Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2026/1554

10.7.2026.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2026/1554

(2026. gada 9. jūlijs),

ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1679 piemērošanas noteikumus attiecībā uz pilsētu mobilitātes datu vākšanu un iesniegšanu Komisijai par katru pilsētas mezglu ilgtspējas, drošības un piekļūstamības jomā

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ([1]), un jo īpaši tās 41. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 57. pantu dalībvalstīm interaktīvā Eiropas transporta tīkla ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēma (*TENtec*) jāizmanto, lai ziņotu par minētās regulas īstenošanu. Tādēļ ir lietderīgi izmantot *TENtec* arī pilsētu mobilitātes datu iesniegšanai par katru pilsētas mezglu ilgtspējas, drošības un piekļūstamības jomā.

(2) Dalībvalstīm būtu jāveic nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu, ka katra pārskata gada beigās ir pieejami kvalitatīvi visjaunākie un visaktuālākie pilsētu mobilitātes dati.

(3) Datu iesniegšanas biežumam un ziņošanas pienākuma sākumpunktam būtu jāatbilst Regulā (ES) 2024/1679 noteiktajām robežām. Lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga radīšanas dalībvalstīm, šajās robežās būtu jāatļauj zināma elastība.

(4) Datu apkopošanas nolūkiem būtu jānosaka vācamo datu ģeogrāfiskais tvērums. Šīs regulas vajadzībām dalībvalstīm būtu jāizveido ģeogrāfiskais tvērums uz vietējo administratīvo vienību (*LAU*) pamata, kas minētas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1059/2003 ([2]) 4. pantā, un jāinformē Komisija par *LAU* kodiem, kas jāizmanto datu vākšanā par katru pilsētas mezglu. Lai atvieglotu īstenošanu, *LAU* izvēlas tādas, kādas tās ir visās dalībvalstīs, un tās ir minētas Regulas (EK) Nr. 1059/2003 4. pantā. Lai nodrošinātu datu netraucētu nosūtīšanu *TENtec*, dalībvalstīm būtu jāinformē Komisija par *LAU* kodiem, kas jāizmanto līdz 2026. gada 31. decembrim vai līdz 31. decembrim gadā pirms nākamajiem pārskata gadiem.

(5) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1725 ([3]) 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas 2025. gada 24. novembrī ([4]) sniedza atzinumu.

(6) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2024/1679 61. pantu izveidotā komiteja,

([1]) OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (*NUTS*) izveidi (OV L 154, 21.6.2003., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj).
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).
([4]) Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinums C2025–1033.

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu tiek noteikti rādītāji, kas jāizmanto pilsētu mobilitātes datu vākšanā, ieviestas metodes, kā minētos datus vāc un iesniedz Komisijai, un norādīts to iesniegšanas termiņš.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "pastāvīgā dzīvesvieta" ir "pastāvīgā dzīvesvieta", kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1260/2013 ([5]) 2. panta d) punktā;

2) "ģeolokācijas dati" ir informācija, kas identificē konkrētā datu subjekta ģeogrāfisko atrašanās vietu vai sniedz informāciju par to;

3) "piekļuves mezgls" ir iepriekš definēta atrašanās vieta, kur pasažieri var iekāpt regulāru pārvadājumu transportā vai izkāpt no tā;

4) "ceļu satiksmes negadījums" ir ceļu satiksmes negadījums, kas paziņots Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datu bāzē, kura izveidota saskaņā ar Padomes Lēmumu 93/704/EK ([6]) ("*CARE* datubāze");

5) "smagi ievainots" ir smagi ievainota persona, kā paziņots *CARE* datubāzē;

6) "nāvīgi ievainots" ir nāvīgi ievainota persona, kā paziņots *CARE* datubāzē;

7) "autotransports" ir visa pārvietošanās pa ceļu ģeogrāfiskā zonā;

8) "brauciens" ir pārvietošanās no sākumpunkta līdz galamērķim neatkarīgi no nolūka, arī tad, ja sākumpunkts un galamērķis ir viena un tā pati vieta;

9) "autoparks" ir vieglo pasažieru automobiļu skaits, kuri uz konkrēto datumu ģeogrāfiskā zonā ir reģistrēti un licencēti izmantot koplietošanas ceļus, kas pieejami satiksmei;

