



Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 2021
(OR. en)

15114/21

Διοργανικός φάκελος:
2021/0419 (COD)

TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	15 Δεκεμβρίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2021) 813 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2021) 813 final.

συνημμ.: COM(2021) 813 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των
Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των
διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς¹.

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η κινητικότητα και οι μεταφορές έχουν ιδιαίτερη σημασία για τους Ευρωπαίους πολίτες και για την ευρωπαϊκή οικονομία στο σύνολό της. Η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων στα εσωτερικά σύνορά της αποτελεί θεμελιώδη ελευθερία για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και την ενιαία αγορά της. Τον Δεκέμβριο του 2020 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωση στην οποία καθορίζεται στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (στο εξής: στρατηγική)² και στην οποία προτείνεται ριζικός μετασχηματισμός του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη του στόχου για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Κινητήρια δύναμη αυτού του μετασχηματισμού είναι η ψηφιοποίηση. Με την ψηφιοποίηση η λειτουργία του συστήματος μεταφορών θα είναι αδιάλειπτη και το εν λόγω σύστημα θα καταστεί αποδοτικότερο στο σύνολό του. Θα αυξηθούν επίσης περαιτέρω τα επίπεδα ασφάλειας, προστασίας, αξιοπιστίας και άνεσης.

Στη στρατηγική προσδιορίζεται ως βασική δράση η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS) με στόχο τη δημιουργία συστήματος συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο του συστήματος αυτού γίνεται συνδυασμός νέων τεχνολογικών εξελίξεων, όπως η κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS) και η συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (ΣΣΑΚ). Βάσει της ΣΣΑΚ ο οδηγός μετατρέπεται σε χρήστη κοινόχρηστου στόλου οχημάτων, πλήρως ενσωματωμένου στο πολυτροπικό σύστημα μεταφορών που λειτουργεί αδιαλείπτως χάρη στις ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας, όπως είναι οι εφαρμογές MaaS.

Η στρατηγική είναι σαφής: για τη μεγαλύτερη βιωσιμότητα των μεταφορών, πρέπει να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και απρόσκοπτη πολυτροπικότητα με τη χρήση του πλέον αποδοτικού τρόπου για κάθε σκέλος του ταξιδιού. Επιπλέον, πρέπει να γίνει περισσότερο αποδοτικός κάθε τρόπος μεταφοράς: στις οδικές μεταφορές αυτό σημαίνει ότι οι λύσεις κοινοχρησίας παρέχουν μια ολοένα και περισσότερο βιώσιμη εναλλακτική έναντι των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης. Με αυτόν τον τρόπο, προωθείται επίσης η διάδοση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς οι χρήστες υπηρεσιών κοινόχρηστης κινητικότητας θα έχουν στη διάθεσή τους ολόκληρο τον στόλο. Επιπλέον μετριάζεται η ανησυχία για το εύρος τιμών ή το κόστος αγοράς, ιδίως όταν ο στόλος είναι δυνατόν να επαναφορτίζεται αυτόματα. Με άλλα λόγια, οι αναδυόμενες υπηρεσίες ευφυών συστημάτων μεταφορών μπορούν να επιταχύνουν τη διάδοση οχημάτων μηδενικών εκπομπών και να συμβάλουν επίσης στην αποδοτικότερη χρήση τους.

Τέλος, η εξομάλυνση των ροών οδικής κυκλοφορίας (με την επισημάνση ότι οι στόλοι οχημάτων μηδενικών εκπομπών δεν θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα κυκλοφοριακή συμφόρηση με μηδενικές εκπομπές) θα συμβάλλει επίσης σε περισσότερο βιώσιμους τρόπους

¹ EE L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

² COM(2020) 789 final.

μεταφοράς. Ιδανικά, τα κοινόχρηστα οχήματα μηδενικών εκπομπών λειτουργούν ως τροφοδοτικές υπηρεσίες υφιστάμενων και ακόμη πιο αποδοτικών τρόπων μεταφοράς, τόσο επιβατικών όσο και για εμπορευματικών, με την παροχή απρόσκοπτων και πιο συμπεριληπτικών μετακινήσεων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση κοστίζει στην οικονομία της ΕΕ πάνω από το 1 % του ΑΕΠ ετησίως³, και έχει ως αποτέλεσμα απώλεια χρόνου για τους πολίτες και τους εργαζόμενους, αλλά και αναξιόπιστη και μη αποδοτική εφοδιαστική με την οποία τροφοδοτείται η οικονομία. Με τη μείωση των περιστατικών συμφόρησης και τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα ευφυή συστήματα μεταφορών μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της συμφόρησης και να ενισχύσουν σημαντικά την οικονομική αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της ΕΕ. Η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών δύναται να βελτιώσει σημαντικά την οδική ασφάλεια, την αποδοτικότητα της κυκλοφορίας και την άνεση, καθώς και να βοηθήσει τους χρήστες των μεταφορών να λαμβάνουν τις σωστές αποφάσεις και να προσαρμόζονται στις καταστάσεις της κυκλοφορίας. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών δίνουν επίσης τη δυνατότητα για καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών, αύξηση των επιλογών πολυτροπικότητας και βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Στην ανακοίνωση με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα»⁴, την οποία εξέδωσε η Επιτροπή τον Φεβρουάριο του 2020, αναγνωρίζεται ότι η καινοτομία που βασίζεται στα δεδομένα θα αποφέρει σημαντικά οφέλη στο κοινό, συμβάλλοντας στην επίτευξη της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας⁵ και συνεισφέροντας ώστε η Ευρώπη να είναι έτοιμη για την ψηφιακή εποχή⁶.

Η οδηγία 2010/40/ΕΕ (στο εξής: οδηγία ITS) συντάχθηκε με τρόπο ώστε να αποτελέσει το πλαίσιο για την επιτάχυνση και τον συντονισμό της ανάπτυξης και της χρήσης των ευφών συστημάτων μεταφορών τα οποία εφαρμόζονται στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Στη στρατηγική εξαγγέλθηκε ότι θα αναθεωρηθεί σύντομα η οδηγία ITS, καθώς και ορισμένοι από τους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς της εν λόγω οδηγίας. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής επισημάνθηκε και η πρόθεση της Επιτροπής να στηρίξει τη θέσπιση συντονιστικού μηχανισμού το 2021 για τα εθνικά σημεία πρόσβασης τα οποία δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας ITS.

Η Επιτροπή διενήργησε εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας ITS⁷ και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία είχε θετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη των εν λόγω συστημάτων σε όλη την ΕΕ. Κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι η οδηγία εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό εργαλείο για να αντιμετωπιστούν: i) η έλλειψη συντονισμού ως προς την ανάπτυξη των ευφών συστημάτων μεταφορών σε όλη την ΕΕ· καθώς και ii) η βραδεία, ρινοκίνδυνη και οικονομικά μη αποδοτική ανάπτυξη των ευφών συστημάτων μεταφορών. Στην αξιολόγηση επισημάνθηκε επιπλέον ότι αυξάνεται μεν η χρήση των ευφών συστημάτων μεταφορών, ωστόσο, παρά τις βελτιώσεις, η ανάπτυξη αυτών των συστημάτων εξακολουθεί να έχει περιορισμένη γεωγραφική εμβέλεια. Παραμένει σαφώς η ανάγκη για ανάληψη περαιτέρω δράσης σε θέματα διαλειτουργικότητας, συνεργασίας και κοινοχρησίας δεδομένων ώστε να καταστεί δυνατή η αδιάλειπτη και συνεχής παροχή υπηρεσιών ITS σε ολόκληρη την ΕΕ.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>.

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_el

⁷ SWD(2019) 368 final.

Τον Οκτώβριο του 2019 η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ITS. Στην εν λόγω έκθεση επισημαίνονται τα εξής: i) η ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης του συντονισμού όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων· ii) η ανάγκη να ληφθεί υπόψη ότι έχουν προκύψει νέα ζητήματα και προκλήσεις όσον αφορά τα ευφυή συστήματα μεταφορών· και iii) η ανάγκη βελτίωσης της διαθεσιμότητας βασικών τύπων δεδομένων σε ολόκληρο το δίκτυο οδικών μεταφορών (δηλαδή ο συγκεκριμένος τύπος δεδομένων να γίνει διαθέσιμος σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο).

Ως εκ τούτου, με την παρούσα πρόταση αντιμετωπίζονται τα ακόλουθα προβλήματα: i) η έλλειψη διαλειτουργικότητας και αδιάλειπτης λειτουργίας εφαρμογών, συστημάτων και υπηρεσιών· ii) η έλλειψη συνεννόησης και αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών· και iii) ανεπίλυτα ζητήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την κοινοχρησία δεδομένων για τη στήριξη των υπηρεσιών ITS. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων επιτυγχάνεται κυρίως με την επέκταση του υφιστάμενου πεδίου εφαρμογής της οδηγίας ώστε να καλύπτονται νέες και αναδυόμενες προκλήσεις, καθώς και με την εξασφάλιση της δυνατότητας να καταστούν υποχρεωτικές οι βασικές υπηρεσίες ITS σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ανάπτυξη υπηρεσιών ITS θα στηριχθεί στη διαθεσιμότητα των δεδομένων που είναι αναγκαία για την παροχή αξιόπιστων πληροφοριών και με αυτόν τον τρόπο θα διασφαλιστεί ότι μπορούν να αξιοποιηθούν τα οφέλη της ψηφιοποίησης στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τα προαναφερθέντα προβλήματα θα αντιμετωπιστούν επίσης με τη θέσπιση επιπλέον κανόνων για τη βελτίωση της συμμόρφωσης με υφιστάμενες πρακτικές και πρότυπα.

