



Bruselj, 31.5.2017  
C(2017) 3574 final

**DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...**

**z dne 31.5.2017**

**o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta  
v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej  
EU**

(Besedilo velja za EGP)

# **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

## **1. OZADJE DELEGIRANEGA AKTA**

Digitalizacija prometa ima pomembno vlogo pri povečevanju učinkovitosti dejavnosti prevoza in upravljanja prometnih tokov. Povečanje učinkovitosti je bilo poudarjeno v okviru strategije za enotni digitalni trg, v kateri se prosti pretok podatkov šteje za dejavnik, ki omogoča rast, ustvarjanje delovnih mest in konkurenčnost za EU. Poleg tega je vloga digitalizacije pri podpiranju prehoda na druge oblike prevoza priznana tudi v strategiji za energetske unijo in nedavno sprejeti strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami.

Delegirana uredba o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU je dejavnik, ki omogoča povečan prehod na druge oblike prevoza in spodbujanje trajnostnih načinov prevoza. Trg storitev zagotavljanja potovalnih informacij končnim uporabnikom že obstaja, vendar številne vrzeli in ovire na njem še vedno omejujejo uresničitev celotnega potenciala takih storitev. Pričakuje se, da bodo s to pobudo zagotovljene potrebne zahteve, da bi bile večmodalne potovalne informacije po vsej EU točne in čezmejno razpoložljive. S to pobudo so določene specifikacije, ki so potrebne za zagotovitev dostopnosti, izmenjave in posodabljanja potovalnih in prometnih podatkov ter porazdeljenega načrtovanja poti za opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih informacij v Evropski uniji.

Komisija je z direktivo ITS pooblaščen<sup>1</sup> za sprejemanje „delegiranih aktov“ za opredelitev tehničnih, funkcionalnih in organizacijskih specifikacij v zvezi s šestimi prednostnimi ukrepi in številnimi prednostnimi področji. V direktivi je predvideno, da so te specifikacije zavezujoče, njen namen pa je zagotoviti interoperabilnost in kontinuiteto storitev, po možnosti na podlagi obstoječih standardov in tehnologije, s sklopom omogočitvenih pogojev, ki podpirajo rast in delovanje storitev<sup>2</sup>. Področje uporabe prednostnega ukrepa (a), kot je opredeljeno v direktivi ITS, se nanaša na izpolnjevanje potrebnih zahtev za to, da bi bile večmodalne potovalne informacije točne in čezmejno razpoložljive uporabnikom ITS, zlasti na podlagi dostopnosti in izmenjave potovalnih in prometnih podatkov ter njihovih zadevnih posodobitev. Delegirana uredba se razlaga in izvaja v skladu s pravili EU o konkurenci in zlasti pravili o izmenjavi občutljivih poslovnih informacij.

## **2. POSVETOVANJA PRED SPREJETJEM AKTA**

### **2.1. Sestanki s strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice**

Za poseg EU, s katerim se predpišejo pravila in zahteve za podporo opravljanju storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU ter zlasti interoperabilnosti med državami članicami, je potrebno tesno sodelovanje med razvojno fazo specifikacij. Države članice, države EGP in Švica so bile pozvane, naj imenujejo strokovnjaka, ki se bo v Bruslju udeležil več sestankov s službami Komisije in pomagal pri razvoju specifikacij. Med 18. novembrom 2014 in 18. marcem 2016 je bilo opravljenih enajst sestankov<sup>3</sup>, na

<sup>1</sup> Člen 7 direktive ITS v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

<sup>2</sup> Take specifikacije zajemajo skupni sklop predpisanih pravil in določb, vendar se v skladu s členom 5 direktive ITS za države članice uporabljajo samo, kadar zadevna storitev ITS že obstaja ali bo uvedena v prihodnosti.

<sup>3</sup> Register strokovnjakov E01941 Inteligentni prometni sistemi.

katerih so sodelovali tudi povabljeni strokovnjaki iz Evropskega parlamenta. Opravljenih je bilo tudi več dvostranskih sestankov z državami članicami.

## 2.2. Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi

Javno spletno posvetovanje o opravljanju storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU je potekalo 14 tednov, in sicer med septembrom 2015 in decembrom 2015. Celoviti rezultati in analiza javnega posvetovanja so podrobno predstavljeni v posebnem poročilu o javnem posvetovanju, ki je na voljo na spletu<sup>4</sup>. Poleg tega je Evropska komisija 4. novembra 2015 v Bruslju organizirala delavnico, da bi obravnavala opredeljene vrzeli in ovire ter z njimi povezane morebitne ukrepe politike za podporo opravljanju storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU. Rezultati razprav o posebnih predlaganih ukrepih politike so podrobno predstavljeni v posebnem poročilu o delavnici, ki je na voljo na spletu<sup>5</sup>. V skladu s postopki, opredeljenimi v agendi Komisije za boljše pravno urejanje<sup>6</sup>, je bil osnutek delegirane uredbe na spletu objavljen od 22. marca 2017 do 19. aprila 2017<sup>7</sup>. V spremnem delovnem dokumentu služb Komisije sta povzeta vsebina prejetih prispevkov in način, kako jih je Komisija obravnavala. Posvetovanje o osnutku specifikacij je s člani Evropske svetovalne skupine za ITS potekalo istočasno, kot je bil objavljen osnutek delegirane uredbe. Poleg tega je bilo pred zadnjimi krogi sestankov s strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice, opravljenih več posebnih sestankov z različnimi združenji, ki predstavljajo železniški in javni prevoz, lokalne in regionalne organe ter sektorja zračnega prevoza in potovalnih informacij, rezultat teh posvetovanj pa so bile konstruktivne povratne informacije. Komisija je 16. februarja 2016 cilj in področje uporabe delegiranega akta predstavila članom Odbora za promet in turizem. Ocena učinka je bila opravljena<sup>8</sup> za glavni pravni instrument, tj. samo direktivo ITS, za posamezne delegirane akte pa se je zdelo primerno namesto tega izvesti analizo stroškov in koristi<sup>9</sup>.