10) "reģistrēts transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts un licencēts ģeogrāfiskā zonā;

11) "vieglais pasažieru automobilis" ir motorizēts ceļu transportlīdzeklis, kas nav mopēds vai motocikls un ir paredzēts pasažieru pārvadāšanai, un ir konstruēts ne vairāk kā deviņu personu (ieskaitot vadītāju) uzņemšanai;

12) "maršruts" ir konkrēts ceļš vai kurss, kas ir regulāra sabiedriskā transporta pakalpojuma daļa un ir piešķirts konkrētai pārvadājumu pakalpojuma līnijai, ko ievēro sabiedriskā transporta līdzeklis, pēc grafika braucot no viena piekļuves mezgla uz citu, neatkarīgi no tā, vai tas pats piekļuves mezgls tiek vai netiek šķērsots vairāk kā vienu reizi, un no tā, vai starp tiem pašiem piekļuves mezgliem darbojas vai nedarbojas viena vai vairākas līnijas;

13) "maksimumstundas" ir parastas darbdienas (ne valsts svētku dienas) stundas, kad pilsētas mezglā pārvietojas vislielākais skaits cilvēku, to skaitā vismaz viena stunda no rīta un viena stunda vakarā;

14) "dzelzceļa stacija" ir vieta uz dzelzceļa, kur dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojums var sākties, apstāties vai beigties līnijās, kuras ir Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ([7]) darbības jomā.

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1260/2013 (2013. gada 20. novembris) par Eiropas demogrāfijas statistiku (OV L 330, 10.12.2013., 39. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1260/oj).

([6]) Padomes Lēmums 93/704/EK (1993. gada 30. novembris) par Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datu bāzes izveidi (OV L 329, 30.12.1993., 63. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/1993/704/oj).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

3. pants

Datu vākšana

Rādītāji, kas jāizmanto Regulas (ES) 2024/1679 41. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktā minēto pilsētu mobilitātes datu vākšanai, ir tie, kuri uzskaitīti šīs regulas pielikumā.

Dalībvalstis katram rādītājam piemēro attiecīgo datu vākšanas metodi, kas noteikta pielikumā.

Dalībvalsts nodrošina, ka izraudzītā datu vākšanas metode sniedz kvalitatīvus datus. Datu vākšanas metodiku dalībvalsts dara pieejamu Komisijai pēc pieprasījuma.

4. pants

Datu iesniegšana Komisijai

1. Dalībvalstis datu iesniegšanai izmanto *TENtec* informācijas un pārraudzības sistēmu, izmantojot Komisijas nodrošinātu veidlapu. Tās iesniedz datus par katru ģeogrāfisko zonu, kas identificēta saskaņā ar 6. pantā noteikto procedūru.

2. Atkarībā no rādītāja un datu pieejamības datu iesniegšana var notikt kādā no šādām divām formām:

a) dalībvalstis tos tieši iesniedz Komisijai;

b) pielikumā noteiktajos gadījumos Komisija izgūst dalībvalsts iepriekš citā ziņošanas kontekstā sniegtus datus, ja tiem ir ģeolokācija. Dalībvalstis pēc tam var lūgt Komisiju pārskatīt šādus datus.

5. pants

Datu iesniegšanas termiņi

1. Dalībvalstis līdz 2027. gada 31. decembrim un pēc tam līdz katra ceturtā gada 31. decembrim iesniedz datus attiecībā uz pielikumā noteiktajiem rādītājiem saskaņā ar tajā noteiktajām datu vākšanas metodēm. Dati ir visjaunākie un visaktuālākie iesniegšanas laikā pieejamie dati.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, pirmo datu kopu var iesniegt līdz 2028. gada 31. decembrim ar nosacījumu, ka dalībvalsts līdz 2027. gada 31. decembrim paziņo Komisijai par tās nodomu tā darīt. Datu iesniegšana vēlākā termiņā neietekmē termiņu nākamajos pārskata gados.

3. Atkāpjoties no 1. punkta, datus attiecībā uz rādītāju SU.1 "Braucienu skaits ģeogrāfiskajā zonā dienā, sadalīts šādos piecos pārvietošanās veidos: iešana, velobraukšana, individuāls motorizēts transports, sabiedriskais transports un cits", kā noteikts pielikumā, var iesniegt katru piekto gadu. Dalībvalsts, kas izvēlas šādu iesniegšanas biežumu, tās lēmumu paziņo Komisijai līdz 2027. gada 31. decembrim.

