

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL011969

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2017/1926, DE LA COMISIÓN, de 31 de mayo, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión.

(DOUE L 272, de 21 de octubre de 2017)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) En el artículo 3, letra a), de la Directiva 2010/40/UE se establece como acción prioritaria el suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión para la elaboración y utilización de especificaciones y normas.

(2) El artículo 5 de la Directiva 2010/40/UE establece que las especificaciones adoptadas de conformidad con su artículo 6 se apliquen a las aplicaciones y servicios de STI, cuando se implanten, sin perjuicio del derecho de todo Estado miembro a decidir sobre la implantación de dichas aplicaciones y servicios en su territorio.

(3) Estas especificaciones deben aplicarse al suministro de todos los servicios de información sobre desplazamientos sin perjuicio de las especificaciones concretas adoptadas en otros actos al amparo de la Directiva 2010/40/UE, en particular el Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión y el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, así como el Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión.

(4) En lo que se refiere a la prestación de servicios de información de tráfico en tiempo real, la Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo establece unas normas mínimas para la reutilización de información del sector público en toda la Unión. Con respecto a la reutilización de los datos en poder de las autoridades de transporte y los operadores de transporte, las normas establecidas por el presente Reglamento, en particular las relativas a la actualización de datos, deben aplicarse sin perjuicio de las normas establecidas por la Directiva 2003/98/CE.

(5) Siempre que las medidas del presente Reglamento contemplen el tratamiento de datos personales, dicho tratamiento debe efectuarse de conformidad con el Derecho de la UE relativo a la protección de los datos personales, en particular la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, así como con las medidas nacionales de ejecución. La información relativa a una persona física identificada o identificable debe tratarse cumpliendo estrictamente el principio de minimización de datos y solamente a efectos del presente Reglamento y durante el tiempo necesario. Esos datos no deben identificar las personas o permitir su identificación siempre que ello sea posible y no obstaculice el fin del presente Reglamento.

(6) Cuando el servicio de información se base en la recogida de datos, incluida la localización geográfica, de los usuarios finales, es necesario que dichos usuarios sean claramente informados sobre la recogida de estos datos, de las modalidades utilizadas al efecto, del seguimiento potencial y de la duración de conservación de tales datos. Conviene que las entidades que recogen datos públicos y privados, tales como los operadores de transporte, las autoridades de transporte, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos y los cartógrafos digitales, implanten medidas técnicas adecuadas (incluidas características de privacidad por diseño y protección de datos por diseño) para garantizar la seudonimización de los datos recibidos de los usuarios finales.

(7) La Directiva 2007/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo tiene por objeto la creación de una infraestructura de datos espaciales de la Unión con el fin de posibilitar el intercambio y el acceso público a información espacial, incluida la información relacionada con las redes de transporte, en toda la Unión con el fin de



apoyar las políticas medioambientales de la Unión, así como las políticas o actividades que puedan tener un impacto sobre el medio ambiente. Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben ser compatibles con las establecidas por la Directiva 2007/2/CE y sus actos de ejecución, en particular el Reglamento (UE) n.º 1089/2010 de la Comisión.

(8) Las especificaciones establecidas en el presente Reglamento deben aplicarse a todos los modos de transporte de la Unión, tanto el programado (transporte aéreo, ferroviario -incluida la alta velocidad-, ferrocarril convencional y ligero, autocares de larga distancia, transporte marítimo -incluidos los transbordadores-, metro, tranvías, autobuses, trolebuses, funiculares), como el transporte a la demanda (autobús lanzadera, transbordador lanzadera, taxi, trayecto compartido ocasional, coche compartido, trayecto compartido, bicicleta compartida, bicicleta de alquiler, servicio público de transporte a la demanda («dial-a-ride») y el transporte personal (automóvil, motocicleta, bicicleta) y los desplazamientos a pie. Los desplazamientos a pie para cubrir partes de la primera y la última milla de un viaje son muy pertinentes para la información sobre desplazamientos multimodales y pueden aportar beneficios tanto medioambientales como de gestión de la red, así como directamente para la salud del viajero.

(9) El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo establece la infraestructura de transporte que forma parte de las redes básica y global transeuropeas de transporte. Con el fin de dar respuesta a las necesidades de desplazamiento de los usuarios finales en toda la Unión y de aprovechar al máximo el pleno potencial de la información sobre desplazamientos multimodales, es necesaria la cobertura de red completa de puerta a puerta. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse a la red global de la RTE-T, incluidos los nodos urbanos y las demás partes de la red de transporte.

(10) A los fines del apoyo a la prestación de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, pueden utilizarse tanto enfoques centralizados basados en el suministro de datos como enfoques descentralizados basados en el suministro de datos y de servicios. Por consiguiente, el presente Reglamento debe incluir requisitos tanto para el suministro de datos como de servicios para apoyar ambos enfoques. Con el fin de facilitar el intercambio y la reutilización de estos datos para el suministro de servicios globales de información sobre desplazamientos, las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda, según corresponda, deben hacer accesibles para los usuarios, a través de un punto de acceso nacional o común, los datos estáticos y los metadatos correspondientes, así como la información sobre la calidad de los datos. El punto de acceso puede adoptar varias formas, tales como una base de datos, un almacén de datos, un mercado de datos, un depósito, un registro, un portal web o similar, según el tipo de datos. Es conveniente que los Estados miembros consideren el reagrupamiento de los puntos de acceso públicos y privados existentes en uno solo que permita el acceso a todos los tipos de datos disponibles pertinentes dentro del ámbito de las presentes especificaciones.

(11) Debe permitirse asimismo a los Estados miembros cooperar entre sí para crear un punto de acceso común que abarque los datos disponibles de los Estados miembros participantes. Los Estados miembros deben ser libres de decidir usar los puntos de acceso establecidos en el marco de otros actos delegados adoptados en virtud de la Directiva 2010/40/UE como los puntos de acceso nacionales para los datos abarcados en el ámbito del presente Reglamento. Los Estados miembros deben asimismo ser libres de decidir usar los puntos de acceso preexistentes que abarquen múltiples sectores como punto de acceso nacional. Los Estados miembros pueden establecer el agente responsable del suministro de los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo. En algunos casos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y los proveedores de servicios de transporte a la demanda operan en varios Estados miembros diferentes, y es por tanto pertinente disponer de más de un punto de acceso a los datos de desplazamientos y tráfico. No obstante, conviene procurar evitar la duplicación innecesaria de datos y tener en cuenta la forma de los puntos de acceso pertinentes. Por consiguiente, los datos y metadatos pertinentes podrían estar enumerados en todos los puntos de acceso nacionales pertinentes en forma de depósito. Además, si alguno de los puntos de acceso nacionales adoptan la forma de base de datos o de almacén de datos, los datos y metadatos podrían estar albergados en solo uno de ellos y estar enumerados en todos los demás. Las condiciones de uso de los datos de tráfico y desplazamientos suministrados a través de los puntos de acceso nacionales pueden determinarse, cuando proceda, mediante un acuerdo de licencia.

(12) Los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo pueden integrarse en los puntos de acceso nacionales mediante un enfoque gradual. Los Estados miembros deben poder decidir si integrar o no los datos enumerados en el anexo antes del plazo fijado. Los servicios de información sobre desplazamientos multimodales se basan en datos estáticos y dinámicos de desplazamientos y tráfico, tal como se indica en el anexo. Los datos estáticos de desplazamientos y tráfico son esenciales a efectos de información y planificación durante la fase previa al viaje, y son por tanto obligatorios para todos los Estados miembros. Los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico, por ejemplo sobre perturbaciones y retrasos en los desplazamientos, pueden servir a los usuarios finales para tomar decisiones de desplazamiento con conocimiento de causa y lograr así el consiguiente ahorro de tiempo. No obstante, la integración de los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico en los puntos de acceso nacionales pueden exigir un esfuerzo adicional. Los Estados miembros deben poder decidir si incluir o no los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo a través del punto de acceso nacional. Si decidiesen hacerlo, deben aplicarse los requisitos del presente Reglamento. A fin de garantizar que el desarrollo de la información sobre desplazamientos multimodales sea coherente en toda la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a integrar los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico existentes a través del punto de acceso nacional de conformidad con el siguiente calendario: los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el punto 2.1 del anexo, a más tardar el 1 de diciembre de 2019, los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el punto 2.2 del anexo, a más tardar el 1 de diciembre de 2020, y los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el punto 2.3 del anexo, a más tardar el 1 de diciembre de 2021.

(13) A fin de permitir el uso correcto y económicamente eficiente de los puntos de acceso nacionales, es necesario describir adecuadamente el contenido y la estructura de los datos de desplazamientos y tráfico pertinentes utilizando los metadatos apropiados.

(14) Conviene que estas especificaciones no obliguen a las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los proveedores de servicios de transporte a la demanda, y los gestores de infraestructuras a empezar a recoger datos que no se encuentren ya disponibles en un formato legible por máquina. Los requisitos específicos relativos a las actualizaciones de los datos estáticos de carreteras, los datos de situación dinámica de carreteras y los datos de tráfico deben aplicarse solamente a los datos realmente recogidos y disponibles un formato legible por máquina. Al mismo tiempo, conviene alentar a los Estados miembros a buscar formas económicamente eficientes que sean adecuadas a sus necesidades de digitalización de los datos estáticos y dinámicos existentes de diferentes modos de transporte. Debe alentarse a los Estados miembros que empiezan a digitalizar la información estática y dinámica de desplazamientos y tráfico de diferentes modos de transporte que pueda ser utilizada para servicios de información sobre desplazamientos multimodales a que empiecen con los datos indicados en el nivel de servicio 1 del anexo, para después seguir con los niveles de servicio 2 y 3. Los datos definidos en el primer grupo se consideran esenciales para el funcionamiento básico de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales.