• **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης νομοθετικών πρωτοβουλιών που αποσκοπούν να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της απανθρακοποίησης, της ψηφιοποίησης και της μεγαλύτερης ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών. Εκτός από την αναθεώρηση της οδηγίας ITS, σε αυτή τη δέσμη μέτρων περιλαμβάνεται η αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ⁸ και της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα⁹, τα οποία αμφότερα περιλαμβάνουν διατάξεις που αφορούν την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS. Για παράδειγμα, η αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ αφορά τα μέσα εντοπισμού συμβάντων σχετικών με την οδική ασφάλεια, ώστε να καθίσταται δυνατή, βάσει της παρούσας πρότασης, η παροχή πληροφοριών σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες του οδικού δικτύου.

Η παρούσα πρόταση είναι συνεπής με την πρόταση έκδοσης νέου κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που υπέβαλε η Επιτροπή στις 14 Ιουλίου 2021¹⁰, με την οποία καταργείται η οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹¹. Τα δεδομένα σχετικά με τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που διατίθενται στο πλαίσιο του εν λόγω κανονισμού πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης τα οποία καθορίζονται στο πλαίσιο της οδηγίας ITS.

Η παρούσα πρόταση είναι επίσης συνεπής και ευθυγραμμίζεται με άλλα νομικά πλαίσια στον τομέα των μεταφορών, όπως ο κανονισμός για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1.

εμπορευματικές μεταφορές (eFTI)¹², καθώς και με άλλες νομοθετικές πράξεις που αφορούν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, ειδικότερα όσον αφορά τον ορισμό του πεδίου εφαρμογής στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας και την προστιθέμενη αξία για την ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών πολυτροπικής κινητικότητας.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, στη στρατηγική επιβεβαιώνεται ο στόχος να γίνει σχεδόν μηδενικός ο αριθμός των θανάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ έως το 2050. Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, υπάρχουν αρκετές δράσεις στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ITS οι οποίες συμβάλλουν στην επίτευξη αυτού του φιλόδοξου στόχου. Για παράδειγμα, το σύστημα eCall είναι ένα μέτρο που αφορά το χρονικό διάστημα μετά τη σύγκρουση οχημάτων προκειμένου να επιταχυνθεί ο χρόνος απόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και, ως εκ τούτου, να μειωθεί ο αριθμός των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών δίνουν τη δυνατότητα σε οχήματα, σε υποδομές μεταφορών, καθώς και σε άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, να επικοινωνούν και να συντονίζουν τις ενέργειές τους. Τα συστήματα αυτά προσφέρουν αξιοσημείωτες προοπτικές μείωσης του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων. Οι υπηρεσίες πληροφόρησης για περιστατικά που σχετίζονται με την ασφάλεια ή την ασφαλή και προστατευμένη στάθμευση φορτηγών συμβάλλουν στην ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου. Η υποχρεωτική διαθεσιμότητα δεδομένων κρίσιμης σημασίας σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο θα βελτιώσει τη λειτουργία των υπηρεσιών ασφάλειας, όπως για παράδειγμα το ευφυές σύστημα ελέγχου ταχύτητας, ενώ, αν καταστεί υποχρεωτική η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την ασφάλεια, θα βελτιωθεί και η ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Η παρούσα πρόταση συνάδει με τους κανόνες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών, όπως για παράδειγμα με τους κανόνες που ορίζονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.

Επιπλέον, βρίσκεται επί του παρόντος σε εξέλιξη επανεξέταση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής¹⁴ όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο¹⁵. Η εν λόγω επικείμενη αναθεώρηση αναμένεται να καθορίσει βασικούς τύπους δεδομένων και να εισαγάγει ορισμένους νέους τύπους δεδομένων κρίσιμης σημασίας που σχετίζονται με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας: i) περιορισμούς βάρους/μήκους/πλάτους/ύψους· ii) οδούς μονής κατεύθυνσης· και iii) τα όρια των περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων με ισχύ κατά ζώνες, την τρέχουσα κατάσταση πρόσβασης και τους όρους κυκλοφορίας σε ρυθμιζόμενες ζώνες κυκλοφορίας. Η παρούσα πρόταση συνάδει με τις αναμενόμενες αλλαγές στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη. Επιπλέον, λόγω της σημασίας των τριών αυτών πρόσθετων σημείων δεδομένων, μετά την έκδοση της νέας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, θα είναι σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο συμπερίληψής τους στον κατάλογο των τύπων δεδομένων των οποίων η διαθεσιμότητα και η παροχή θα καταστούν υποχρεωτικές.

¹² ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 172 της 17.5.2021, σ. 1).

¹⁴ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 157 της 23.6.2015, σ. 21).

¹⁵ Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη αναμένεται να εκδοθεί το πρώτο τρίμηνο του 2022.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Στην ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα εξαγγέλθηκε η δημιουργία ενωσιακών κοινών, διαλειτουργικών χώρων δεδομένων σε στρατηγικούς οικονομικούς τομείς και σε τομείς δημοσίου συμφέροντος. Σε αυτούς τους χώρους δεδομένων περιλαμβάνεται η ανάπτυξη κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας. Η οδηγία ITS αποτελεί σημαντική συνιστώσα του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας, καθώς στις διατάξεις της οδηγίας προβλέπονται η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα δεδομένων σχετικών με την πολυτροπική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις στα εθνικά σημεία πρόσβασης.

Τα εν λόγω δεδομένα στηρίζουν ιδίως τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, όπως είναι τα νέα συστήματα οχημάτων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 για τη γενική ασφάλεια¹⁶.

Η πρόταση ευθυγραμμίζεται με άλλα νομικά πλαίσια της ΕΕ, όπως με τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων (ΕΕ) 2016/679¹⁷, την οδηγία 2002/58/ΕΚ για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες¹⁸ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 για τη γενική ασφάλεια¹⁹. Κατά περίπτωση, στα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η επικείμενη πράξη για την τεχνητή νοημοσύνη²⁰.

Με την παρούσα οδηγία ενισχύονται οι πολιτικές Ε&Κ στους τομείς του κλίματος, της ενέργειας και της κινητικότητας στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος-πλαίσιου «Ορίζων Ευρώπη» 2021-2027 όσον αφορά την έρευνα και την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στον τομέα των ευφών συστημάτων μεταφορών, των συνεργατικών ITS (C-ITS) και στον τομέα της συνδεδεμένης, συνεργατικής και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (ΣΣΑΚ).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Με την τροποποίηση δεν μεταβάλλεται η νομική βάση της οδηγίας ITS, η οποία έγκειται στο άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Στο πλαίσιο της οδηγίας ITS εξετάζονται οι διακρατικές πτυχές των μεταφορών, τις οποίες δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν σε ικανοποιητικό βαθμό τα κράτη μέλη μεμονωμένα, όπως για παράδειγμα η διαλειτουργικότητα του εξοπλισμού και η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς για τις υπηρεσίες ITS σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, η οδηγία συμβάλλει στην απασχόληση και την ανάπτυξη.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η χρήση οδηγίας ή οδηγίας-πλαίσιου, όπως για παράδειγμα της οδηγίας ITS, παραμένει ένας από τους πλέον κατάλληλους τρόπους για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Οι γενικές αρχές και οι συνθήκες που ευνοούν την εφαρμογή των ευφών συστημάτων μεταφορών καθορίζονται με τη χρήση προδιαγραφών

¹⁶ ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

¹⁷ ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1.

¹⁸ ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37.

¹⁹ ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

²⁰ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με την τεχνητή νοημοσύνη (πράξη για την τεχνητή νοημοσύνη) και για την τροποποίηση ορισμένων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης [COM(2021) 206 final].

που εκπονούνται με την ενεργή συμμετοχή θεματικών εμπειρογνομόνων τους οποίους ορίζουν τα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να είναι υποχρεωτική η διάθεση και η παροχή ορισμένων τύπων δεδομένων και υπηρεσιών ITS. Οι αρχικοί κατάλογοι των εν λόγω δεδομένων περιλαμβάνονται στην πρόταση. Στην πρόταση περιλαμβάνεται επίσης μηχανισμός για την επικαιροποίηση των εν λόγω καταλόγων, βάσει ενισχυμένης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη και επίσημης προηγούμενης έγκρισης των κρατών μελών.