4. Attiecībā uz drošības rādītājiem, kam dati vajadzīgi par gadu, katru ceturto gadu iesniegtie dati aptver četrus gadus starp pārskata gadiem. Ja nav iespējams aptvert visu četru gadu laikposmu, datus iesniedz par iespējami daudziem starpposmu gadiem, un jebkādus iztrūkstošos datus sniedz nākamajā pārskata gadā.

5. Ja kopš iepriekšējās iesniegšanas jauni dati nav ģenerēti vai savākti, dalībvalsts atkārtoti iesniedz iepriekš iesniegtos datus, kam pievieno rakstisku paskaidrojošu piezīmi, kur:

a) norādīts to pašu datu atkārtotas iesniegšanas iemesls;

b) sniegts plāns, kā atjaunināti dati tiks iesniegti nākamajā pārskata gadā.

6. pants

Savākto datu ģeogrāfiskais tvērums

1. Dalībvalstis līdz 2026. gada 31. decembrim iesniedz Regulas (EK) Nr. 1059/2003 4. pantā minēto vietējo administratīvo vienību (*LAU*) kodu sarakstu, kuras atbilst to datu ģeogrāfiskajam tvērumam, kurus šīs regulas vajadzībām dalībvalsts savākusi par katru tās attiecīgo pilsētas mezglu. Ģeogrāfiskais tvērums ir salāgots ar identificēto *LAU* robežām. Atsevišķa pilsētas mezgla ģeogrāfisko tvērumu var veidot viena vai vairākas *LAU*.

2. Katrs *LAU* kods ir unikāli piesaistīts atsevišķa pilsētas mezgla ģeogrāfiskajam tvērumam, un tādēļ datus par konkrēto *LAU* iesniedz vienīgi pie attiecīgā pilsētas mezgla, un tos nedrīkst attiecināt uz vairākiem pilsētas mezgliem.

3. Par katru pilsētas mezglu iesniegtie pilsētu mobilitātes dati aptver visu ģeogrāfisko zonu, kuru apzīmē tās attiecīgie *LAU* kodi.

4. Ja dalībvalsts vēlas mainīt *LAU* kodus, kas izmantoti pilsētas mezgla, kurš identificēts saskaņā ar šajā pantā noteikto procedūru, ģeogrāfiskajam tvērumam, tā iesniedz Komisijai paziņojumu 31. decembrī vai agrāk kalendārajā gadā pirms pārskata gada, pievienojot saprotamu izmaiņas iemeslu skaidrojumu.

7. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2026. gada 9. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Pilsētu mobilitātes rādītāju un datu vākšanas metožu saraksts

1. **Rādītāji horizontālo aspektu jomā**

1. HO.1 Personu kopskaits, kuru pastāvīgā dzīvesvieta atrodas ģeogrāfiskajā zonā, sadalīts pa dzimuma un vecuma grupām [# people]

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst datus par ģeogrāfisko zonu no *Eurostat* publicētajiem datiem. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc nepieciešamos datus, tos izgūstot no visnesenākās tautas skaitīšanas, un iesniedz tos saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

2. HO. 2 Ģeogrāfiskās zonas lielums [# km^2], kas identificēts saskaņā ar 6. pantu

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst datus par ģeogrāfisko zonu no *Eurostat* publicētajiem datiem. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc nepieciešamos datus atbilstoši tās institucionālajam un tiesiskajam regulējumam un iesniedz tos saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

3. HO. 3 Piekļuves mezglu kopskaits ģeogrāfiskajā zonā [# access nodes]

Datu vākšanas metode: dalībvalsts izmanto jebkādu metodi, lai savāktu minētos datus atbilstoši Komisijas Deleģētajai regulai (ES) 2017/1926 ([1]).