(15) A fin de desarrollar el suministro armonizado y sin fisuras de servicios de información sobre desplazamientos multimodales y de apoyar la interoperabilidad en toda la Unión, conviene utilizar en el punto de acceso nacional una serie armonizada de formatos de intercambio de datos y protocolos interoperables basados en las soluciones y normas técnicas existentes en los diferentes modos de transporte. En el marco de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales hay una serie de normas y especificaciones técnicas pertinentes preexistentes que abarcan el transporte por carretera (DATEX II), el transporte ferroviario (documentos técnicos B1, B2, B3, B4, B8 y B9 de la ETI APV) y el transporte aéreo (IATA SSIM) y los datos espaciales subyacentes (INSPIRE). En tales casos, el presente Reglamento debe remitirse a los requisitos ya establecidos, pero los modos de transporte mencionados pueden utilizar otras normas y especificaciones técnicas determinadas en la especificación. No obstante, conviene evitar la duplicación de los mismos datos de desplazamientos y tráfico en más de un formato (por ejemplo, datos de transporte ferroviario urbano en el formato ETI APV o NeTEx). En el futuro, esas normas, en particular DATEX II, pueden ampliar su ámbito para abarcar elementos urbanos adicionales, y si están disponibles deben utilizarse en el marco de las especificaciones.

(16) En lo que se refiere al intercambio de datos estáticos programados (tales como el transporte público, el transporte por autocar de larga distancia, y el transporte marítimo, incluidos los transbordadores), los datos pertinentes en el punto de acceso nacional deben utilizar la norma CEN de intercambio de datos NeTEx CEN/TS 16614 basada en el modelo de referencia de datos conceptuales subyacentes Transmodel EN 12896: 2006 y versiones posteriores mejoradas, o cualquier formato legible automáticamente plenamente compatible, en el plazo

convenido. En lo que se refiere al intercambio de datos dinámicos de transporte público, si los Estados miembros eligen incluir los datos dinámicos en el punto de acceso nacional, deben utilizar las partes pertinentes de la norma CEN de intercambio de datos de transporte público SIRI CEN/TS 15531 y versiones posteriores mejoradas, o cualquier formato legible automáticamente plenamente compatible. Los Estados miembros pueden optar por seguir utilizando las normas nacionales de datos de transporte público a nivel del Estado miembro para las operaciones nacionales, pero al nivel del punto de acceso nacional deben utilizarse las normas UE especificadas a fin de garantizar la interoperabilidad en toda la UE y la continuidad de los servicios. Los Estados miembros pueden utilizar métodos de traducción y conversión para ajustarse a los requisitos europeos de normalización. Deben utilizarse la versión de las normas prescritas disponible en el momento de la fecha de aplicación, así como las actualizaciones pertinentes que amplíen su ámbito e incluyan nuevos tipos de datos.

(17) A fin de garantizar el uso óptimo y la plena operabilidad de las normas anteriormente mencionadas entre los Estados miembros, en los puntos de acceso nacionales debe establecerse y utilizarse un perfil mínimo común que identifique los diferentes elementos clave de la norma. Los perfiles nacionales de los Estados miembros deben basarse en un perfil mínimo común europeo, cuando este exista.

(18) El suministro de información exacta y fiable sobre desplazamientos por parte de los proveedores de servicios es esencial para los viajeros en toda la Unión. Cuando se produzcan cambios, los datos pertinentes deben ser actualizados por las autoridades de transporte o los operadores de transporte a través del punto de acceso nacional en tiempo oportuno. Además, cuando los datos de desplazamientos y tráfico sean utilizados por un proveedor de servicios, existe el riesgo de que se muestre a los usuarios información inexacta sobre los desplazamientos, con el consiguiente impacto negativo sobre el viaje del usuario. Cuando las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda detecten inexactitudes, los errores deben corregirse en tiempo oportuno.

(19) En la actualidad existe un número sustancial de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en Europa, pero los servicios que ofrecen un resultado de encaminamiento completo de puerta a puerta se limitan principalmente al territorio de un Estado miembro. Una solución clave para mejorar la cobertura geográfica de los servicios de información sobre desplazamientos y para apoyar la información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión consiste en la conexión de los servicios locales, regionales y nacionales de información sobre desplazamientos, lo que exige el uso de herramientas tecnológicas con interfaces para conectar los sistemas de información existentes e intercambiar resultados de encaminamiento. Se recomienda que los servicios de información sobre desplazamientos utilicen la especificación técnica europea titulada «Sistemas de transporte inteligentes - Transporte público - API abierta para la planificación distribuida de viajes 00278420», actualmente en fase de finalización, al efectuar la planificación distribuida de viajes. Cuando los proveedores de servicios establezcan puntos de transferencia para la planificación distribuida de viajes, estos puntos de transferencia deben figurar enumerados en el punto de acceso nacional.

(20) Los servicios de información sobre desplazamientos pueden ofrecer múltiples opciones de desplazamiento a los usuarios finales con operadores de transporte diferentes. Es imperativo que los proveedores de servicios usen criterios transparentes para ordenar las opciones de desplazamiento y ofrezcan información neutral sobre desplazamientos. Siempre que sea posible, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos deben ofrecer información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero de los distintos modos a fin de apoyar el cambio hacia modos de transporte sostenibles. Se recomienda asimismo encarecidamente a los proveedores de servicios que permitan el retorno directo de información de los clientes en relación con la calidad del servicio.

(21) La utilización de datos estáticos y dinámicos a efectos de los servicios de información sobre desplazamientos exige la participación de diferentes agentes a lo largo de la cadena de valor. En muchos casos, los datos originales de las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda serán utilizados por un proveedor de servicios de información sobre desplazamientos. En este caso, es imperativo indicar la fuente original y la fecha y hora de la última actualización estática.



(22) A fin de maximizar el uso previsible de los servicios de información sobre desplazamientos por parte de personas con limitaciones funcionales, a la hora de aplicar el Reglamento Delegado, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos y los Estados miembros deben tener en cuenta la normativa pertinente relativa a los requisitos de accesibilidad, tales como la futura Acta Europea de Accesibilidad. Entre los requisitos pertinentes figura la accesibilidad de los sitios web y los servicios para dispositivos móviles de forma coherente y adecuada a la percepción, el funcionamiento y la comprensión de los usuarios.

(23) A fin de asegurarse de que estas especificaciones sean correctamente aplicadas, los Estados miembros deben evaluar la conformidad con los requisitos de accesibilidad, intercambio, reutilización y actualización de los datos de desplazamientos multimodales de las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los proveedores de servicios de transporte a la demanda y los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos. Para ello, las autoridades competentes deben poder atenerse a las declaraciones de conformidad presentadas por las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda y los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos, y deben poder comprobar aleatoriamente que estas declaraciones son correctas.

(24) A fin de supervisar la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe que describa la aplicación de los distintos requisitos.

(25) A través del Mecanismo «Conectar Europa», la Comisión apoyará los diferentes requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento mediante una acción de apoyo al programa, en particular el establecimiento del punto de acceso nacional, la conversión a las normas de intercambio de datos prescritas y el uso de perfiles mínimos comunes en los puntos de acceso nacionales, así como, llegado el caso, la conexión de los servicios de información sobre desplazamientos.

(26) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, emitió un dictamen el 22 de agosto de 2017.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente Reglamento establece las especificaciones necesarias a fin de garantizar la exactitud y disponibilidad transfronteriza para los usuarios de los STI de los servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la UE.

2. El presente Reglamento será aplicable a la totalidad de la red de transporte de la Unión.

3. El presente Reglamento se aplicará de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2010/40/UE.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos del presente Reglamento, serán aplicables las definiciones establecidas en el artículo 4 de la Directiva 2010/40/UE y en el artículo 3 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Asimismo, se entenderá por:

1) «accesibilidad de los datos»: la posibilidad de solicitar y obtener los datos en cualquier momento en un formato legible por máquina;

2) «actualización de datos»: cualquier modificación de los datos existentes, incluida su eliminación o la inserción de elementos nuevos o adicionales;

3) «metadatos»: una descripción estructurada del contenido de los datos que facilite la localización y uso de esos datos;

4) «servicios de localización»: servicios que permiten buscar los datos solicitados utilizando en contenido de los metadatos correspondientes y mostrar dicho contenido;

- 5) «red global transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera que forma parte de la red básica definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- 6) «punto de acceso»: una interfaz digital donde como mínimo los datos estáticos de desplazamientos e históricos de tráfico, junto con los metadatos correspondientes, se hagan accesibles para su reutilización por parte de los usuarios, o donde las fuentes y los metadatos de esos datos se hagan accesibles para su reutilización por parte de los usuarios;
- 7) «datos dinámicos de desplazamientos y tráfico»: datos sobre los diferentes modos de transporte que cambian con frecuencia o periódicamente, como los enumerados en el anexo;
- 8) «datos estáticos de desplazamientos y tráfico»: datos sobre los diferentes modos de transporte que no cambian en absoluto, o que no lo hacen con frecuencia, o que cambian periódicamente, como los enumerados en el anexo;
- 9) «autoridad de transporte»: una autoridad pública responsable de la gestión del tráfico, o de la planificación, el control o la gestión de una red de transporte o de un modo de transporte concretos, o de ambas cosas, en el ámbito territorial de su competencia;
- 10) «operador de transporte»: una entidad pública o privada responsable del mantenimiento y la gestión del servicio de transporte;
- 11) «usuario»: una entidad pública o privada que utilice el Punto de Acceso Nacional, como una autoridad de transporte, un operador de transporte, un proveedor de servicios de información sobre desplazamientos, un cartógrafo digital, un proveedor de servicios de transporte a la demanda, o un gestor de infraestructuras;
- 12) «usuario final»: una persona física o jurídica que tenga acceso a servicios de información sobre desplazamientos;
- 13) «servicio de información sobre desplazamientos»: un servicio STI, incluida la cartografía digital, que suministre a los usuarios y a los usuarios finales información sobre desplazamientos y tráfico en relación con al menos un modo de transporte;
- 14) «datos históricos de tráfico»: las características de tráfico según la hora, el día o la temporada sobre la base de mediciones anteriores, incluida la tasa de congestión, las velocidades medias y la duración media de viaje, como las enumeradas en el anexo;
- 15) «actualidad de los datos»: la disponibilidad de datos actualizados suministrados a los usuarios y usuarios finales con antelación suficiente para que resulten útiles;
- 16) «proveedor de servicios de información sobre desplazamientos»: un proveedor público o privado de servicios de información sobre desplazamientos y tráfico, excluidas las entidades que se limitan a transmitir la información, a los usuarios y a los usuarios finales;
- 17) «transporte a la demanda»: un servicio de transporte de viajeros que se caracteriza por su itinerario flexible, como es el coche compartido, el trayecto compartido, la bicicleta compartida, el trayecto compartido ocasional, el taxi, o los servicios públicos de transporte a la demanda («dial-a-ride»). Estos servicios requieren normalmente la interacción entre el proveedor de servicios de transporte a la demanda y los usuarios finales antes de la prestación;
- 18) «proveedor de servicios de transporte a la demanda»: un proveedor público o privado de servicios de transporte a la demanda a los usuarios y usuarios finales, incluida la información sobre desplazamientos y tráfico correspondiente;
- 19) «conexión de servicio»: la conexión mediante interfaces técnicas de sistemas de información locales, regionales y nacionales sobre desplazamientos con el fin de suministrar resultados de encaminamiento, u otros resultados de interfaces de programación de aplicaciones (API) basados en información estática y/o dinámica sobre desplazamientos y tráfico;
- 20) «punto de transferencia»: una estación, parada o lugar en que los resultados de encaminamiento de dos servicios de información se conectan para efectuar un viaje;
- 21) «información sobre desplazamientos multimodales»: información obtenida a partir de datos estáticos o dinámicos, o ambos, de desplazamientos y tráfico, para usuarios y usuarios finales, a través de cualquier medio de comunicación, que abarquen al menos dos modos de transporte y permitan la posibilidad de comparar modos de transporte;
- 22) «resultado de encaminamiento»: el itinerario de viaje en un formato legible por máquina que resulte de una petición de viaje de un usuario final y que indique el punto o los puntos de transferencia utilizados;
- 23) «gestor de infraestructura»: un organismo público o privado o empresa responsable, en particular, de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura de transporte, o de una parte de la misma;



24) «servicio de transporte de viajeros»: un servicio público o privado de transporte o un servicio disponible para uso colectivo o privado por parte del público en general que abarque diferentes modos de transporte.

Artículo 3. Puntos de acceso nacionales.

1. Cada Estado miembro creará un punto de acceso nacional. El punto de acceso nacional constituirá un punto único de acceso por parte de los usuarios a, como mínimo, los datos estáticos de desplazamientos y tráfico y a los datos históricos de tráfico de los diferentes modos de transporte, incluidas las actualizaciones de los datos, tal como se indica en el anexo, suministrados por las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras, o los proveedores de servicios de transporte a la demanda en el territorio de un Estado miembro.

2. Los puntos de acceso nacionales existentes establecidos en cumplimiento de los requisitos derivados de otros actos delegados adoptados en virtud de la Directiva 2010/40/UE podrán también ser utilizados como puntos de acceso nacionales, si así lo consideran adecuado los Estados miembros interesados.

3. Los puntos de acceso nacionales suministrarán servicios de localización a los usuarios, por ejemplo, servicios que permiten buscar los datos solicitados utilizando el contenido de los metadatos correspondientes y mostrando dicho contenido.

4. Las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda se asegurarán de que facilitan los metadatos apropiados para que los usuarios puedan localizar y utilizar las series de datos accesibles a través de los puntos de acceso nacionales.

5. Dos o más Estados miembros podrán establecer un punto de acceso común.

Artículo 4. Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos estáticos de desplazamientos y tráfico.

1. Las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras, o los proveedores de servicios de transporte a la demanda suministrarán los datos estáticos de desplazamientos y tráfico y los datos históricos de tráfico enumerados en el punto 1 del anexo en relación con los diferentes modos de transporte mediante:

a) en relación con el transporte por carretera, las normas definidas en el artículo 4 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962;

b) en relación con los demás modos de transporte, mediante una de las siguientes normas y especificaciones técnicas: NeTEx CEN/TS 16614 y versiones posteriores, los documentos técnicos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 454/2011 y versiones posteriores, los documentos técnicos elaborados por la IATA, o cualquier formato legible por máquina plenamente compatible e interoperable con esas normas y especificaciones técnicas;

c) en relación con la red espacial, los requisitos definidos en el artículo 7 de la Directiva 2007/2/CE.

2. Los datos estáticos de desplazamientos y tráfico pertinentes enumerados en el punto 1 del anexo que sean aplicables a NeTEx y DATEX II se representarán a través de perfiles nacionales mínimos.

3. Las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras, o los proveedores de servicios de transporte a la demanda suministrarán los datos estáticos de desplazamientos y tráfico a través del punto de acceso nacional en los formatos exigidos según el calendario siguiente:

a) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.1 del anexo para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2019;

b) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.2 del anexo para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2020;

c) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el punto 1.3 del anexo para la red RTE-T global, a más tardar el 1 de diciembre de 2021;



d) en relación con los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en los puntos 1.1, 1.2 y 1.3 del anexo para las demás partes de la red de transporte de la Unión, a más tardar el 1 de diciembre de 2023.

4. Las API que proporcionen acceso a los datos estáticos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo a través del punto de acceso nacional serán públicamente accesibles por parte de los usuarios y usuarios finales previamente registrados.

Artículo 5. *Accesibilidad, intercambio y reutilización de datos dinámicos de desplazamientos y tráfico.*

1. Cuando los Estados miembros decidan suministrar los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico de diferentes modos de transporte enumerados en el punto 2 del anexo a través del punto de acceso nacional, las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda utilizarán:

a) en relación con el transporte por carretera, las normas establecidas en los artículos 5 y 6 del Reglamento Delegado (UE) 2015/962;

b) en relación con los demás modos de transporte: SIRI CEN/TS 15531 y versiones posteriores, los documentos técnicos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 454/2011, o cualquier formato legible por máquina plenamente compatible e interoperable con esas normas o documentos técnicos.

2. Los datos de desplazamientos y tráfico pertinentes a que hace referencia el punto 2 del anexo aplicables a SIRI y DATEX II se representarán a través de perfiles nacionales mínimos determinados por los Estados miembros accesibles a través del punto de acceso nacional.

3. Las API que proporcionen acceso a los datos dinámicos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo a través del punto de acceso nacional serán públicamente accesibles por parte de los usuarios y usuarios finales previamente registrados.

Artículo 6. *Actualizaciones de datos.*

1. Los servicios de información sobre desplazamientos se basarán en las actualizaciones de los datos estáticos y dinámicos de desplazamientos y tráfico.

2. Cuando se produzcan cambios, las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda actualizarán oportunamente, a través del punto de acceso nacional, los datos estáticos y dinámicos de desplazamientos y tráfico pertinentes enumerados en el anexo y corregirán sin demora los datos inexactos que detecten o que les indiquen los usuarios y usuarios finales.

Artículo 7. *Conexión de servicios de información sobre desplazamientos.*

1. Previa solicitud, los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos comunicarán a otro proveedor de servicios de información los resultados de encaminamiento sobre la base de información estática y, cuando sea posible, dinámica.

2. Los resultados de encaminamiento se basarán en:

a) los puntos inicial y final de viaje del solicitante, junto con la fecha y hora concretas de salida y llegada, o ambas cosas;

b) Las opciones de desplazamiento posibles, junto con la fecha y hora concretas de salida o llegada, o ambas cosas, incluidas las posibles conexiones;

c) el punto de transferencia entre servicios de información sobre desplazamientos;

d) en caso de perturbaciones, las opciones alternativas de desplazamiento posibles, junto con la fecha y hora concretas de salida o llegada, o ambas cosas, así como las posibles conexiones, cuando estén disponibles.



Artículo 8. *Requisitos para la reutilización de los datos de desplazamientos y tráfico de los suministros de servicios y la conexión de servicios de información sobre desplazamientos.*

1. Los datos de desplazamientos y tráfico enumerados en el anexo y los metadatos correspondientes, incluida la información sobre la calidad de los mismos, deberán ser accesibles para su intercambio y reutilización en la Unión con criterios no discriminatorios, a través del punto de acceso nacional o común y en un plazo que garantice el suministro oportuno de servicios de información sobre desplazamientos. Dichos datos deberán ser exactos y actualizados.

2. Los datos a que se hace referencia en el apartado 1 deberán reutilizarse de manera neutral y sin discriminación o parcialidad alguna. Los criterios utilizados para ordenar las opciones de desplazamiento de los diferentes modos de transporte, o combinaciones de los mismos, o ambas cosas, deberán ser transparentes y no estar basados en ningún factor directa o indirectamente relacionado con la identidad del usuario o, si la hubiera, la consideración comercial relacionada con la reutilización de los datos, y deberán aplicarse de forma no discriminatoria a todos los usuarios participantes. La primera presentación de itinerario de viaje no deberá inducir a error al usuario final.

3. Cuando se reutilicen los datos estáticos y dinámicos de desplazamientos o tráfico, deberá indicarse la fuente de esos datos. Se indicarán asimismo la fecha y hora de la última actualización.

4. Las condiciones de uso de los datos de tráfico y desplazamientos suministrados a través de los puntos de acceso nacionales podrán determinarse mediante un acuerdo de licencia. Esas condiciones no restringirán sin necesidad las posibilidades de reutilización, ni se usarán para restringir la competencia. Siempre que se utilicen acuerdos de licencia, estos deberán en cualquier caso imponer las mínimas restricciones de reutilización posibles. Toda compensación financiera deberá ser razonable y proporcionada a los costes legítimos soportados para el suministro y la difusión de los datos pertinentes de desplazamientos y tráfico.

5. Las condiciones de conexión de servicios de información sobre desplazamientos deberán establecerse en acuerdos contractuales entre los proveedores de servicios de información sobre desplazamientos. Toda compensación financiera de los gastos soportados con el fin de conectar servicios de información sobre desplazamientos deberá ser razonable y proporcionada.

Artículo 9. *Evaluación de la conformidad.*

1. Los Estados miembros evaluarán el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 3 a 8 por parte de las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda.

2. A fin de efectuar la evaluación, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán solicitar de las autoridades de transporte, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras o los proveedores de servicios de transporte a la demanda los documentos siguientes:

a) una descripción de los datos de desplazamientos y tráfico enumerados o almacenados en el punto o los puntos de acceso y los servicios disponibles de información sobre desplazamientos, incluidas en su caso las conexiones con otros servicios, así como la información sobre la calidad de los mismos; y

b) una declaración acompañada de los justificantes correspondientes de conformidad con los requisitos establecidos en los artículos 3 a 8.

3. Los Estados miembros efectuarán comprobaciones aleatorias de la exactitud de las declaraciones referidas en el apartado 2, letra b).

Artículo 10. *Informes.*



1. A más tardar el 1 de diciembre de 2019, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe sobre las posibles medidas emprendidas para establecer un punto de acceso nacional y sobre las modalidades de su funcionamiento.

2. Posteriormente cada dos años civiles, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe con la siguiente información:

- a) los avances realizados en términos de accesibilidad e intercambio de los tipos de datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el anexo;
- b) la cobertura geográfica y los datos de desplazamientos y tráfico establecidos en el anexo accesibles en el punto de acceso, y la conexión de servicios de información sobre los desplazamientos;
- c) los resultados de la evaluación de la conformidad referida en el artículo 9 y,
- d) si procede, una descripción de las modificaciones efectuadas en el apartado 1 o en el apartado 2, letra b).

Artículo 11. Entrada en vigor.

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 31 de mayo de 2017.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Categorías de datos

(mencionadas en los artículos 3, 4, 5, 6, 8 y 10)

Reparto de los modos de transporte por tipo, tales como:

Programados

Aéreo, ferroviario (incluida la alta velocidad), ferrocarril convencional, ferrocarril ligero, autocar de larga distancia, marítimo (incluidos los transbordadores), metro, tranvía, autobús, trolebús.

Transporte de respuesta a la demanda

Autobús lanzadera, transbordador lanzadera, taxi, coche compartido, trayecto compartido, coche de alquiler, bicicleta compartida, bicicleta de alquiler.

Personal

Automóvil, motocicleta, bicicleta.

1. Tipos de datos estáticos de desplazamientos

1.1. *Nivel de servicio 1*



a) Búsqueda de ubicación (origen/destino):

- i) Identificadores de dirección (calle, número, código postal)
- ii) Lugares topográficos (ciudad, pueblo, suburbio, demarcación administrativa)
- iii) Puntos de interés (relacionados con la información de transporte) que las personas pueden desear visitar

b) Planes de viaje:

Calendario operativo, mapeo de tipos de día a fechas de calendario

c) Búsqueda de ubicación (nodos de acceso):

- i) Nodos de acceso identificados (todos los modos programados)
- ii) Geometría/estructura de presentación del mapa de los nodos de acceso (todos los modos programados)

d) Cálculo de planes de viaje-modos de transporte programados:

i) Enlaces de conexión para efectuar intercambios, tiempos por defecto de correspondencia entre modos en los intercambiadores

- ii) Topología de redes y rutas/líneas (topología)
- iii) Operadores de transporte
- iv) Horarios
- v) Intercambios previstos entre servicios programados garantizados
- vi) Horario de funcionamiento
- vii) Nodos de acceso en instalaciones de paradas (incluida la información sobre andenes, mostradores de asistencia/puntos de información, taquillas, ascensores/escaleras, ubicación de las entradas y salidas)
- viii) Vehículos (de piso bajo; accesibles para sillas de ruedas)
- ix) Accesibilidad de nodos de acceso y recorridos en un intercambiador (tales como la existencia de ascensores o escaleras mecánicas)
- x) Existencia de servicios de asistencia (tales como asistencia in situ)

e) Cálculo de planes de viaje-transporte por carretera (para modos personales):

- i) Red de carreteras
- ii) Red para bicicletas (carriles bici segregados, en calzada compartida con vehículos, en acera compartida con peatones)
- iii) Red para peatones e instalaciones de accesibilidad

1.2. Nivel de servicio 2

a) Búsqueda de ubicación (modos de respuesta a la demanda):

- i) Paradas con aparcamiento disuasorio
- ii) Estaciones de amarre de bicicletas compartidas
- iii) Estaciones de coches compartidos
- iv) Estaciones de repuesto de gasolina, gasóleo, GNC/GNL, hidrógeno y recarga eléctrica accesibles para el público
- v) Aparcamientos seguros de bicicletas (tales como aparcamientos cerrados)

b) Servicio de información:

Dónde y cómo comprar billetes para modos programados, modos de respuesta a la demanda y aparcamiento de automóviles (todos los modos programados y de respuesta a la demanda, incluidos los canales minoristas, métodos de ejecución, métodos de pago)



c) Planes de viaje, información auxiliar, comprobación de disponibilidad:

i) Tarifas normales básicas comunes (todos los modos programados)

- Datos tarifarios de la red (paradas de las zonas tarifarias y progresividad de las tarifas)
- Estructuras tarifarias normales (punto a punto, incluidas las tarifas diarias y semanales, tarifas zonales, tarifas únicas)

ii) Condiciones de los vehículos, tales como clases de vagón y disponibilidad de wifi

1.3. Nivel de servicio 3

a) Consulta detallada de tarifas normales y especiales (todos los modos programados):

i) Clases de pasajeros (clases de usuarios, tales como adulto, niño, estudiante, jubilado y con dificultades de acceso; condiciones correspondientes y clases de viaje, tales como 1.a o 2.a).

ii) Productos de tarifa normal (derechos de acceso tales como zona/punto a punto, incluidos los billetes diarios y semanales de un solo trayecto o de ida y vuelta, criterios de acceso y condiciones básicas de uso tales como validez según período/operador/hora de desplazamiento, tarifas normales de punto a punto para pares distintos de puntos, incluidas las tarifas diarias y semanales, las tarifas zonales y las tarifas únicas)

iii) Productos de tarifa especial: ofertas con condiciones especiales adicionales, tales como tarifas de promoción, tarifas de grupo, pases de temporada, productos agregados que combinen diferentes productos y productos suplementarios tales como aparcamiento y transporte, estancia mínima

iv) Condiciones comerciales básicas tales como devolución/modificación/cambio/transferencia y condiciones de reserva básicas, tales como taquillas de venta, períodos de validez, restricciones de itinerario, tarifas de secuencia zonal, estancia mínima.

b) Servicio de información (todos los modos):

i) Cómo pagar peajes (incluidos canales minoristas, métodos de ejecución, métodos de pago)

ii) Cómo reservar coche compartido, taxi, bicicleta de alquiler, etc. (incl. canales minoristas, métodos de ejecución, métodos de pago)

iii) Dónde y cómo pagar el aparcamiento, estaciones públicas de recarga para vehículos eléctricos y puntos de abastecimiento de vehículos de GNC/GNL, hidrógeno, gasolina y diésel (incluidos canales minoristas, métodos de ejecución, métodos de pago)

c) Planes de viaje:

i) Características detalladas de la red para bicicletas (calidad del firme, circulación en paralelo, calzada/acera compartida, por carretera/por tierra, itinerario pintoresco, solo peatones, restricciones de giro o acceso (por ejemplo, contra dirección)

ii) Parámetros necesarios para calcular un factor medioambiental, como la huella de carbono por tipo de vehículo, o pasajero-kilómetro, o distancia andada

iii) Parámetros, tales como el consumo de combustible, necesarios para calcular el coste d) Cálculo del plan de viaje:

Duración estimada del viaje según el día y la franja horaria y por modo de transporte/combinación de modos de transporte

2. Tipos de datos dinámicos de desplazamientos y tráfico

2.1. Nivel de servicio 1

Horarios de parada, planes de viaje e información auxiliar:



- i) Perturbaciones (todos los modos)
- ii) Información de estado en tiempo real-retrasos, anulaciones, seguimiento de conexiones garantizadas (todos los modos)
- iii) Estado de las instalaciones del nodo de acceso (incluida la información dinámica sobre andenes, ascensores/escaleras mecánicas en funcionamiento, entradas y salidas cerradas-todos los modos programados)

2.2. Nivel de servicio 2

a) Horarios de parada, planes de viaje e información auxiliar (todos los modos):

- i) Horas previstas de salida y llegada de los servicios
- ii) Duración actual de los trayectos por carretera
- iii) Cierres/desvíos de la red para bicicletas

b) Servicio de información:

Disponibilidad de estaciones de recarga de vehículos eléctricos de acceso público y puntos de abastecimiento de combustible para vehículos de GNC/GNL, hidrógeno, gasolina y diésel

c) Comprobación de disponibilidad:

- i) Disponibilidad de coches compartidos, disponibilidad de violetas compartidas
- ii) Disponibilidad de plazas de aparcamiento (en superficie y garajes/subterráneos), tarifas de aparcamiento, tarifas de peaje

2.3. Nivel de servicio 3

Planes de viaje

Duración prevista de trayecto en los desplazamientos por carretera

© Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/>

Únicamente se consideran auténticos los textos legislativos de la Unión Europea publicados en la edición impresa del Diario Oficial de la Unión Europea.