Στο πλαίσιο των θεσμικών προνομίων της, η Επιτροπή θα ενισχύσει επίσης τον ρόλο της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα ITS, οι οποίοι προέρχονται τόσο από τον δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα. Τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη συμβουλεύουν την Επιτροπή σχετικά με τις επιχειρηματικές και τις τεχνικές πτυχές της εφαρμογής και της ανάπτυξης ευφών συστημάτων μεταφορών στην ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων της. Η Επιτροπή θεωρεί ότι όλα τα μέτρα είναι αναλογικά όσον αφορά τις επιπτώσεις τους, όπως αποδείχθηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων η οποία συνοδεύει την παρούσα πρωτοβουλία²¹. Με την προτεινόμενη παρέμβαση: i) προσαρμόζεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ITS σε νέους και αναδυόμενους τομείς υπηρεσιών ITS· ii) ενισχύεται ο ρόλος των ενδιαφερόμενων μερών και ο συντονισμός μεταξύ τους· και iii) καθίσταται υποχρεωτική η διαθεσιμότητα δεδομένων κρίσιμης σημασίας, καθώς και η παροχή βασικών υπηρεσιών. Τα ως άνω είναι απαραίτητα για την προσαρμογή του νομικού πλαισίου των συστημάτων ευφών μεταφορών σε ένα εξελισσόμενο περιβάλλον, καθώς και για την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας των απαραίτητων δεδομένων και υπηρεσιών για την προώθηση των στόχων της στρατηγικής.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Λόγω των περιορισμένων αλλαγών στην οδηγία ITS, η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποίηση είναι η καλύτερη επιλογή για την αναθεώρηση της οδηγίας.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Στην εκ των υστέρων αξιολόγηση «REFIT» της οδηγίας ITS, το συμπέρασμα ήταν ότι το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας εξακολουθεί να είναι επίκαιρο και ότι οι προσδιορισμένοι τομείς προτεραιότητας εξακολουθούν να καλύπτουν τα σχετικά θέματα, τις υπηρεσίες και τα δεδομένα. Τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν επίσης ότι η οδηγία και οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της συνέβαλαν στη μείωση των αρνητικών εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν τις μεταφορές.

Ταυτόχρονα, βάσει των κοινωνικών και τεχνολογικών εξελίξεων, η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα στο μέλλον πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε ορισμένους τομείς. Ειδικότερα, στην αξιολόγηση διαπιστώθηκε ότι πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στον

²¹

[να προστεθεί παραπομπή]

τομέα της συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας. Επιπλέον, στην αξιολόγηση εκφράστηκε η προσδοκία ότι η διασφάλιση της διαθεσιμότητας των σχετικών δεδομένων και των υποδομών ITS θα είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη αδιάλειπτης παροχής υπηρεσιών σε επίπεδο ΕΕ. Επίσης, το συμπέρασμα ήταν ότι μέχρι στιγμής έχει αναπτυχθεί περιορισμένος μόνο αριθμός διαλειτουργικών υπηρεσιών ITS. Επισημάνθηκε ότι υπάρχει ακόμα διστακτικότητα όσον αφορά την ανταλλαγή δεδομένων, πράγμα το οποίο εξακολουθεί να αποτελεί περιοριστικό παράγοντα, και ότι είναι απαραίτητη η βελτίωση της συνεργασίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη και μεταξύ αυτών.

Στην αξιολόγηση εντοπίστηκαν τα προβλήματα που επιδιώκονται να αντιμετωπιστούν με την παρούσα πρόταση, και συγκεκριμένα: i) η έλλειψη διαλειτουργικότητας και αδιάλειπτης παροχής εφαρμογών, συστημάτων και υπηρεσιών· ii) η έλλειψη συνεννόησης και αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών· και iii) ανεπίλυτα ζητήματα σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την ανταλλαγή δεδομένων για τη στήριξη των υπηρεσιών ITS.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στη διαδικασία διαβούλευσης²² συμμετείχαν οι κύριες ομάδες-στόχοι με τρεις διαφορετικές μεθόδους: με δημόσια διαβούλευση, με ανοικτή δημόσια διαβούλευση και με στοχευμένες διαβουλεύσεις. Καθεμία από τις μεθόδους αυτές εξετάζεται στις παρακάτω παραγράφους.

Από τις 8 Οκτωβρίου 2020 έως τις 19 Νοεμβρίου 2020 διενεργήθηκε δημόσια διαβούλευση για την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων (ΑΕΕ)²³ της παρούσας πρωτοβουλίας. Η Επιτροπή έλαβε 34 απαντήσεις οι οποίες δόθηκαν στο πλαίσιο της εν λόγω δημόσιας διαβούλευσης, κυρίως από εταιρείες, ενώσεις επιχειρήσεων και δημόσιες αρχές. Στην αρχική εκτίμηση των επιπτώσεων απάντησαν επίσης ΜΚΟ, οργανώσεις καταναλωτών και μέλη του κοινού.

Στις 3 Νοεμβρίου 2020 ξεκίνησε ανοικτή δημόσια διαβούλευση και ολοκληρώθηκε στις 2 Φεβρουαρίου 2021. Στο πλαίσιο του ερωτηματολογίου της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης κλήθηκαν τα ενδιαφερόμενα μέρη να διατυπώσουν τις απόψεις τους για τις βασικές πτυχές της εκτίμησης επιπτώσεων, και συγκεκριμένα για: i) τα κύρια προβλήματα που εξετάζονται στην εκτίμηση επιπτώσεων· ii) τους παράγοντες που προκαλούν τα προβλήματα αυτά· iii) πιθανά μέτρα πολιτικής για την αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων και παραγόντων· iv) τις πιθανές επιπτώσεις αυτών των πιθανών μέτρων πολιτικής· και v) τη σημασία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Η Επιτροπή έλαβε συνολικά 149 απαντήσεις.

Οι στοχευμένες διαβουλεύσεις απαρτίζονταν από τέσσερα μέρη, τα οποία παρατίθενται στα σημεία κατωτέρω.

— Στις 15 Φεβρουαρίου 2021 ξεκίνησε διαδικτυακή έρευνα για όλες τις βασικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών και ολοκληρώθηκε στις 26 Μαρτίου 2021.

— Στις 16 Φεβρουαρίου 2021 ξεκίνησε πρόγραμμα συνεντεύξεων με 53 ενδιαφερόμενα μέρη από όλες τις βασικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών και ολοκληρώθηκε στις 6 Μαΐου 2021. Επιπλέον, κατά το αρχικό στάδιο της μελέτης (Νοέμβριος/Δεκέμβριος 2020) πραγματοποιήθηκαν έξι διερευνητικές συνεντεύξεις με βασικά ενδιαφερόμενα μέρη.

²² Περισσότερες λεπτομέρειες παρατίθενται στο παράρτημα ΣΤ της υποστηρικτικής μελέτης, στην οποία περιέχεται έκθεση σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_en

— Από τον Δεκέμβριο του 2020 έως τον Ιούνιο του 2021 πραγματοποιήθηκαν έξι εργαστήρια με τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών.

— Η ευρωπαϊκή επιτροπή ITS συνεδρίασε στις 17 Δεκεμβρίου 2020 και στις 28 Ιουνίου 2021.

Καθ' όλη την περίοδο εκπόνησης της εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή συναντήθηκε με μεγάλο αριθμό ενδιαφερόμενων μερών και έλαβε αρκετά έγγραφα θέσης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιων**

Κατά την προετοιμασία αυτής της πρωτοβουλίας, η Επιτροπή χρησιμοποίησε: i) τα πορίσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης της οδηγίας ITS²⁴, ii) την έκθεση που υπέβαλε η Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας²⁵, και iii) τις εκθέσεις προόδου των κρατών μελών για το 2020 σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών²⁶.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας της διαβούλευσης τα ενδιαφερόμενα μέρη κοινοποίησαν επίσης πολλές πληροφορίες, καθώς και συμπληρωματικά στοιχεία, τα οποία διαβίβαζαν κατά περίπτωση στην Επιτροπή. Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε συνοδευτική εξωτερική υποστηρικτική μελέτη, η οποία διενεργήθηκε από εμπειρογνώμονα²⁷.

Μια άλλη πηγή πληροφοριών προέκυψε από ευρεία διαβούλευση που διεξήγαγε η Επιτροπή με την ομάδα εμπειρογνομόνων των κρατών μελών για τα ITS²⁸ σχετικά με τον ορισμό των τύπων δεδομένων κρίσιμης σημασίας. Η διαβούλευση αυτή πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής.

Συνολικά, οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων είναι πολυάριθμες, εκτεταμένες και αντιπροσωπευτικές των διαφόρων ομάδων ενδιαφερόμενων μερών.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου έλαβε την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων στις 25 Αυγούστου 2021. Στις 27 Σεπτεμβρίου 2021 η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις σχετικά με την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων. Σύμφωνα με την επιτροπή, η έκθεση έπρεπε να βελτιωθεί περαιτέρω ως προς τα εξής: i) το εύρος της πρωτοβουλίας, για παράδειγμα με ποιον τρόπο θα συμβάλλει στην πολυτροπικότητα και στους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας· ii) τα συγκεκριμένα προβλήματα που αντιμετωπίζονται και οι πλέον κρίσιμης σημασίας επιλογές πολιτικής· iii) την ανάλυση των επιπτώσεων· iv) την επιλογή της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής· και v) τις απόψεις των ενδιαφερομένων μερών.

Η τελική έκθεση της εκτίμησης των επιπτώσεων, στα τμήματα 1 έως 4, περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή και αξιολόγηση της προστιθέμενης αξίας της πρωτοβουλίας και της

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM(2019) 464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

²⁷ Τελική έκθεση, υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων με τίτλο «Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/EU)» [υποστηρικτική μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων για την αναθεώρηση της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (2010/40/ΕΕ)], 2021.

²⁸ Κωδικός στο μητρώο των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E01941.

σύνδεσής της με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής. Λεπτομερής περιγραφή των επιλογών πολιτικής περιλαμβάνεται στο τμήμα 5. Ολοκληρωμένη ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών παρατίθεται στο τμήμα 6, ενώ στο τμήμα 7 παρατίθεται σύγκριση των επιλογών πολιτικής. Η συνοπτική παρουσίαση της εκτίμησης επιπτώσεων και η γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου είναι διαθέσιμες στον ιστότοπο της Επιτροπής²⁹.

Στην τελική έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων αναλύθηκαν τρεις επιλογές πολιτικής. Σύντομη περιγραφή αυτών των επιλογών παρατίθεται στα παρακάτω τρία σημεία.

- Επιλογή πολιτικής 1: Ενίσχυση των αρχών περί συντονισμού και ανάπτυξης. Με αυτήν την πρώτη επιλογή πολιτικής εισάγονται τα περισσότερα μέτρα πολιτικής. Ωστόσο, υιοθετείται ως επί το πλείστον ήπια προσέγγιση, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα μέτρα που αφορούν: i) τροποποιήσεις της οδηγίας ώστε να καταστεί δυνατή η επέκταση της εφαρμογής της σε νέους και αναδυόμενους τομείς υπηρεσιών ITS· ii) αντιμετώπιση των ελλείψεων που εντοπίστηκαν στη συνεργασία των ενδιαφερόμενων μερών με λήψη μέτρων για τη βελτίωση του συντονισμού· και iii) διασφάλιση της συνοχής των διατάξεων της οδηγίας με τις διατάξεις άλλων υφιστάμενων νομικών πράξεων. Περιλαμβάνονται επίσης μέτρα που αποσκοπούν: i) στην περαιτέρω ενίσχυση του συντονισμού όλων των σχετικών ενδιαφερομένων μερών· ii) στη θεσμοθέτηση στοιχείων του πλαισίου διακυβέρνησης· και iii) στο να καταστεί η οδηγία διαχρονικά λειτουργική κατά την έλευση γνωστών επικείμενων πρωτοβουλιών πολιτικής της ΕΕ.
- Επιλογή πολιτικής 2: Υποχρεωτική συλλογή και διαθεσιμότητα δεδομένων κρίσιμης σημασίας. Με την εν λόγω παρέμβαση καθίσταται υποχρεωτική η συλλογή και η ανταλλαγή δεδομένων κρίσιμης σημασίας για τη λειτουργία βασικών υπηρεσιών ως μέσο προώθησης της ανάπτυξης αυτών των υπηρεσιών. Με τα εν λόγω μέτρα διατηρούνται όλες οι άλλες πτυχές της επιλογής πολιτικής 1, ενώ στόχος είναι και η βελτίωση των εξής πτυχών: i) διαθεσιμότητα δεδομένων· ii) ποιότητα δεδομένων· iii) πρόσβαση σε δεδομένα· iv) ανταλλαγή δεδομένων· και v) χρήση δεδομένων.
- Επιλογή πολιτικής 3: Υποχρεωτική παροχή βασικών υπηρεσιών. Στην εν λόγω παρέμβαση περιλαμβάνεται η δυνατότητα θέσπισης υποχρεωτικής ανάπτυξης βασικών υπηρεσιών μέσω έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Αξιοποιείται ειδικότερα η αυξημένη διαθεσιμότητα, η ποιότητα, η ανταλλαγή και η χρήση δεδομένων που προωθούνται με την επιλογή πολιτικής 2 και περαιτέρω στόχος είναι η στήριξη της ανάπτυξης διαλειτουργικών και αδιάλειπτων υπηρεσιών.

Η Επιτροπή προτιμά σαφώς την επιλογή πολιτικής 2 αντί της επιλογής πολιτικής 1, καθώς επιτυγχάνονται σημαντικά μεγαλύτερα οφέλη και η βέλτιστη σχέση κόστους-οφέλους. Η υποχρεωτική συλλογή δεδομένων και η επακόλουθη διάδοση των υπηρεσιών ITS αυξάνουν επίσης σημαντικά την αποτελεσματικότητα της οδηγίας ως προς την επίτευξη των στόχων της και την καθιστούν περισσότερο συνεκτική. Το γεγονός ότι η υποχρεωτική συλλογή δεδομένων περιορίζεται σε δεδομένα κρίσιμης σημασίας —καθώς και τα πολύ σημαντικά οφέλη που αποκομίζονται από τη συλλογή των εν λόγω δεδομένων κρίσιμης σημασίας— αποδεικνύει ότι η επιλογή πολιτικής 2 έχει αναλογικό χαρακτήρα.

Η διαφορά ως προς τα καθαρά οφέλη μεταξύ της επιλογής πολιτικής 2 και της επιλογής πολιτικής 3 είναι μικρότερη από τη διαφορά που εντοπίζεται στα καθαρά οφέλη μεταξύ της επιλογής πολιτικής 1 και της επιλογής πολιτικής 2. Ωστόσο, οι διαφορές που εντοπίζονται στα καθαρά οφέλη μεταξύ της επιλογής πολιτικής 2 και της επιλογής πολιτικής 3

²⁹

[να προστεθεί παραπομπή]

εξακολουθούν να είναι πολύ σημαντικές. Η κύρια διαφορά έγκειται στο ότι με την επιλογή πολιτικής 3 αναμένεται να αυξηθούν τα οφέλη σε σχέση με την ασφάλεια σε σύγκριση με την επιλογή πολιτικής 2. Μολονότι η επιλογή πολιτικής 3 παρουσιάζει αυξημένο επίπεδο κόστους, εξακολουθεί να είναι θετική η οριακή σχέση κόστους-οφέλους του πρόσθετου κόστους και οφέλους που συνεπάγεται η επιλογή πολιτικής 3. Αποτελεί επίσης την πλέον συνεκτική επιλογή πολιτικής. Η υποχρεωτική παροχή βασικών υπηρεσιών ITS για την οδική ασφάλεια —μολονότι συνεπάγεται σημαντικό κόστος συμμόρφωσης— είναι επίσης αναλογική.

Ως εκ τούτου, η επιλογή πολιτικής που προτιμά η Επιτροπή είναι η επιλογή πολιτικής 3 (στην οποία περιλαμβάνονται οι επιλογές πολιτικής 1 και 2) διότι: i) αποφέρει τα μέγιστα καθαρά οφέλη· ii) είναι η πλέον αποτελεσματική επιλογή· iii) επιτυγχάνονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι ειδικοί στόχοι της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών· και iv) διασφαλίζεται με τον καλύτερο τρόπο η ταχεία και συνεκτική ανάπτυξη υπηρεσιών ITS σύμφωνα με τους στόχους της στρατηγικής.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνεται λεπτομερής περιγραφή των μέτρων πολιτικής που περιλαμβάνονται στο πλαίσιο των διαφορετικών επιλογών πολιτικής, καθώς και οι κυριότερες επιπτώσεις, το κόστος και τα οφέλη κάθε επιλογής πολιτικής.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Με την υιοθέτηση της πρότασης θα μειωθεί το διοικητικό κόστος των κρατών μελών, καθώς εξορθολογίζονται οι υποχρεώσεις επανειλημμένης υποβολής εκθέσεων και καθίσταται δυνατή η υιοθέτηση κοινού συστήματος υποβολής εκθέσεων όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων της. Θα καταστεί επίσης ευκολότερη η ανάλυση και η σύγκριση των εκθέσεων διότι θα βασίζονται σε κοινό υπόδειγμα και σε κοινούς βασικούς δείκτες επιδόσεων. Ωστόσο, με την πρόταση μπορεί να αυξηθεί το κόστος συντονισμού όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων, ιδίως για τις τοπικές αρχές.

Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) δεν αποτελούν συγκεκριμένο στόχο των μέτρων πολιτικής και δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι τα μέτρα πολιτικής θα έχουν διαφοροποιημένες επιπτώσεις σε επιχειρήσεις διαφορετικού μεγέθους. Ωστόσο, χωρίς τη θέσπιση νέων προδιαγραφών δεδομένων και τυποποιημένων απαιτήσεων και χωρίς την ευρεία χρήση των εθνικών σημείων πρόσβασης θα είχε κατακερματιστεί η αγορά. Εάν συνεχιζόταν ο εν λόγω κατακερματισμός της αγοράς, θα μπορούσε να δημιουργηθεί συγκριτικό πλεονέκτημα για τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις σε σύγκριση με τις ΜΜΕ. Σε μια εναρμονισμένη αγορά με εναρμονισμένα πρότυπα οι ΜΜΕ θα επωφελούνται από χαμηλότερους φραγμούς εισόδου ώστε να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και να ανταγωνίζονται σε ισότιμη βάση με μεγαλύτερες επιχειρήσεις.