2. **Rādītāji ilgtspējas aspektu jomā**

4. SU.1 Braucienu skaits ģeogrāfiskajā zonā dienā, sadalīts šādos piecos pārvietošanās veidos: iešana, velobraukšana, individuāls motorizēts transports, sabiedriskais transports un cits [# trips]

Datu vākšanas metode: dalībvalsts izmanto apsekojumu, mobilo tālruņu datus, transporta modeli vai citus lielus datu avotus, lai savāktu datus. Ja braucienam ir vairāki posmi, kur izmantoti dažādi transporta veidi, paziņo galveno veidu. Dalībvalsts datu iesniegšanas laikā paziņo Komisijai, vai dati attiecas uz braucieniem, kurus veikušas personas, kam pastāvīgā dzīvesvieta ir dotajā ģeogrāfiskajā zonā, vai tie attiecas uz visiem braucieniem dotajā ģeogrāfiskajā zonā.

5. SU.2 Ģeogrāfiskajā zonā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu autoparks, pasniegts matricas formātā, sadalīts pēc motora enerģijas veida, pēc "Euro" emisijas standarta kategorijas un pēc īpašumtiesību kategorijas [# vehicles]

Motora enerģijas veidi ir šādi:

— benzīns, ietverot hibrīdelektriskus transportlīdzekļus,

— dīzeļdegviela, ietverot hibrīdelektriskus transportlīdzekļus,

— benzīna un dīzeļdegvielas no elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriski transportlīdzekļi,

([1]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2017/1926 (2017. gada 31. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz ES mēroga multimodālu maršruta informācijas pakalpojumu sniegšanu (OV L 272, 21.10.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

— bezemisijas transportlīdzekļi (arī akumulatoru baterijas un ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļi),

— citi, kas ietver divu degvielu benzīna/*LPG*, divu degvielu benzīna/*CNG*, *LPG*, *CNG*, maināmu degvielu un iepriekš neuzskaitītas degvielas.

Ja ģeogrāfiskajā zonā konkrētais motora enerģijas veids nav pieejams, dalībvalsts minētajā kategorijā norāda nulli.

"Euro" emisijas standartu kategorijas ir šādas:

— "Euro" norma 1-4,

— "Euro" norma 5-6c,

— "Euro" norma 6d,

— "Euro" norma 7.

Īpašumtiesību kategorijas ir šādas:

— fiziska persona,

— juridiska persona.

Datu vākšanas metode: dalībvalstis vāc datus, tos izgūstot no transportlīdzekļu reģistrācijas dienesta.

3. **Rādītāji drošības aspektu jomā**

6. SA.1 Ceļu satiksmes negadījumu skaits ģeogrāfiskajā zonā gadā [# accidents]

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst relevantos datus no *CARE* datubāzes. Datus iesniedz tādā pašā formātā kā *CARE* datubāzē. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc datus, izgūstot relevanto informāciju no policijas reģistriem, saskaņā ar piemērojamiem normatīvajiem aktiem, kas reglamentē piekļuvi šādiem reģistriem, un iesniedz tos saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

7. SA.2 Ģeogrāfiskajā zonā ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainotu cilvēku skaits gadā, sadalīts pēc dzimuma, vecuma un satiksmes vienības veida, kādu smagi ievainotā persona izmantojusi, un pēc cita galvenā transportlīdzekļa, kas negadījumā iesaistīts [# people]

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst relevantos datus no *CARE* datubāzes. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc datus, izgūstot relevanto informāciju no policijas un slimnīcu reģistriem, saskaņā ar piemērojamiem normatīvajiem aktiem, kas reglamentē piekļuvi šādiem reģistriem, un iesniedz tos saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Datus iesniedz tādā pašā formātā kā *CARE* datubāzē. Ja dati par smagiem ievainojumiem nav pieejami, dalībvalsts savāc un iesniedz datus par katru ģeogrāfisko zonu attiecībā uz visiem negadījumā cietušajiem. Dalībvalsts paziņo Komisijai, ja pieņemta šāda pieeja.

8. SA.3 Ģeogrāfiskajā zonā ceļu satiksmes negadījumos nāvīgi ievainotu cilvēku skaits gadā, sadalīts pēc dzimuma, vecuma un satiksmes vienības veida, kādu nāvīgi ievainotā persona izmantojusi, un pēc cita galvenā transportlīdzekļa, kas negadījumā iesaistīts [# people]

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst relevantos datus no *CARE* datubāzes. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc datus, izgūstot relevanto informāciju no policijas un slimnīcu reģistriem, saskaņā ar piemērojamiem normatīvajiem aktiem, kas reglamentē piekļuvi šādiem reģistriem, un iesniedz tos saskaņā ar 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu. Datus iesniedz tādā pašā formātā kā *CARE* datubāzē.