## 2.3. STANJE STORITEV ZAGOTAVLJANJA VEČMODALNIH POTOVALNIH INFORMACIJ PO VSEJ EU IN MOŽNOSTI POLITIKE

Večmodalne potovalne informacije po vsej EU se lahko zagotavljajo na različne načine. Vseevropske potovalne informacije lahko zagotavljajo bodisi ena sama služba za zagotavljanje potovalnih informacij bodisi različni lokalni, regionalni in nacionalni ponudniki storitev, ki se povezujejo za izvajanje porazdeljenega načrtovanja poti. S podporno študijo je bil zagotovljen pregled sedanjega stanja storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij v Evropi, ki je razkril, da so sicer na voljo številne storitve, vendar pa sedanja raven storitev ni zadovoljiva, da bi izpolnjevala potovalne zahteve uporabnikov in celovito koristila družbi na splošno. Na sestankih s strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice, je bilo to dodatno poudarjeno, strokovnjaki pa so se strinjali, da bodo morale biti specifikacije osredotočene na določbe, ki podpirajo vse mogoče pristope, tj. centralizirane in decentralizirane strukture. V podporni študiji in posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi je bilo poudarjeno, da so ključne ovire za storitve zagotavljanja celovitih potovalnih informacij v EU (1) nezadostna dostopnost potovalnih in prometnih podatkov, (2) pomanjkanje interoperabilnosti med potovalnimi in prometnimi

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/doc/2015-its-mm-tips/consultation-report.pdf>.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2015-11-04-its-directive-mm-tips-workshop\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2015-11-04-its-directive-mm-tips-workshop_en.htm).

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how\\_sl](https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_sl).

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/share-your-views\\_sl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/share-your-views_sl).

<sup>8</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008SC3083&from=EN>.

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en).

podatki, (3) pomanjkanje interoperabilnosti med storitvami zagotavljanja potovalnih informacij ter (4) nezadostna kakovost potovalnih in prometnih podatkov. Podporna študija in posvetovanja z zainteresiranimi stranmi so pokazali, da so ključni elementi, ki omogočajo odpravo teh ovir, (1) zagotovitev, da imajo uporabniki dostop do pravega obsega podatkov in informacij, z ustreznim mehanizmom za souporabo podatkov, (2) zagotovitev interoperabilnosti potovalnih in prometnih podatkov s skupnim sklopom standardov za izmenjavo podatkov, (3) izboljšanje interoperabilnosti storitev zagotavljanja potovalnih informacij in podpora porazdeljenemu načrtovanju poti ter (4) izboljšanje kakovosti storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij z osnovnim okvirom za kakovost podatkov. V spremnem delovnem dokumentu služb Komisije so zagotovljene podrobne informacije o vseh zgoraj navedenih ovirah in elementih, ki omogočajo celovite storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij.

## 2.4. MOŽNOSTI POLITIKE

Za podporo opravljanju storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU je potrebna kombinacija različnih ukrepov politike. Vendar pa se lahko obseg in področje uporabe vsakega ukrepa razlikujeta, tj. ukrep politike se lahko predpiše ali preprosto priporoči. Z državami članicami so bile pripravljene štiri glavne možnosti politike, ki vključujejo različne kombinacije ukrepov politike. Ocenjene so bile v okviru analize stroškov in koristi. Možnosti politike so bile preučene na podlagi različnih pristopov k podpori storitvam zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU: pristopov, ki se osredotočajo na zahteve, s katerimi se podpirata dostop do **podatkov** in njihova izmenjava ali dostop do **storitev** in njihova izmenjava za porazdeljeno načrtovanje poti ali uravnotežena kombinacija obojega. Analiza stroškov in koristi je bila izvedena s podporno študijo, ki je temeljila na štirih zgoraj navedenih glavnih možnostih politike. Ocene svetovalcev na splošno kažejo pozitivno razmerje med stroški in koristmi ukrepanja Komisije na področju večmodalnih informacij, pri čemer ima možnost „celovite“ politike najvišje skupno razmerje med stroški in koristmi, tj. **10,3**, saj v **15-letnem obdobju** po vsej EU-28 prinaša več kot **1 milijardo EUR** koristi v primerjavi s stroški v višini **100 milijonov EUR**. Vse podrobnosti v zvezi z možnostmi politike ter analizo stroškov in koristi je mogoče najti v končnem poročilu o podporni študiji, povzetek pa je na voljo v delovnem dokumentu služb Komisije, ki spremlja delegirano uredbo.

## 3. PRAVNI ELEMENTI DELEGIRANEGA AKTA

### 3.1. PRAVNA PODLAGA

Ta delegirani akt dopolnjuje Direktivo 2010/40/EU v skladu z njenim členom 7. Uredba je najprimernejši pravni instrument za ta delegirani akt, saj ne zahteva ukrepov za prenos v nacionalno zakonodajo, s čimer zagotavlja višjo stopnjo harmonizacije in hiter začetek veljavnosti.

### 3.2. SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

V skladu z načelom subsidiarnosti (člen 5(3) Pogodbe o Evropski uniji) se ukrepi na ravni Unije sprejmejo le, če države članice zastavljenih ciljev ne morejo zadovoljivo doseči same, ampak jih je mogoče zaradi obsega ali učinkov predlaganega ukrepa lažje doseči na ravni Unije. Ukrepanje na ravni Unije je potrebno, da se zagotovita interoperabilnost in kontinuiteta storitev zagotavljanja potovalnih informacij preko meja v celotni Evropi, česar države članice ne morejo zadovoljivo doseči same. Ukrepanje na tej ravni bi lahko privedlo do razdrobljenih politik in razvoja. V celotnem dokumentu so predstavljeni tudi dodatni podrobni in specifični argumenti za to, zakaj je ukrepanje na ravni EU primernejše od ukrepanja na lokalni ali

nacionalni ravni, ki pa tukaj niso ponovljeni. Rezultati analize stroškov in koristi iz delovnega dokumenta služb Komisije, ki spremlja delegirano uredbo, kažejo tudi, da se pričakuje, da bodo finančni in administrativni stroški za nacionalne organe nizki ter sorazmerni z zastavljenimi cilji. Večji delež izvajanja je odvisen od odločitev na nacionalni ravni.

### **3.3. TEMELJNE PRAVICE**

V Evropski uniji je pravica do varstva osebnih podatkov zagotovljena s členom 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah. Kadar ukrepi iz te delegirane uredbe Komisije vključujejo obdelavo osebnih podatkov, se izvajajo v skladu z zakonodajo EU o varstvu osebnih podatkov, zlasti Direktivo 95/46/ES o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov<sup>10</sup>.

## **4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE**

Proračunskih posledic za proračun EU ni.

---

<sup>10</sup>

UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

## DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 31.5.2017

### **o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza<sup>11</sup> ter zlasti člena 6(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 3(a) Direktive 2010/40/EU kot prednostni ukrep za razvoj in uporabo specifikacij in standardov določa opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej Uniji.
- (2) Člen 5 Direktive 2010/40/EU določa, da bi specifikacije, sprejete v skladu s členom 6 te direktive, morale veljati za aplikacije in storitve ITS, ko se uvajajo, brez poseganja v pravico posamezne države članice, da sama odloči o uvajanju takšnih aplikacij in storitev na svojem ozemlju.
- (3) Te specifikacije bi se morale uporabljati za opravljanje vseh storitev zagotavljanja potovalnih informacij brez poseganja v posamezne specifikacije, sprejete z drugimi akti na podlagi Direktive 2010/40/EU, zlasti delegiranima uredbama Komisije (EU) št. 886/2013 in 2015/962 ter Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011.
- (4) Kar zadeva opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, Direktiva 2003/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup> določa minimalna pravila za ponovno uporabo informacij javnega sektorja v celotni Uniji. Kar zadeva ponovno uporabo podatkov, ki jih imajo organi, pristojni za promet, in prevozniki, bi se morala pravila, določena s to uredbo, zlasti tista, ki se nanašajo na posodabljanje podatkov, uporabljati brez poseganja v pravila, določena z Direktivo 2003/98/ES.
- (5) Kadar ukrepi iz te delegirane uredbe vključujejo obdelavo osebnih podatkov, se ti ukrepi izvajajo v skladu z zakonodajo EU o varstvu osebnih podatkov, zlasti Direktivo 95/46/ES<sup>13</sup> in Direktivo 2002/58/ES<sup>14</sup> ter njunimi nacionalnimi izvedbenimi ukrepi.

<sup>11</sup> UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

<sup>12</sup> Direktiva 2003/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. novembra 2003 o ponovni uporabi informacij javnega sektorja (UL L 345, 31.12.2003, str. 90).

<sup>13</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 281, 23.11.1995, str. 31). Od 25. maja 2018 se bo uporabljala Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih

Informacije, ki se nanašajo na določeno ali določljivo fizično osebo, bi se morale obdelovati ob strogem upoštevanju načela zmanjšanja količine podatkov ter samo za namene te uredbe in tako dolgo, kot je potrebno. Kadar je to mogoče in ne ovira namena te uredbe, taki podatki ne bi smeli omogočati določitve ali določljivosti posameznika.

- (6) Kadar se informacijska storitev opira na zbiranje podatkov, vključno z geolokacijo, bi bilo treba končnim uporabnikom zagotoviti jasne informacije o zbiranju takih podatkov, tehničnih sredstvih za zbiranje podatkov in morebitno sledenje ter o tem, kako dolgo se ti podatki hranijo. Javni in zasebni zbiralci podatkov, kot so prevozniki, organi, pristojni za promet, ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij in izdelovalci digitalnih zemljevidov, bi morali uvesti ustrezne tehnične ukrepe (vključno z vgrajeno zasebnostjo in vgrajenim varstvom podatkov) za zagotavljanje psevdonimizacije<sup>15</sup> podatkov, ki jih prejmejo od končnih uporabnikov.
- (7) Cilj Direktive 2007/2/ES<sup>16</sup> Evropskega parlamenta in Sveta je vzpostaviti infrastrukturo za prostorske informacije v Uniji, ki omogoča izmenjavo prostorskih informacij, vključno z informacijami o prometnih omrežjih, in javni dostop do njih po vsej Uniji, da bi se podprle okoljske politike Unije in politike ali dejavnosti, ki lahko vplivajo na okolje. Specifikacije iz te uredbe bi morale biti skladne s specifikacijami, vzpostavljenimi z Direktivo 2007/2/ES in Uredbo Komisije (EU) št. 1089/2010.
- (8) Specifikacije, določene v tej uredbi, bi se morale uporabljati za vse načine prevoza v Uniji, kot so linijski prevoz (zračni, železniški, vključno z železnico za visoke in konvencionalne hitrosti ter lahko železnico, avtobusni prevoz na velike razdalje, pomorski prevoz, vključno s trajektnim, podzemna železnica, tramvaj, avtobus, trolejbus, žičnica), prevoz po naročilu (izmenični avtobusni prevoz, izmenični trajektni prevoz, taksi, skupna vožnja, souporaba avtomobila, sopotništvo, najem avtomobila, souporaba kolesa, najem kolesa, naročilo prevoza) in osebni prevoz (avtomobil, motor, kolo, hoja). Hoja kot možnost prepotovanja dela prvega in zadnjega kilometra poti je za večmodalne potovalne informacije zelo pomembna ter ima lahko okoljske koristi in koristi za upravljanje omrežja, poleg tega pa neposredno koristi potnikovemu zdravju.
- (9) Z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>17</sup> se vzpostavlja prometna infrastruktura, ki je del jedrnega in celovitega vseevropskega prometnega omrežja. Da bi se zajele potovalne potrebe končnih uporabnikov po vsej Uniji in čim bolj izkoristil celoten potencial večmodalnih potovalnih informacij, je potrebno celovito pokrivanje omrežja od vrat do vrat. Ta uredba bi se torej morala uporabljati za

---

podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatku) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1–88). Člena 10 in 11 Direktive 95/46/ES ter člena 13 in 14 Uredbe (EU) 2016/679 določajo celovit seznam informacij, ki jih je treba zagotoviti posamezniku, na katerega se nanašajo osebni podatki. V členu 12 Direktive 95/46 ter členih od 17 do 19 Uredbe (EU) 2016/679 so opredeljene druge pravice posameznikov, kot so pravica do dostopa, pravica do popravka, blokiranja, izbrisa ali uničenja netočnih ali neupravičenih osebnih podatkov.

<sup>14</sup> Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).

<sup>15</sup> Kot je opredeljena v členu 4(5) Uredbe (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES.

<sup>16</sup> Direktiva 2007/2/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. marca 2007 o vzpostavitvi infrastrukture za prostorske informacije v Evropski skupnosti (INSPIRE) (UL L 108, 25.4.2007, str. 1).

<sup>17</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

celovito omrežje TEN-T, vključno z urbanimi vozlišči, in druge dele prometnega omrežja.

- (10) Opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej Uniji se lahko podpira s centraliziranimi pristopi, ki temeljijo na zagotavljanju podatkov, in decentraliziranimi pristopi, ki temeljijo na zagotavljanju podatkov in storitev. Ta uredba bi torej morala vključevati zahteve za zagotavljanje podatkov in storitev, da se podpreta oba navedena pristopa. Da bi se olajšala izmenjava in ponovna uporaba teh podatkov za opravljanje celovitih storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, bi morali organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu, kot je ustrezno, statične podatke, ustrezne metapodatke in informacije o kakovosti podatkov dati uporabnikom na voljo prek nacionalne ali skupne točke dostopa. Točka dostopa ima lahko različne oblike, kot so podatkovna zbirka, podatkovno skladišče, podatkovni trg, repozitorij in register, spletni portal ali podobno, odvisno od vrste podatkov. Države članice bi morale razmisliti o združitvi obstoječih javnih in zasebnih točk dostopa v enotno točko dostopa, ki omogoča dostop do vseh vrst ustreznih razpoložljivih podatkov, ki spadajo na področje uporabe teh specifikacij.
- (11) Državam članicam bi moralo biti dopuščeno medsebojno sodelovanje, da vzpostavijo skupno točko dostopa, ki vključuje razpoložljive podatke sodelujočih držav članic. Države članice bi morale svobodno odločati o uporabi točk dostopa, vzpostavljenih z drugimi delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi Direktive 2010/40/EU, kot nacionalnih točk dostopa, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Poleg tega bi morale svobodno odločati o uporabi predhodno obstoječih točk dostopa, ki zajemajo več sektorjev, kot nacionalnih točk dostopa. Opredelijo lahko, kateri akter je odgovoren za zagotavljanje potovalnih in prometnih podatkov iz Priloge I. V nekaterih primerih prevozniki, upravljavci infrastrukture in ponudniki storitev prevoza po naročilu delujejo v različnih državah članicah, zato je za zagotavljanje dostopa do potovalnih in prometnih podatkov relevantna več kot ena točka dostopa. Vendar pa bi si bilo treba prizadevati za preprečevanje nepotrebne podvajanja podatkov ter upoštevati obliko in vrsto zadevnih točk dostopa. Zato bi bili lahko ustrezni podatki in metapodatki navedeni v vseh zadevnih nacionalnih točkah dostopa, ki so v obliki repozitorija. Če so poleg tega nekatere od zadevnih nacionalnih točk dostopa v obliki podatkovne zbirke/podatkovnega skladišča, bi lahko podatke in metapodatke gostila le ena od njih, v vseh drugih pa bi bili navedeni. Pogoji za uporabo prometnih in potovalnih podatkov, zagotovljenih prek nacionalne točke dostopa, se lahko po potrebi določijo z licenčno pogodbo.
- (12) Potovalni in prometni podatki iz Priloge I se lahko v nacionalno točko dostopa vključijo postopno. Države članice bi morale svobodno odločati o tem, ali bodo podatki iz Priloge I vključeni pred določenim rokom ali ne. Storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij temeljijo na statičnih in dinamičnih potovalnih in prometnih podatkih, kot so navedeni v Prilogi I. Statični potovalni in prometni podatki so bistveni za namene informiranja in načrtovanja v fazi pred potovanjem, zato jih potrebujejo vse države članice. Dinamični potovalni in prometni podatki, na primer motnje in zamude pri potovanju, lahko končnim uporabnikom omogočijo, da sprejmejo dobro informirane odločitve o potovanju in prihranijo čas. Vendar pa bo za vključevanje dinamičnih potovalnih in prometnih podatkov v nacionalne točke dostopa morda potreben dodaten trud. Države članice bi morale svobodno odločati o tem, ali bodo dinamični potovalni in prometni podatki iz Priloge I vključeni prek nacionalne točke dostopa. Če bi se odločile za to, bi se morale uporabljati zahteve iz te



uredbe. Za zagotovitev doslednega in skladnega razvoja večmodalnih potovalnih informacij po vsej Uniji se države članice spodbujajo, naj obstoječe dinamične potovalne in prometne podatke vključijo prek nacionalne točke dostopa v skladu z naslednjimi roki: potovalne in prometne podatke iz točke 2.1 Priloge I do 1. decembra 2019, potovalne in prometne podatke iz točke 2.2 Priloge I do 1. decembra 2020, potovalne in prometne podatke iz točke 2.3 Priloge I pa do 1. decembra 2021.

- (13) Za uspešno in stroškovno učinkovito uporabo nacionalnih točk dostopa je treba z ustreznimi metapodatki pravilno opisati vsebino in strukturo zadevnih potovalnih in prometnih podatkov.<sup>18</sup>
- (14) Organi, pristojni za promet, prevozniki, ponudniki storitev prevoza po naročilu in upravljavci infrastrukture s temi specifikacijami ne bi smeli biti zavezani, da začnejo zbirati podatke, ki še niso na voljo v strojno berljivem formatu. Posebne zahteve v zvezi s statičnimi in dinamičnimi potovalnimi in prometnimi podatki za različne načine prevoza bi se morale uporabljati samo za podatke, ki se dejansko zbirajo in so na voljo v strojno berljivem formatu. Hkrati bi bilo treba države članice spodbujati k iskanju stroškovno učinkovitih načinov, ki ustrezajo njihovim potrebam po digitaliziranju obstoječih statičnih in dinamičnih podatkov za različne načine prevoza. Države članice, ki začenjajo digitalizirati statične in dinamične potovalne in prometne podatke za različne načine prevoza, ki se lahko uporabijo za storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, se spodbujajo, naj začnejo s podatki, opredeljenimi na ravni storitve 1 iz Priloge I, nadaljujejo pa z ravno storitve 2 in 3. Podatki, opredeljeni v prvi skupini, se štejejo za bistvene za osnovno delovanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij.
- (15) Za razvoj usklajenega in nemotenega opravljanja storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij ter podporo interoperabilnosti po vsej Uniji bi se moral na ravni nacionalne točke dostopa uporabljati harmoniziran sklop interoperabilnih formatov in protokolov za izmenjavo podatkov, ki temeljijo na obstoječih tehničnih rešitvah in standardih za različne načine prevoza. V okviru storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij obstaja vrsta ustreznih predhodno obstoječih standardov in tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na cestni prevoz (DATEX II), železniški prevoz (tehnični dokumenti TSI TAP B1, B2, B3, B4, B8, B9), zračni prevoz (IATA SSIM) in osnovne prostorske podatke (INSPIRE). V takih primerih bi se morala ta uredba sklicevati na že določene zahteve, vendar pa se lahko za take načine prevoza uporabijo drugi standardi in tehnične specifikacije, opredeljeni v specifikaciji. Izogibati pa bi se bilo treba podvajanju istih potovalnih in prometnih podatkov v več kot enem formatu (na primer podatki o mestnem železniškem prevozu v TSI TAP ali NeTEx). V prihodnosti se lahko področje uporabe takih standardov, zlasti standarda DATEX II, razširi na nadaljnje urbane elemente, in če so na voljo, bi morali biti uporabljeni v okviru specifikacij.
- (16) Kar zadeva izmenjavo statičnih podatkov o linijskem prevozu (kot je javni prevoz, avtobusni prevoz na velike razdalje in pomorski prevoz, vključno s trajektnim), bi bilo treba za zadevne podatke v nacionalni točki dostopa do dogovorjenega roka uporabljati standard CEN za izmenjavo podatkov NeTEx CEN/TS 16614, ki temelji na osnovnem konceptualnem referenčnem podatkovnem modelu EN 12896: 2006, in poznejše nadgrajene različice ali kateri koli v celoti združljiv strojno berljiv format. Če se, kar zadeva izmenjavo dinamičnih podatkov o javnem prevozu, države članice

---

<sup>18</sup> Katalog koordiniranih metapodatkov EU EIP SPA.

odločijo, da bodo dinamične podatke vključile v nacionalno točko dostopa, bi se morali uporabljati ustrezni deli standarda CEN za izmenjavo podatkov o javnem prevozu SIRI CEN/TS 15531 in poznejše nadgrajene različice ali kateri koli v celoti združljiv strojno berljiv format. Države članice se lahko odločijo, da bodo za nacionalne dejavnosti na ravni države članice še naprej uporabljale nacionalne standarde za podatke o javnem prevozu, vendar pa je treba za zagotovitev interoperabilnosti in kontinuitete storitev po vsej EU na ravni nacionalne točke dostopa uporabljati določene standarde EU. Da bi države članice upoštevale evropske zahteve glede standardizacije, lahko uporabljajo metode prevajanja in pretvarjanja. Uporabljati bi bilo treba različico predpisanih standardov, ki je na voljo na datum uporabe. Uporabiti bi bilo treba vse ustrezne posodobitve, s katerimi je razširjeno področje uporabe in so vključene nove vrste podatkov.

- (17) Za zagotovitev optimalne uporabe in popolne interoperabilnosti zgoraj navedenih standardov med državami članicami bi bilo treba vzpostaviti skupni minimalni profil, s katerim so opredeljeni različni ključni elementi standarda in ki bi se moral uporabljati v nacionalnih točkah dostopa. Ko bo obstajal skupni minimalni evropski profil, morajo na njem temeljiti nacionalni profili držav članic.
- (18) Bistvenega pomena za potnike po vsej Uniji je, da ponudniki storitev zagotavljajo točne in zanesljive potovalne informacije. Kadar se zgodijo spremembe, bi morali organi, pristojni za promet, ali prevozniki pravočasno posodobiti zadevne podatke prek nacionalne točke dostopa. Kadar ponudnik storitev uporablja potovalne in prometne podatke, tudi obstaja tveganje, da bodo uporabnikom prikazane netočne potovalne informacije, ki lahko negativno vplivajo na potovanje potnika. Kadar organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu odkrijejo kakršno koli netočnost, bi morala biti taka napaka pravočasno odpravljena.
- (19) Trenutno je v Evropi precejšnje število storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, vendar pa so storitve, ki ponujajo celovit rezultat načrtovanja poti od vrat do vrat, omejene predvsem na ozemlje ene države članice. Ključna rešitev za povečanje geografske pokritosti storitev zagotavljanja potovalnih informacij in podporo večmodalnim potovalnim informacijam po vsej Uniji je povezovanje lokalnih, regionalnih in nacionalnih storitev zagotavljanja potovalnih informacij. To vključuje uporabo tehnoloških orodij, vključno z vmesniki za povezavo obstoječih informacijskih sistemov za izmenjavo rezultatov načrtovanja poti. Priporoča se, da bi se morala za storitve zagotavljanja potovalnih informacij pri porazdeljenem načrtovanju poti uporabljati evropska tehnična specifikacija z naslovom „Inteligentni prometni sistemi – Javni prevoz – Odprti API za porazdeljeno načrtovanje poti 00278420“, ki je trenutno v končni fazi izdelave. Kadar ponudniki storitev določijo točke primopredaje za porazdeljeno načrtovanje poti, bi morale biti take točke navedene v nacionalni točki dostopa.
- (20) Storitve zagotavljanja potovalnih informacij lahko končnim uporabnikom zagotovijo več možnosti potovanja z različnimi prevozniki. Nujno je, da ponudniki storitev zagotavljajo preglednost pri merilih, ki se uporabljajo za razvrstitev možnosti potovanja, in da zagotavljajo nevtralne potovalne informacije. Kadar je to mogoče, bi morali ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij zagotoviti informacije o emisijah toplogrednih plinov pri različnih načinih prevoza in tako podpirati prehod na trajnostne načine prevoza. Prav tako se močno spodbuja, naj ponudniki storitev omogočijo neposredne povratne informacije strank v zvezi s kakovostjo storitev.

- (21) Uporaba statičnih in dinamičnih podatkov za storitve zagotavljanja potovalnih informacij vključuje podatke različnih akterjev iz celotne vrednostne verige. V številnih primerih bo ponudnik storitev zagotavljanja potovalnih informacij uporabil originalne podatke organov, pristojnih za promet, prevoznikov, upravljavcev infrastrukture ali ponudnikov storitev prevoza po naročilu. V takem primeru je obvezno, da se ob uporabi navedejo originalni vir, datum in čas zadnje posodobitve statičnih podatkov.
- (22) Za čim večje povečanje predvidljive uporabe storitev zagotavljanja potovalnih informacij med funkcionalno oviranimi osebami bi morali ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij in države članice pri izvajanju delegirane uredbe upoštevati ustrezno zakonodajo, kar zadeva zahteve glede dostopnosti, kot je prihodnji evropski akt o dostopnosti. Zadevne zahteve vključujejo dosledno in ustrezno dostopnost spletišč in storitev na mobilnih napravah, ki uporabnikom omogoča dožemanje, uporabo in razumevanje.
- (23) Za zagotovitev, da se te specifikacije pravilno izvajajo, bi države članice morale oceniti, ali organi, pristojni za promet, prevozniki, ponudniki storitev prevoza po naročilu in ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij upoštevajo zahteve glede dostopnosti, izmenjave, ponovne uporabe in posodabljanja večmodalnih potovalnih podatkov. V ta namen bi morali biti pristojni organi svobodni pri uporabi izjav o skladnosti, ki jih predložijo organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture, ponudniki storitev prevoza po naročilu ali ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij, poleg tega lahko pravilnost teh izjav naključno preverjajo.
- (24) Države članice bi morale za spremljanje izvajanja te uredbe Komisiji predložiti poročilo, v katerem je opisano izvajanje različnih zahtev.
- (25) Komisija bo prek instrumenta za povezovanje Evrope na podlagi ukrepa za podporo programu<sup>19</sup> podprla različne tehnične zahteve, določene v tej uredbi, zlasti vzpostavitev nacionalne točke dostopa, pretvorbo v predpisane standarde za izmenjavo podatkov in uporabo skupnih minimalnih profilov v nacionalnih točkah dostopa ter povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij, kjer je to ustrezno.
- (26) V skladu s členom 28(2) Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>20</sup> je bilo opravljeno posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki je [...] predložil mnenje –

## SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### *Člen 1*

#### *Predmet urejanja in področje uporabe*

1. Ta uredba določa potrebne specifikacije za zagotovitev, da so storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU točne in čezmejno razpoložljive uporabnikom ITS.

---

<sup>19</sup> Izvedbeni sklep Komisije z dne 7. aprila 2016 o spremembi Izvedbenega sklepa Komisije C(2014) 1921 o vzpostavitvi večletnega delovnega programa 2014–2020 za finančno pomoč na področju instrumenta za povezovanje Evrope – sektor prometa za obdobje 2014–2020.

<sup>20</sup> Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).

2. Ta uredba se uporablja za celotno prometno omrežje Unije.
3. Ta uredba se uporablja v skladu s členom 5 Direktive 2010/40/EU.

## *Člen 2* *Opredelitev pojmov*

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 4 Direktive 2010/40/EU in člena 3 Uredbe (EU) št. 1315/2013.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost kadar koli zahtevati in pridobiti podatke v strojno berljivem formatu;
- (2) „posodobitev podatkov“ pomeni vsako spremembo obstoječih podatkov, vključno z njihovim brisanjem ali vstavljanjem novih ali dodatnih elementov;
- (3) „metapodatki“ pomenijo strukturiran opis vsebine podatkov, ki olajša iskanje in uporabo teh podatkov;
- (4) „storitve iskanja“ pomenijo storitve, ki omogočajo iskanje zelenih podatkov z uporabo vsebin ustreznih metapodatkov in prikazom teh vsebin;
- (5) „celovito vseevropsko prometno omrežje“ pomeni prometno infrastrukturo, ki je del celovitega omrežja, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (6) „točka dostopa“ pomeni digitalni vmesnik, kjer so statični potovalni in zgodovinski prometni podatki skupaj z ustreznimi metapodatki dani na razpolago uporabnikom za ponovno uporabo, ali kjer so viri in metapodatki za te podatke dani na razpolago uporabnikom za ponovno uporabo;
- (7) „dinamični potovalni in prometni podatki“ pomenijo podatke v zvezi z različnimi načini prevoza, ki se pogosto ali redno spreminjajo, kot so navedeni v Prilogi I;
- (8) „statični potovalni in prometni podatki“ pomenijo podatke v zvezi z različnimi načini prevoza, ki se sploh ne spreminjajo ali se ne spreminjajo pogosto, kot so navedeni v Prilogi I;
- (9) „organ, pristojen za promet“ pomeni javni organ, ki je odgovoren za upravljanje ali načrtovanje prometa ter upravljanje ali nadzor nad določenim prometnim omrežjem, ki spada v njegovo ozemeljsko pristojnost, ali načini prevoza ali oboje;
- (10) „prevoznik“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki je odgovoren za vzdrževanje in upravljanje storitve prevoza;
- (11) „uporabnik“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki uporablja nacionalno točko dostopa, kot so organi, pristojni za promet, prevozniki, ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij, izdelovalci digitalnih zemljevidov, ponudniki storitev prevoza po naročilu in upravljavci infrastrukture;
- (12) „končni uporabnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki ima dostop do potovalnih informacij;

- (13) „storitev zagotavljanja potovalnih informacij“ pomeni storitev ITS, vključno z digitalnimi zemljevidi, ki uporabnikom in končnim uporabnikom zagotavlja potovalne in prometne informacije za vsaj en način prevoza;
- (14) „zgodovinski prometni podatki“ pomenijo značilnosti prometa glede na uro, dan, sezono, ki temeljijo na predhodnih meritvah, vključno s stopnjo preobremenjenosti, povprečnimi hitrostmi, povprečnimi potovalnimi časi, kot so navedeni v Prilogi I;
- (15) „pravočasnost podatkov“ pomeni razpoložljivost posodobljenih podatkov, ki so uporabnikom in končnim uporabnikom zagotovljeni dovolj zgodaj, da so lahko koristni;
- (16) „ponudnik storitev zagotavljanja potovalnih informacij“ pomeni javnega ali zasebnega ponudnika potovalnih in prometnih informacij za uporabnike in končne uporabnike, ki ni samo prenašalec informacij;
- (17) „prevoz po naročilu“ pomeni storitev potniškega prevoza, za katero je značilno prilagodljivo načrtovanje poti, kot so souporaba avtomobila, sopotništvo, souporaba kolesa, skupna vožnja, taksi, storitve naročila prevoza. Za te storitve je pred izvedbo prevoza običajno potrebna interakcija med ponudnikom storitve prevoza po naročilu in končnimi uporabniki;
- (18) „ponudnik storitev prevoza po naročilu“ pomeni javnega ali zasebnega ponudnika storitev prevoza po naročilu za uporabnike in končne uporabnike, vključno s potovalnimi in prometnimi informacijami o njem;
- (19) „povezovanje storitve“ pomeni povezavo lokalnih, regionalnih in nacionalnih sistemov zagotavljanja potovalnih informacij, ki so medsebojno povezani prek tehničnih vmesnikov, da zagotavljajo rezultate načrtovanja poti ali druge rezultate vmesnikov za aplikacijsko programiranje (API) na podlagi statičnih in/ali dinamičnih potovalnih in prometnih informacij;
- (20) „točka primopredaje“ pomeni postajo, postajališče ali lokacijo, na kateri se povežejo rezultati načrtovanja poti dveh storitev zagotavljanja potovalnih informacij, da se izdela pot;
- (21) „večmodalne potovalne informacije“ pomenijo informacije, izhajajoče iz statičnih ali dinamičnih potovalnih in prometnih podatkov ali obojih, za uporabnike in končne uporabnike, ki se zagotovijo prek katerega koli komunikacijskega sredstva, zajemajo najmanj dve vrsti prevoza in omogočajo primerjavo načinov prevoza;
- (22) „rezultat načrtovanja poti“ pomeni načrt potovanja v strojno berljivem formatu na podlagi zahteve za pot končnih uporabnikov, s sklicevanjem na uporabljene točke primopredaje;
- (23) „upravljavec infrastrukture“ pomeni javni ali zasebni organ ali podjetje, ki je odgovorno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje prometne infrastrukture ali njenega dela;
- (24) „storitev prevoza za potnike“ pomeni javno ali zasebno storitev prevoza ali katero koli storitev, ki jo lahko širša javnost skupinsko ali zasebno uporablja ter ki zajema različne načine prevoza.

### *Člen 3* *Nacionalne točke dostopa*

1. Vsaka država članica vzpostavi nacionalno točko dostopa. Nacionalna točka dostopa je za uporabnike enotna točka dostopa do vsaj statičnih potovalnih in prometnih podatkov ter zgodovinskih prometnih podatkov za različne načine prevoza, vključno s posodobitvami podatkov, kot so navedeni v Prilogi I, ki jih zagotovijo organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu na ozemlju zadevne države članice.
2. Obstoječe nacionalne točke dostopa, ki so bile vzpostavljene zaradi skladnosti z drugimi delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi Direktive 2010/40/EU, se lahko uporabljajo kot nacionalne točke dostopa, če države članice to ocenijo kot ustrezno.
3. Nacionalne točke dostopa uporabnikom zagotavljajo storitve iskanja, na primer storitve, ki omogočajo iskanje zelenih podatkov z uporabo vsebin ustreznih metapodatkov in prikazom teh vsebin.
4. Organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu poskrbijo za zagotovitev metapodatkov, da se uporabnikom omogočita iskanje in uporaba naborov podatkov, ki so dostopni prek nacionalnih točk dostopa.
5. Dve ali več držav članic lahko vzpostavi skupno točko dostopa.

### *Člen 4* *Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba statičnih potovalnih in prometnih podatkov*

1. Organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu zagotovijo statične potovalne in prometne podatke ter zgodovinske prometne podatke iz točke 1 Priloge I za različne načine prevoza, pri čemer uporabijo:
  - (a) za cestni prevoz standarde, opredeljene v členu 4 Delegirane uredbe Komisije (EU) 2015/962;
  - (b) za druge načine prevoza enega od naslednjih standardov in tehničnih specifikacij: NeTEx CEN/TS 16614 in poznejše različice, tehnične dokumente, opredeljene v Uredbi Komisije (EU) št. 454/2011, in poznejše različice, tehnične dokumente, ki jih je pripravila IATA, ali kateri koli strojno berljiv format, ki je v celoti združljiv in interoperabilen z navedenimi standardi in tehničnimi specifikacijami;
  - (c) za omrežje prostorskih informacij zahteve, opredeljene v členu 7 Direktive 2007/2/EU.
2. Ustrezni statični potovalni in prometni podatki iz točke 1 Priloge I, za katere se uporabljata standarda NeTEx in DATEX II, so predstavljeni na podlagi minimalnih nacionalnih profilov.
3. Organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu zagotovijo statične potovalne in prometne podatke prek nacionalne točke dostopa v zahtevanih formatih v skladu z naslednjim časovnim načrtom:
  - (a) za potovalne in prometne podatke iz točke 1.1 Priloge I za celovito omrežje TEN-T najpozneje do 1. decembra 2019;

- (b) za potovalne in prometne podatke iz točke 1.2 Priloge I za celovito omrežje TEN-T najpozneje do 1. decembra 2020;
  - (c) za potovalne in prometne podatke iz točke 1.3 Priloge I za celovito omrežje TEN-T najpozneje do 1. decembra 2021;
  - (d) za potovalne in prometne podatke iz točk 1.1, 1.2 in 1.3 Priloge I za druge dele prometnega omrežja Unije najpozneje do 1. decembra 2023.
4. API, ki zagotavljajo dostop do statičnih potovalnih in prometnih podatkov iz Priloge I prek nacionalne točke dostopa, so javno dostopni ter uporabnikom in končnim uporabnikom omogočajo, da se registrirajo in tako pridobijo dostop.

#### *Člen 5*

##### *Dostopnost, izmenjava in ponovna uporaba dinamičnih potovalnih in prometnih podatkov*

1. Če se države članice odločijo, da bodo prek nacionalne točke dostopa zagotavljale dinamične potovalne in prometne podatke za različne načine prevoza iz točke 2 Priloge I, organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu uporabljajo:
  - (a) za cestni prevoz standarde, opredeljene v členih 5 in 6 Delegirane uredbe Komisije (EU) 962/2015;
  - (b) za druge načine prevoza: SIRI CEN/TS 15531 in poznejše različice, tehnične dokumente, opredeljene v Uredbi Komisije (EU) št. 454/2011, ali kateri koli strojno berljiv format, ki je v celoti združljiv in interoperabilen z navedenimi standardi ali tehničnimi dokumenti.
2. Zadevni potovalni in prometni podatki iz točke 2 Priloge I, za katere se uporabljata standarda SIRI in DATEX II, so predstavljeni na podlagi minimalnih nacionalnih profilov, ki jih določijo države članice in so dostopni prek nacionalne točke dostopa.
3. API, ki zagotavljajo dostop do dinamičnih potovalnih in prometnih podatkov iz Priloge I prek nacionalne točke dostopa, so javno dostopni ter uporabnikom in končnim uporabnikom omogočajo, da se registrirajo in tako pridobijo dostop.

#### *Člen 6*

##### *Posodabljanje podatkov*

1. Storitve zagotavljanja potovalnih informacij temeljijo na posodobljenih statičnih in dinamičnih potovalnih in prometnih podatkih.
2. Kadar se zgodijo spremembe, organi, pristojni za promet, prevozniki, upravljavci infrastrukture ali ponudniki storitev prevoza po naročilu prek nacionalne točke dostopa pravočasno posodobijo ustrezne statične in dinamične potovalne in prometne podatke iz Priloge I. Pravočasno odpravijo vse netočnosti, ki jih odkrijejo v svojih podatkih ali jih o njih obvesti uporabnik ali končni uporabnik.

#### *Člen 7*

##### *Povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij*

1. Ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij drugemu ponudniku storitev zagotavljanja informacij na zahtevo zagotovijo rezultate načrtovanja poti, ki temeljijo na statičnih in po možnosti dinamičnih informacijah.

2. Rezultati načrtovanja poti temeljijo na:
  - (a) poizvedovalčevi začetni in končni točki poti skupaj s konkretnim časom in datumom odhoda ali prihoda ali obeh;
  - (b) mogočih možnostih potovanja skupaj s konkretnim časom in datumom odhoda ali prihoda ali obeh, vključno z vsemi morebitnimi povezavami;
  - (c) točki primopredaje med storitvami zagotavljanja potovalnih informacij;
  - (d) v primeru motenj drugih mogočih možnostih potovanja skupaj s konkretnim časom in datumom odhoda ali prihoda ali obeh ter vsemi povezavami, če so na voljo.

#### *Člen 8*

##### *Zahteve za zagotavljanje storitev, ponovno uporabo potovalnih in prometnih podatkov ter povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij*

1. Potovalni in prometni podatki iz Priloge I ter ustrezni metapodatki, vključno z informacijami o njihovi kakovosti, so dostopni za izmenjavo in ponovno uporabo v Uniji na nediskriminacijski podlagi, prek nacionalne ali skupne točke dostopa in v časovnem okviru, ki zagotavlja pravočasno opravljanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij. Ti podatki so točni in posodobljeni.
2. Podatki iz odstavka 1 se ponovno uporabijo nevtrarno in brez diskriminacije ali pristranskosti. Merila, ki se uporabljajo za razvrstitev možnosti potovanja z različnimi načini prevoza ali njihovimi kombinacijami ali obojim, so pregledna in ne temeljijo na nobenem dejavniku, ki je neposredno ali posredno povezan z identiteto uporabnika, ali morebitnem komercialnem razmisleku, povezanim s ponovno uporabo podatkov, in se za vse sodelujoče uporabnike uporabljajo nediskriminacijsko. Prva glavna predstavitev načrta potovanja ne zavaja končnega uporabnika.
3. Kadar se statični in dinamični potovalni ali prometni podatki ponovno uporabijo, se navede njihov vir. Navedeta se tudi datum in čas zadnje posodobitve statičnih podatkov.
4. Pogoji za uporabo prometnih in potovalnih podatkov, zagotovljenih prek nacionalne točke dostopa, se lahko določijo z licenčno pogodbo. Ti pogoji ne omejujejo po nepotrebnem možnosti za ponovno uporabo podatkov in se ne uporabljajo za omejevanje konkurence. V licenčnih pogodbah, kadar se uporabijo, je v vsakem primeru določenih čim manj omejitev za ponovno uporabo. Morebitno finančno nadomestilo je razumno in sorazmerno z upravičenimi stroški, ki nastanejo pri zagotavljanju in razširjanju ustreznih potovalnih in prometnih podatkov.
5. Pogoji povezovanja storitev zagotavljanja potovalnih informacij se opredelijo v pogodbenih sporazumih med ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij. Morebitno finančno nadomestilo za stroške povezovanja storitev zagotavljanja potovalnih informacij je razumno in sorazmerno.

#### *Člen 9*

##### *Ocena skladnosti*

1. Države članice ocenijo, ali organi, pristojni za promet, prevozniki, ponudniki storitev prevoza po naročilu in ponudniki storitev zagotavljanja potovalnih informacij izpolnjujejo zahteve iz členov od 3 do 8.



2. Pristojni organi držav članic lahko za izvedbo ocene od organov, pristojnih za promet, prevoznikov, upravljavcev infrastrukture, ponudnikov storitev prevoza po naročilu ali ponudnikov storitev zagotavljanja potovalnih informacij zahtevajo naslednje dokumente:
  - (a) opis potovalnih in prometnih podatkov, navedenih ali shranjenih v točkah dostopa, ter razpoložljivih storitev zagotavljanja potovalnih informacij, vključno s povezavami z drugimi storitvami, če je to ustrezno, in informacij o njihovi kakovosti ter
  - (b) izjavo o skladnosti z zahtevami iz členov od 3 do 8, ki temelji na dokazih.
3. Države članice naključno preverjajo pravilnost izjav iz točke (b) odstavka 2.

*Člen 10*  
*Poročanje*

1. Države članice do 1. decembra 2019 Komisiji predložijo poročilo o morebitnih sprejetih ukrepih za vzpostavitev nacionalne točke dostopa in načinih njenega delovanja.
2. Države članice nato Komisiji vsako drugo leto predložijo poročilo, ki vsebuje naslednje informacije:
  - (a) dosežen napredek pri dostopnosti in izmenjavi vrst potovalnih in prometnih podatkov iz Priloge I;
  - (b) geografsko pokritost ter potovalne in prometne podatke iz Priloge I, dostopne v točki dostopa, ter povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij;
  - (c) rezultate ocene skladnosti iz člena 9 in
  - (d) po potrebi opis sprememb v zvezi z odstavkom 1 ali odstavkom 2(b).

*Člen 11*  
*Začetek veljavnosti in uporaba*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 31.5.2017

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
*Jean-Claude JUNCKER*