Η πρόταση αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη δημιουργία του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα. Θα συμβάλει στον κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας, διότι θα αυξήσει τη διαθεσιμότητα δεδομένων στα εθνικά σημεία πρόσβασης και θα απλουστεύσει την περαιτέρω χρήση δεδομένων με την τυποποίηση των ανταλλαγών δεδομένων και την εναρμόνιση των όρων πρόσβασης.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της ασφαλούς, βιώσιμης, έξυπνης και ανθεκτικής κινητικότητας ενδέχεται να απαιτείται η επεξεργασία δεδομένων σχετικά με τις μετακινήσεις, την κυκλοφορία ή το οδικό δίκτυο τα οποία περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Όταν απαιτείται επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας ITS, είναι δυνατός ο καθορισμός λεπτομερέστερων

κανόνων π.χ. ως προς τα δεδομένα που πρέπει να συλλέγονται, από ποιον πρέπει να συλλέγονται και για ποιους συγκεκριμένους σκοπούς, μόνο σε τριτογενείς νομοθετικές πράξεις που βασίζονται στην εν λόγω οδηγία. Όταν προτείνει τις εν λόγω νομοθετικές πράξεις, η Επιτροπή θα λαμβάνει δεόντως υπόψη τις απαιτήσεις για την προστασία των δεδομένων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Πλαίσιο συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών της ΕΕ (C-ITS) για την παροχή αξιόπιστης και ασφαλούς επικοινωνίας.**

Η Επιτροπή βασίζεται στην επιχειρησιακή πείρα που διαθέτει από την υλοποίηση της υποστηρικτικής δράσης «Αρχιτεκτονική ασφάλειας για συνδεδεμένες υποδομές και οχήματα στην Ευρώπη», για την οποία ανατέθηκε στο Κοινό Κέντρο Ερευνών η υλοποίηση της πιλοτικής φάσης (2018-2022) του συστήματος διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας των συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών της ΕΕ (C-ITS).

Ενόσω εκκρεμεί η θέσπιση δεσμευτικού πλαισίου για το εν λόγω σύστημα (και η πιθανή μελλοντική δημιουργία ειδικών οντοτήτων που θα το διαχειρίζονται), η Επιτροπή ταυτοποιείται ως το υποκείμενο που θα αναλάβει τις αρμοδιότητες της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, του διαχειριστή καταλόγου εμπιστευσης και του σημείου επαφής C-ITS.

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα εγκρίνει προγράμματα εργασίας ανά πενταετία, στα οποία θα καθορίζονται οι δράσεις για τις οποίες ενδέχεται να εκδοθούν πιθανές ευρωπαϊκές προδιαγραφές ή για τις οποίες ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετα δεδομένα ή υπηρεσίες ITS.

Τα κράτη μέλη θα υποβάλλουν έκθεση ανά τρία έτη σχετικά με την πρόοδο που έχει συντελεστεί σε ό,τι αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικών πράξεων της χρησιμοποιώντας κοινό υπόδειγμα και κοινούς βασικούς δείκτες επιδόσεων.

Η Επιτροπή, με βάση τις εκθέσεις των κρατών μελών, θα υποβάλλει ανά τριετία έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα**

Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 27 της πρότασης, τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με επεξηγηματικά έγγραφα. Η εν λόγω κοινοποίηση είναι αναγκαία λόγω των νέων διατάξεων που προβλέπονται στην πρόταση για τη συλλογή δεδομένων και την ανάπτυξη υπηρεσιών. Οι νέες αυτές διατάξεις ενδέχεται να απαιτούν τη θέσπιση πρόσθετων εθνικών νομοθετικών διατάξεων ή τροποποίηση αυτών. Ως εκ τούτου, προκειμένου η Επιτροπή να παρακολουθεί την ορθή μεταφορά στο εθνικό δίκαιο, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να αποστέλλουν στην Επιτροπή δικαιολογητικά έγγραφα που να αποδεικνύουν ποιες υφιστάμενες ή νέες διατάξεις στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου προορίζονται για την υλοποίηση των επιμέρους μέτρων που προβλέπονται στην προτεινόμενη οδηγία.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Η παρούσα πρόταση τροποποιεί την ισχύουσα οδηγία 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2017/2380 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰. Η δομή της τροποποιημένης οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών παρατίθεται στα παρακάτω σημεία.

- Με το άρθρο 1 παράγραφος 1 προσαρμόζεται το άρθρο 1 της ισχύουσας οδηγίας και καθορίζεται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας με προσθήκη της διαθεσιμότητας δεδομένων και της ανάπτυξης υπηρεσιών στο αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 2 επικαιροποιείται στο άρθρο 2 της ισχύουσας οδηγίας ο τίτλος των τεσσάρων τομέων προτεραιότητας της ισχύουσας οδηγίας, καθώς οι εν λόγω τομείς προτεραιότητας αναδιοργανώνονται ανάλογα με τους τύπους των υπηρεσιών ITS.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 3 διευρύνεται ο κατάλογος των ορισμών της ισχύουσας οδηγίας, όπου κρίνεται αναγκαίο και κατά περίπτωση, δεδομένων των συνολικών αλλαγών στο πεδίο εφαρμογής και στις διατάξεις της τροποποιημένης οδηγίας.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 4 αυξάνονται οι απαιτήσεις για τα κράτη μέλη που προβλέπονται στο άρθρο 5 όσον αφορά τη συνεργασία τους σε θέματα ανάπτυξης υπηρεσιών ITS κατ'εφαρμογή των προδιαγραφών που θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 5 επικαιροποιείται στο άρθρο 6 η παραπομπή στην ισχύουσα νομοθεσία και συμπληρώνεται η παραπομπή στην απόφαση αριθ. 768/2008/ΕΚ.
- Στο άρθρο 1 παράγραφος 6 προβλέπεται νέο άρθρο βάσει του οποίου τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα δεδομένων για τους τύπους δεδομένων που αναφέρονται στο νέο παράρτημα ΙΙΙ και την προσβασιμότητα αυτών στα εθνικά σημεία πρόσβασης, καθώς και νέο άρθρο βάσει του οποίου τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS οι οποίες αναφέρονται στο νέο παράρτημα ΙV.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 7 προστίθενται διατάξεις στο άρθρο 7 της ισχύουσας οδηγίας για την επικαιροποίηση των παραρτημάτων ΙΙΙ και ΙV με έκδοση κατ'εξουσιοδότηση πράξεων, έπειτα από διενέργεια εκτίμησης επιπτώσεων, καθώς και ανάλυσης κόστους-οφέλους.
- Στο άρθρο 1 παράγραφος 8 προβλέπεται νέο άρθρο με το οποίο εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να θεσπίζει προσωρινά μέτρα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης οι οποίες έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, την κυβερνοασφάλεια ή τη διαθεσιμότητα και την ακεραιότητα των υπηρεσιών ITS.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 9 επικαιροποιείται η παραπομπή στο άρθρο 8 της ισχύουσας οδηγίας.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 10 αντικαθίσταται το άρθρο 10 της ισχύουσας οδηγίας με επικαιροποιημένους κανόνες όσον αφορά την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή και εξορθολογίζεται το κείμενο με την κατάργηση των επικαλύψεων

³⁰ ΕΕ L 340 της 20.12.2017, σ. 1.

υφιστάμενων υποχρεώσεων βάσει των κανόνων προστασίας δεδομένων, π.χ. σχετικά με την ασφάλεια των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που υποβάλλονται σε επεξεργασία και την ανάγκη συμμόρφωσης των υπευθύνων επεξεργασίας με τις άλλες υποχρεώσεις που υπέχουν στο πλαίσιο των κανόνων προστασίας δεδομένων. Τονίζεται επίσης η υποχρέωση της Επιτροπής να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας δεδομένων κατά την κατάρτιση προδιαγραφών.

- Στο άρθρο 1 παράγραφος 11 προβλέπεται νέο άρθρο σχετικά με την αρχή πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, τον διαχειριστή καταλόγου εμπιστευσης και το σημείο επαφής C-ITS, και καθορίζεται ότι η Επιτροπή θα καθορίζει και θα εκπληρώνει αυτά τα καθήκοντα.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 12 προσαρμόζεται το άρθρο 12 της ισχύουσας οδηγίας όσον αφορά την ημερομηνία κατά την οποία ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 13 αντικαθίσταται το άρθρο 15 της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής με επικαιροποιημένες παραπομπές στην ισχύουσα νομοθεσία και την προσθήκη της παραπομπής στη διαδικασία εξέτασης [άρθρα 5 και 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011].
- Με το άρθρο 1 παράγραφος 14 αντικαθίσταται το άρθρο 17 της ισχύουσας οδηγίας με επικαιροποιημένους κανόνες σχετικά με την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη (κοινό υπόδειγμα, κοινοί βασικοί δείκτες επιδόσεων) και την Επιτροπή, καθώς και με επικαιροποιημένους κανόνες για την έγκριση των προγραμμάτων εργασίας που προβλέπονται στην οδηγία ITS.
- Με το άρθρο 1 παράγραφοι 15 και 16 αντικαθίστανται τα δύο παραρτήματα της ισχύουσας οδηγίας με τέσσερα παραρτήματα:
 - με το παράρτημα I προσαρμόζεται το παράρτημα I της ισχύουσας οδηγίας με την οργάνωση τομέων προτεραιοτήτων ανάλογα με τους τύπους των υπηρεσιών ITS και με την προσθήκη επίσης νέων δράσεων οι οποίες αντιστοιχούν σε νέες και αναδυόμενες υπηρεσίες ITS·
 - με το παράρτημα II προσαρμόζεται το παράρτημα II της ισχύουσας οδηγίας ITS με την επικαιροποίηση και την προσθήκη ορισμένων αρχών·
 - στο νέο παράρτημα III αναφέρονται οι τύποι δεδομένων για τους οποίους πρέπει να διασφαλίζεται η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα στα εθνικά σημεία πρόσβασης έως την ημερομηνία που αναφέρεται για κάθε τύπο δεδομένων και ως προς τη γεωγραφική κάλυψη που αναφέρεται για κάθε τύπο δεδομένων·
 - στο νέο παράρτημα IV αναφέρονται οι υπηρεσίες ITS που πρόκειται να αναπτυχθούν έως την ημερομηνία που αναφέρεται για κάθε υπηρεσία ITS και ως προς τη γεωγραφική κάλυψη που αναφέρεται για κάθε υπηρεσία ITS.
- Στα άρθρα 2, 3 και 4 προβλέπεται η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο, η έναρξη ισχύος και οι αποδέκτες της τροποποιημένης οδηγίας.
- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των
Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των
διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο
91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή σχετικά με τον καθορισμό *στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα*³³ προσδιορίζεται η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών (στο εξής: ITS) ως βασική δράση για την επίτευξη συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στον μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη του στόχου για αποδοτική, ασφαλή, βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Με αυτόν τον τρόπο συμπληρώνονται οι δράσεις που ανακοινώθηκαν στο πλαίσιο της εμβληματικής πρωτοβουλίας για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών με στόχο την προώθηση της πολυτροπικής εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο της στρατηγικής εξαγγέλθηκε επίσης για το 2022 αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 σχετικά με τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, ώστε να συμπεριληφθεί διάταξη για υποχρεωτική προσβασιμότητα νέων δυναμικών συνόλων δεδομένων, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης για κανονιστική δράση σχετικά με δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των παρόχων πολυτροπικών ψηφιακών υπηρεσιών, μαζί με μια πρωτοβουλία για την έκδοση εισιτηρίων, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων σιδηροδρομικών μεταφορών.

³¹ ΕΕ C της , σ. .

³² ΕΕ C της , σ. .

³³ COM(2020)789 final.

- (2) Στο πλαίσιο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επιβεβαιώνεται ο στόχος να γίνει σχεδόν μηδενικός ο αριθμός των θανάτων για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην Ένωση έως το 2050. Αρκετές δράσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁴ συμβάλλουν στην ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου, όπως το σύστημα eCall, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια και οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης³⁵.
- (3) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία³⁶ επισημαίνεται ο αυξανόμενος ρόλος που διαδραματίζει η αυτοματοποιημένη και συνδεδεμένη πολυτροπική κινητικότητα σε συνδυασμό με έξυπνα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας που στηρίζονται στην ψηφιοποίηση, καθώς και ο στόχος για στήριξη νέων βιώσιμων υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας με τις οποίες μπορεί να μειωθεί η συμφόρηση και η ρύπανση, ιδίως στις αστικές περιοχές.
- (4) Η αυξανόμενη ανάγκη για καλύτερη χρήση των δεδομένων προκειμένου να καταστούν οι αλυσίδες μεταφορών περισσότερο βιώσιμες, αποδοτικές και ανθεκτικές, απαιτεί ενισχυμένο συντονισμό του πλαισίου που διέπει τα ευφυή συστήματα μεταφορών με άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην εναρμόνιση και τη διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων στους τομείς της κινητικότητας, των μεταφορών και της εφοδιαστικής με την προοπτική πολυτροπικών μεταφορών³⁷.
- (5) Δεδομένης της ανάγκης ψηφιοποίησης των οδικών μεταφορών, αύξησης της οδικής ασφάλειας και μείωσης της συμφόρησης, η ανάπτυξη και χρήση ευφών συστημάτων και υπηρεσιών μεταφορών στο οδικό δίκτυο θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω σε επίπεδο διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (6) Σε πολλά κράτη μέλη οι εφαρμογές των εν λόγω συστημάτων και υπηρεσιών σε εθνικό επίπεδο αναπτύσσονται ήδη στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, παρά τις βελτιώσεις που σημειώθηκαν μετά την έκδοση της οδηγίας το 2010, στην αξιολόγηση της εν λόγω οδηγίας 2010/40/ΕΕ³⁸ διαπιστώθηκε ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ελλείψεις, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να συνεχίζεται η κατακερματισμένη και μη συντονισμένη ανάπτυξη, καθώς και η έλλειψη γεωγραφικής συνέχειας των υπηρεσιών ITS σε όλη την Ένωση και στα εξωτερικά της σύνορα.
- (7) Στο πλαίσιο της εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών της Επιτροπής³⁹ για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν συστήσει εθνικά

³⁴ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

³⁵ Όπως πιστοποιείται σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) .../... της Επιτροπής, της XXX, σχετικά με τα πρότυπα της ΕΕ στα οποία περιγράφεται λεπτομερώς το επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας στους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης στην ΕΕ και οι διαδικασίες πιστοποίησης αυτών των χώρων.

³⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

³⁷ Όπως, για παράδειγμα, ο κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων κινητικότητας και οι συνιστώσες του, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33), καθώς και οι εργασίες του φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 885/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, σχετικά με τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα

σημεία πρόσβασης⁴⁰. Στα εν λόγω σημεία οργανώνεται η πρόσβαση σε δεδομένα που αφορούν τις μεταφορές και καθορίζεται η περαιτέρω χρήση τους με σκοπό την παροχή διαλειτουργικών υπηρεσιών ITS για τις μετακινήσεις και την κυκλοφορία σε τελικούς χρήστες σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα εν λόγω εθνικά σημεία πρόσβασης αποτελούν σημαντική συνιστώσα του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα⁴¹ και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ειδικότερα όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων.

- (8) Εκτός από τις προδιαγραφές που έχουν ήδη εκδοθεί, χρειάζονται περαιτέρω προδιαγραφές και, κατά περίπτωση, πρότυπα με τα οποία θα καθορίζονται περισσότερο λεπτομερείς διατάξεις και διαδικασίες για τη διασφάλιση συντονισμένης και αποτελεσματικής ανάπτυξης υπηρεσιών ITS σε όλη την Ένωση. Πριν από τη θέσπιση τυχόν πρόσθετων ή αναθεωρημένων προδιαγραφών, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί αν συνάδουν με ορισμένες καθορισμένες αρχές που ορίζονται στο παράρτημα II. Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, σε πρώτη φάση, στους τέσσερις βασικούς τομείς για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση ITS. Κατά την περαιτέρω υλοποίηση των ευφών συστημάτων μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες υποδομές ITS που έχει αναπτύξει συγκεκριμένο κράτος μέλος από άποψη τεχνολογικής προόδου και χρηματοδοτικών προσπαθειών που έχουν καταβληθεί. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να διασφαλίζεται, ιδίως για τα C-ITS, ότι οι απαιτήσεις για τα συστήματα ITS δεν επιβάλλουν τη χρήση συγκεκριμένου τύπου τεχνολογίας ούτε εισάγουν διακρίσεις υπέρ της χρήσης συγκεκριμένου τύπου τεχνολογίας.
- (9) Κατά τη θέσπιση των προδιαγραφών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να αξιοποιούνται η πείρα και τα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί ήδη στον τομέα των ITS, των συνεργατικών ευφών συστημάτων μεταφορών (C-ITS) και στον τομέα της συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (ΣΣΑΚ), ιδίως στο πλαίσιο λειτουργίας των πλατφορμών C-ITS⁴² και ΣΣΑΚ⁴³, καθώς και στο

ευφύη συστήματα μεταφορών (ITS) όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων (ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 1).

κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες (ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6).

κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 157 της 23.6.2015, σ. 21).

και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (ΕΕ L 272 της 21.10.2017, σ. 1).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E03188.

⁴³ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E03657.

πλαίσιο του ευρωπαϊκού φόρουμ για την πολυτροπική κινητικότητα των επιβατών⁴⁴ και της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την υλοποίηση του eCall⁴⁵.

- (10) Με τις προδιαγραφές θα πρέπει να προωθείται η καινοτομία. Η αυξημένη διαθεσιμότητα δεδομένων θα πρέπει, για παράδειγμα, να επιφέρει την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών ITS, και αντίστροφα μέσω της καινοτομίας θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά την έκδοση μελλοντικών προδιαγραφών. Η ευρωπαϊκή σύμπραξη για την επίτευξη συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» θα πρέπει να στηρίζει την ανάπτυξη και τη δοκιμή της επόμενης φάσης υπηρεσιών C-ITS και να συμβάλει, με αυτόν τον τρόπο, στην ενσωμάτωση εξαιρετικά αυτοματοποιημένων οχημάτων σε νέες υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας.
- (11) Στο πλαίσιο των C-ITS χρησιμοποιούνται τεχνολογίες που δίνουν τη δυνατότητα στα οδικά οχήματα να επικοινωνούν μεταξύ τους και με παρόδιες υποδομές, όπως για παράδειγμα τους σηματοδότες κυκλοφορίας. Οι υπηρεσίες C-ITS είναι μια κατηγορία υπηρεσιών ITS οι οποίες έχουν ως βάση την ανοικτή αρχιτεκτονική με την οποία καθίσταται δυνατή η δημιουργία σχέσης από πολλούς προς πολλούς (many-to-many) ή διότιμης σχέσης (peer-to-peer) μεταξύ των σταθμών C-ITS. Αυτό σημαίνει ότι μεταξύ όλων των σταθμών C-ITS θα πρέπει να ανταλλάσσονται μηνύματα με ασφάλεια και η ανταλλαγή μηνυμάτων δεν θα πρέπει να περιορίζεται σε προκαθορισμένους σταθμούς. Στις περισσότερες υπηρεσίες απαιτείται η διασφάλιση της γνησιότητας και της ακεραιότητας των μηνυμάτων C-ITS τα οποία περιέχουν πληροφορίες όπως η θέση, η ταχύτητα και η κατεύθυνση. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δημιουργηθεί κοινό ευρωπαϊκό μοντέλο εμπιστοσύνης C-ITS για την καθιέρωση σχέσης εμπιστοσύνης στην επικοινωνία μεταξύ όλων των σταθμών C-ITS, ανεξάρτητα από τις χρησιμοποιούμενες τεχνολογίες επικοινωνιών. Το εν λόγω μοντέλο εμπιστοσύνης θα πρέπει να εφαρμοστεί με τη θέσπιση πολιτικής για τη χρήση υποδομής δημόσιου κλειδιού (PKI). Το υψηλότερο επίπεδο της εν λόγω PKI θα πρέπει να είναι ο κατάλογος εμπιστευσης ευρωπαϊκών πιστοποιητικών, ο οποίος θα αποτελείται από καταχωρίσεις όλων των αρχών έκδοσης εμπιστευμένων ριζικών πιστοποιητικών στην Ευρώπη. Για να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του εν λόγω μοντέλου εμπιστοσύνης C-ITS, ορισμένα καθήκοντα θα πρέπει να εκτελούνται σε κεντρικό επίπεδο. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την εκπλήρωση αυτών των βασικών καθηκόντων, ιδίως όσον αφορά τους ρόλους της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, του διαχειριστή καταλόγου εμπιστευσης και του σημείου επαφής C-ITS.
- (12) Οι περισσότερες δράσεις στο πλαίσιο της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, με εξαίρεση το σύστημα eCall, είχαν ως επίκεντρο, αφενός, τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της προσβασιμότητας των δεδομένων που είναι ήδη διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο και, αφετέρου, την ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS, ωστόσο δεν προβλέπονταν σε αυτές τις δράσεις υποχρεώσεις για τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τη διάθεση των εν λόγω δεδομένων ή την ανάπτυξη συγκεκριμένων υπηρεσιών. Η χρήση αρκετών βασικών υπηρεσιών ITS είναι διαδεδομένη: για παράδειγμα εντοπισμός συμβάντων με τον οποίο καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την οδική ασφάλεια, ή δεδομένων κρίσιμης σημασίας, όπως είναι οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας, με τα

⁴⁴ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: XXXXXX.

⁴⁵ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E02481.

οποία ενισχύονται σημαντικές υπηρεσίες, για παράδειγμα τα όρια ταχύτητας, με στόχο τη διευκόλυνση των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁶. Η υποχρεωτική παροχή των εν λόγω βασικών υπηρεσιών ITS και δεδομένων κρίσιμης σημασίας θεωρείται αναγκαία για τη διασφάλιση τόσο της συνεχούς διαθεσιμότητας των εν λόγω δεδομένων, όσο και της αδιάλειπτης παροχής των εν λόγω υπηρεσιών σε όλη την Ένωση. Οι τύποι δεδομένων και οι υπηρεσίες, η παροχή των οποίων θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική, θα πρέπει να προσδιορίζονται με βάση τις προδιαγραφές που ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικές πράξεις για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και να αντικατοπτρίζουν τους τύπους δεδομένων και τις υπηρεσίες που ορίζονται στις εν λόγω πράξεις.

- (13) Στη μελέτη που εκπονήθηκε το 2020 με τίτλο «Mapping accessible transport for persons with reduced mobility» (Χαρτογράφηση προσβάσιμων μεταφορών για άτομα με μειωμένη κινητικότητα)⁴⁷ αποδεικνύεται ότι λόγω της έλλειψης επαρκών δεδομένων όσον αφορά τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητας, δυσχεραίνεται επί του παρόντος ο αξιόπιστος προγραμματισμός των μετακινήσεων όταν χρησιμοποιούνται πτυχές προσβασιμότητας ως μεταβλητές στην αναζήτηση. Για να βελτιωθεί περαιτέρω η προσβασιμότητα του συστήματος μεταφορών και να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, οι ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας προϋποθέτουν τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικών με τους κόμβους πρόσβασης και τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητάς τους.
- (14) Η αυξημένη ενσωμάτωση των ITS και των προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης ή των συστημάτων οχημάτων και υποδομών εν γένει συνεπάγεται ότι τα εν λόγω συστήματα θα βασίζονται όλο και περισσότερο στις πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ αυτών. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση των C-ITS. Αυτή η εξάρτηση θα αυξηθεί με υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης. Με τα εν λόγω υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης αναμένεται να γίνεται χρήση της επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων και υποδομών προκειμένου να συντονίζονται οι ελιγμοί και να εξομαλύνεται η ροή κυκλοφορίας και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη περισσότερο βιώσιμων μεταφορών. Ως εκ τούτου, η υπονόμηση της ακεραιότητας των υπηρεσιών ITS θα μπορούσε να έχει σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, για παράδειγμα όταν κοινοποιείται εσφαλμένο όριο ταχύτητας ή όταν ένα όχημα προβαίνει σε στάση έκτακτης ανάγκης λόγω ανύπαρκτου κινδύνου. Για να διασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει εκτελεστικές αρμοδιότητες σε περίπτωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στις οποίες διακυβεύεται η ακεραιότητα των

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εύαλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

υπηρεσιών ITS, προκειμένου να θεσπίζει αντίμετρα για την αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της κατάστασης αυτής. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται το συντομότερο δυνατόν και να εφαρμόζονται αμέσως. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸. Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να διασφαλιστεί η αδιάλειπτη λειτουργία των μεταφορών, είναι σκόπιμο να εφαρμοστεί η παράταση της ισχύος του εν λόγω μέτρου πέραν των έξι μηνών και να γίνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Η εφαρμογή των εν λόγω αντιμέτρων θα πρέπει να σταματά μόλις εφαρμοστεί εναλλακτική λύση ή διευθετηθεί η κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

- (15) Εφόσον η ανάπτυξη και η χρήση εφαρμογών και υπηρεσιών ITS συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η εν λόγω επεξεργασία θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ιδιωτική ζωή, όπως ορίζεται, ειδικότερα, στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁹ και στην οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁰.
- (16) Σε περίπτωση που αφορούν επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, στις προδιαγραφές που θα αναπτυχθούν βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ. Ειδικότερα, όποτε είναι δυνατή η επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών με τη χρήση ανώνυμων δεδομένων αντί δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ανωνυμοποίηση ως μία από τις τεχνικές για την ενίσχυση της προστασίας της ιδιωτικής ζωής των ατόμων, σύμφωνα με την αρχή της προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό.
- (17) Η οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων⁵¹ εφαρμόζεται σε προϊόντα για τα οποία η τομεακή νομοθεσία δεν προβλέπει ειδικότερες διατάξεις που έχουν τον ίδιο στόχο όσον αφορά την ασφάλεια, καθώς και όταν οι απαιτήσεις ασφάλειας που επιβάλλει η τομεακή νομοθεσία δεν καλύπτουν τις πτυχές και τους κινδύνους ή την κατηγορία κινδύνων που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία (το λεγόμενο «δίκτυ ασφαλείας»).
- (18) Σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η διενέργεια αξιολόγησης της συμμόρφωσης, στις προδιαγραφές θα πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερείς διατάξεις θέσπισης της διαδικασίας η οποία διέπει την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας

⁴⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁵⁰ Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

⁵¹ Οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2001, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων (ΕΕ L 11 της 15.1.2002, σ. 4).