4. **Rādītāji piekļūstamības aspektu jomā**

9. AC. 1 Piekļuves mezglu skaits ģeogrāfiskajā zonā, kuros maksimumstundu laikā pēc grafika ir četras vai vairāk atiešanas konkrētajā maršrutā stundā vismaz vienā maršrutā [# access nodes]

Datu vākšanas metode: dalībvalsts izmanto jebkādu metodi, kuru izmanto, lai savāktu minētos datus atbilstīgi Deleģētajai regulai (ES) 2017/1926. Maksimumstundu laiku un ilgumu nosaka dalībvalsts.

10. AC. 2 Dzelzceļa staciju kopskaits ģeogrāfiskajā zonā [# stations]

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst relevantos datus no Eiropas dzelzceļa staciju piekļūstamības datubāzes (*ERSAD*), kas darbojas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1300/2014 ([2]). Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc nepieciešamos datus no subjekta, kas ir atbildīgs par piekļūstamības ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1300/2014 7.a pantu, un tos iesniedz saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

11. AC. 3 Dzelzceļa staciju skaits ģeogrāfiskajā zonā, kuras paziņojošais subjekts ir paziņojis *ERSAD* kā pieejamas [# stations], tāpēc ka tās atbilst šādiem kritērijiem:

a) piekļuve stacijai, ko nodrošina:

1) bezpakāpienu piekļuve (kad attiecināms, ar piekļūstama lifta vai rampas starpniecību) stacijai no vismaz vienas vieglo pasažieru automobiļu stāvvietas, kurā ir vietas personām ar ierobežotu mobilitāti (atsauces punkts);

2) bezpakāpienu piekļuve (kad attiecināms, ar piekļūstama lifta vai rampas starpniecību) stacijai no vismaz vienas cita savienojoša transporta veida apstāšanās vietas (atsauces punkts);

b) piekļuve informācijai stacijā, ko nodrošina:

1) stacijā pieejamas dinamiskas verbālas un vizuālas informācijas sistēmas;

2) bezpakāpienu piekļuve (kad attiecināms, ar piekļūstama lifta vai rampas starpniecību) ratiņkrēslā piekļūstamam informācijas stendam stacijā, kas ietver audio indukcijas cilpas sistēmu;

c) piekļuve biļetēm stacijā, ko nodrošina:

1) bezpakāpienu piekļuve (kad attiecināms, ar piekļūstama lifta vai rampas starpniecību) ratiņkrēslā piekļūstamam biļešu pārdošanas automātam stacijā, kas ietver audio indukcijas cilpas sistēmu, ja ir pārdošanas automāti;

2) biļešu pārdošanas mašīna ar piekļūstamām audio vai taktiliem elementiem, ja ir pārdošanas mašīnas;

d) stacijā izvietotas norādes, kuras formas ir šādas:

piekļuve un ceļi stacijā, kas ietver taktilus marķējumus un braila raksta marķējumus vai taktilu informāciju uz rokturstieņiem un sienām;

e) piekļuve peroniem, ko nodrošina:

bezpakāpienu un ratiņkrēslā piekļūstami peroni (piekļūstami arī, šķērsojot biļešu kontroles barjeras, ja šādas barjeras ir) ar konsekventiem taktiliem un kontrastējošiem pārvietošanās virsmas rādītājiem uz perona;

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

f) piekļuve vilcieniem, ko nodrošina:

piekļuve vilcieniem vienā līmenī ar peronu ratiņkrēsla lietotājiem vai bezmaksas asistence iekāpšanas laikā un izkāpšanas laikā no vilcieniem stacijās, kur nav viena līmeņa piekļuves peronam.

Datu vākšanas metode: Komisija saskaņā ar 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu izgūst relevantos datus no *ERSAD*. Ja ģeolokācijas dati nav pieejami, dalībvalsts savāc nepieciešamos datus no subjekta, kas ir atbildīgs par piekļūstamības ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1300/2014 7.a pantu, un tos iesniedz saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu.