохідна мережа та засоби доступності

1.2. Рівень обслуговування 2

(a) Пошук місця (режими залежно від вимоги):

- (i) Зупинки Park & Ride
- (ii) Станції обміну велосипедами
- (iii) Станції каршерингу
- (iv) Загальнодоступні заправні станції для бензину, дизеля, CNG/LNG, транспортних засобів, що працюють на водні, зарядні станції для електромобілів
- (v) Безпечне паркування велосипедів (наприклад, замкнені гаражі для велосипедів)

(б) Інформаційна служба:

Де і як придбати квитки на регулярні види транспорту, режими реагування на вимогу та автостоянку (усі режими руху за розкладом і реагування на попит, включаючи роздрібні канали, способи виконання, способи оплати)

(c) Плани поїздок, допоміжна інформація, перевірка наявності:

- (i) Основні загальні стандартні тарифи (усі регулярні види транспорту):
 - Дані тарифної мережі (тарифні зони/зупинки та тарифні етапи)
 - Стандартні структури тарифів (точка-точка, включаючи щоденні та тижневі тарифи, зональні тарифи, фіксовані тарифи)

(ii) Зручності автомобіля, такі як класи вагонів, бортовий Wi-Fi.

1.3. Рівень обслуговування 3

(a) Детальний запит загального стандартного та спеціального тарифу (усі заплановані режими):

- (i) Класи пасажирів (класи користувачів, такі як дорослі, діти, студенти, ветерани, обмежений доступ і кваліфікаційні умови та класи подорожей, такі як 1-й, 2-й.)
- (ii) Загальні тарифні продукти (права доступу, такі як зона/точка-точка, включаючи щоденні та тижневі квитки/одноразові квитки/в обидва боки, право доступу, основні умови використання, такі як термін дії/оператор/час подорожі/пересадка, стандартні тарифи з точки на точку ціни для різних пар між точками, включаючи щоденні та щотижневі тарифи/зональні ціни/фіксовані ціни)
- (iii) Спеціальні тарифні продукти: пропозиції з додатковими спеціальними умовами, такими як рекламні тарифи, групові тарифи, сезонні абонементи, сукупні продукти, що поєднують різні продукти та додаткові продукти, такі як паркування та подорожі, мінімальний термін перебування
- (iv) Основні комерційні умови, такі як відшкодування/заміна/обмін/перенесення, і основні умови бронювання, такі як вікна покупки, терміни дії, обмеження маршруту, тарифи за зональною послідовністю, мінімальне перебування.

(б) Інформаційна служба (всі режими):

- (i) Як сплачувати мита (включаючи роздрібні канали, способи виконання, способи оплати)
- (ii) Як замовити спільне використання автомобілів, таксі, прокат велосипедів тощо (включаючи канали роздрібної торгівлі, способи виконання, способи оплати)
- (iii) Де платити за автостоянку, громадські зарядні станції для електромобілів і заправні точки для CNG/LNG, водневих, бензинових і дизельних транспортних засобів (включаючи роздрібні канали, способи виконання, способи оплати)

(с) Плани подорожей:

- (i) Детальні атрибути велосипедної мережі (якість поверхні, паралельна їзда на велосипеді, спільна поверхня, дорога/поза дорогою, мальовничий маршрут, «лише пішохідна прогулянка», обмеження повороту або доступу (наприклад, проти потоку транспорту)
- (ii) Параметри, необхідні для розрахунку фактора навколишнього середовища, наприклад, вуглецю на тип транспортного засобу, пасажиро-милю або пройдену відстань
- (iii) Такі параметри, як споживання палива, необхідні для розрахунку вартості

(d) Розрахунок плану поїздки:

Розрахунковий час подорожі за типом дня та часовим діапазоном за видом транспорту/поєднанням видів транспорту

2. Типи динамічних даних про подорожі та трафік

2.1. Рівень обслуговування 1

Час проходження, план поїздки та допоміжна інформація:

- (i) Збої (всі режими)

- (ii) Інформація про статус в режимі реального часу — затримки, скасування, моніторинг гарантованого з'єднання (усі режими)
- (iii) Статус функцій вузла доступу (включаючи динамічну інформацію про платформу, робочі ліфти/ескалатори, закриті входи та місця розташування виходів — усі заплановані режими)

2.2. Рівень обслуговування 2

(a) Час проходження, плани поїздок і допоміжна інформація (всі режими):

- (i) Розрахунковий час відправлення та прибуття послуг
- (ii) Поточний час у дорозі
- (iii) Закриття/перекриття велосипедної мережі

(б) Інформаційна служба:

Наявність загальнодоступних зарядних станцій для електромобілів і пунктів заправки для CNG/LNG, водневих, бензинових і дизельних транспортних засобів

(c) Перевірка наявності:

- (i) Доступність спільного використання автомобілів, можливість спільного використання велосипедів
- (ii) Доступні місця для паркування автомобілів (на вулицях і поза ними), тарифи на паркування, тарифи на дорогу

2.3. Рівень обслуговування 3

Плани подорожей:

Майбутній прогнозований час подорожі дороги