χρήσης των συστατικών στοιχείων. Όσον αφορά ορισμένες υπηρεσίες ITS, και ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες C-ITS, η αδιάλειπτη συμμόρφωση με ορισμένες απαιτήσεις, καθώς και η διαλειτουργικότητα, είναι ουσιαστικής σημασίας για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ορθής λειτουργίας του συστήματος. Ως εκ τούτου, όπου κρίνεται απαραίτητο, στις προδιαγραφές στις οποίες καθορίζονται απαιτήσεις για τα προϊόντα θα πρέπει επίσης να καθορίζονται διαδικασίες σχετικές με την εποπτεία της αγοράς, όπως μεταξύ άλλων και ρήτρα διασφάλισης. Οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να βασίζονται στην απόφαση αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵², ειδικότερα όσον αφορά τις ενότητες των διαφόρων φάσεων των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της εποπτείας της αγοράς. Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³ θεσπίζεται πλαίσιο για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και των εξαρτημάτων και του σχετικού τους εξοπλισμού τους, ενώ με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 167/2013⁵⁴ και (ΕΕ) αριθ. 168/2013⁵⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίζονται κανόνες για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, καθώς και γεωργικών ή δασικών οχημάτων, των εξαρτημάτων και του σχετικού εξοπλισμού τους. Συνεπώς, θα επρόκειτο περί αλληλεπικάλυψης εργασιών αν προβλεπόταν αξιολόγηση της συμμόρφωσης του εξοπλισμού και των εφαρμογών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω νομοθετικών πράξεων. Ωστόσο, οι εν λόγω νομοθετικές πράξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων εφαρμόζονται σε εξοπλισμό που σχετίζεται με ITS και εγκαθίσταται εντός των οχημάτων, και δεν εφαρμόζονται σε εξωτερικό εξοπλισμό και λογισμικό ITS οδικής υποδομής που θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Στις περιπτώσεις αυτές, στις προδιαγραφές θα μπορούσαν να προβλέπονται διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και εποπτείας της αγοράς. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να περιορίζονται στις αναγκαίες ενέργειες για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

- (19) Στις περιπτώσεις που η ανάπτυξη και η χρήση εξοπλισμού και λογισμικού ITS περιλαμβάνουν συστήματα τεχνητής νοημοσύνης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές διατάξεις της επικείμενης πράξης για την τεχνητή νοημοσύνη⁵⁶.
- (20) Για εφαρμογές και υπηρεσίες ITS για τις οποίες απαιτούνται ακριβείς και εγγυημένες υπηρεσίες χρονισμού και εντοπισμού, πρέπει να χρησιμοποιούνται υποδομές που βασίζονται σε δορυφόρους ή σε οποιαδήποτε τεχνολογία παρέχει ισοδύναμα επίπεδα

⁵² Απόφαση αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 82).

⁵³ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

⁵⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

⁵⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

⁵⁶ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με την τεχνητή νοημοσύνη (πράξη για την τεχνητή νοημοσύνη) και για την τροποποίηση ορισμένων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης [COM(2021) 206 final].

ακρίβειας. Θα πρέπει να αξιοποιούνται οι συνέργειες μεταξύ του τομέα των μεταφορών και του διαστημικού τομέα της Ένωσης για την προώθηση της ευρύτερης χρήσης νέων τεχνολογιών, οι οποίες ανταποκρίνονται στην ανάγκη για ακριβείς και εγγυημένες υπηρεσίες χρονισμού και εντοπισμού. Το διαστημικό πρόγραμμα της Ένωσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁷ παρέχει υψηλής ποιότητας, επικαιροποιημένα και ασφαλή διαστημικά δεδομένα, πληροφορίες και υπηρεσίες μέσω των συστημάτων Galileo, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) και του Copernicus.

- (21) Η παροχή ασφαλών και αξιόπιστων υπηρεσιών χρονισμού και εντοπισμού αποτελεί βασικό στοιχείο για την αποτελεσματική λειτουργία των εφαρμογών και των υπηρεσιών ITS. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί η συμβατότητά τους με τον μηχανισμό ταυτοποίησης που παρέχει το πρόγραμμα Galileo, ώστε να μετριάστούν οι επιθέσεις υποκλοπής σημάτων από το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης («GNSS»).
- (22) Κατά την κατάρτιση των προγραμμάτων εργασίας που θεσπίζονται από την Επιτροπή δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, θα πρέπει να ζητείται η γνώμη των κρατών μελών και άλλων ενδιαφερομένων μερών, όπως για παράδειγμα άλλων ομάδων εμπειρογνομόνων και επιτροπών της Επιτροπής που ασχολούνται με τις ψηφιακές πτυχές των μεταφορών.
- (23) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά την έγκριση του υποδείγματος για τις εκθέσεις που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη, καθώς και για την έγκριση και την επικαιροποίηση των προγραμμάτων εργασίας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁸.
- (24) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε, για πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, να τροποποιεί τον κατάλογο των τύπων δεδομένων, τη διαθεσιμότητα των οποίων πρέπει να διασφαλίζουν τα κράτη μέλη, καθώς και τον κατάλογο των υπηρεσιών ITS, την ανάπτυξη των οποίων πρέπει να διασφαλίζουν τα κράτη μέλη. Η εν λόγω περίοδος θα πρέπει να παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις για την εν λόγω παράταση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και με ενδιαφερόμενα μέρη, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού

⁵⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 69).

⁵⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

έργου⁵⁹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής οι οποίοι ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (25) Για την εξασφάλιση συντονισμένης προσέγγισης, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των δραστηριοτήτων της επιτροπής που συστήνεται με την παρούσα οδηγία και των επιτροπών που έχουν συσταθεί με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 165/2014⁶⁰, (ΕΕ) 2019/1239⁶¹, (ΕΕ) 2020/1056⁶² και (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με τις οδηγίες 2007/2/ΕΚ⁶³ και την οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁴.
- (26) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση συντονισμένων και συνεκτικών ενεργειών ανάπτυξης διαλειτουργικών ευφών συστημάτων μεταφορών σε όλη την Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και/ή τον ιδιωτικό τομέα, μπορεί όμως να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της εν λόγω ανάπτυξης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (27) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα⁶⁵, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των επιμέρους διατάξεων της οδηγίας και των αντίστοιχων σημείων των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

⁵⁹ Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1).

⁶⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

⁶¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64).

⁶² Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).

⁶³ Οδηγία 2007/2/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2007, για τη δημιουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Inspire) (ΕΕ L 108 της 25.4.2007, σ. 1).

⁶⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

⁶⁵ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

- (28) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁶, ο οποίος γνωμοδότησε στις XX XX 2022,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2010/40/ΕΕ

Η οδηγία 2010/40/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

- (1) στο άρθρο 1 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:
- «2α. Η παρούσα οδηγία προβλέπει τη διαθεσιμότητα δεδομένων και την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS στο πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 2 με ειδική γεωγραφική κάλυψη, όπως ορίζεται στα παραρτήματα III και IV».
- (2) το άρθρο 2 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας οι κάτωθι τομείς αποτελούν τομείς προτεραιότητας για την ανάπτυξη και χρήση προδιαγραφών και προτύπων:
- α) I. Υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα·
- β) II. Υπηρεσίες ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας·
- γ) III. Υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία·
- δ) IV. Υπηρεσίες συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας·
- (3) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «18) “πρότυπο”: όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12).

β) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 19) έως 24):

⁶⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

«19) “συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών” ή “C-ITS”: ευφυή συστήματα μεταφορών τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες ITS να συνεργάζονται με την ανταλλαγή ασφαλών και αξιόπιστων μηνυμάτων·

20) “υπηρεσία C-ITS”: υπηρεσία η οποία παρέχεται μέσω C-ITS·

21) “διαθεσιμότητα δεδομένων”: η ύπαρξη δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·

22) “εθνικό σημείο πρόσβασης”: ψηφιακή διεπαφή που έχει συσταθεί από κράτος μέλος και αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης στα δεδομένα, όπως ορίζεται στις προδιαγραφές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6·

23) “προσβασιμότητα των δεδομένων”: η δυνατότητα να ζητούνται και να λαμβάνονται δεδομένα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης·

24) “ψηφιακή υπηρεσία πολυτροπικής κινητικότητας”: υπηρεσία με την οποία παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα δεδομένα για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, όπως η τοποθεσία των εγκαταστάσεων μεταφοράς, τα ωράρια, η διαθεσιμότητα ή οι ναύλοι για περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει χαρακτηριστικά που δίνουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης κρατήσεων ή πληρωμών ή έκδοσης εισιτηρίων»·

(4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Εφαρμογή προδιαγραφών για την ανάπτυξη συστημάτων ευφύων μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι προδιαγραφές που θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6 εφαρμόζονται στις εφαρμογές και υπηρεσίες ITS όταν αυτές αναπτύσσονται, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στο παράρτημα II. Η λήψη των εν λόγω μέτρων δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να αποφασίζουν για την ανάπτυξη αυτών των εφαρμογών και υπηρεσιών στο έδαφός τους. Το δικαίωμα αυτό ισχύει με την επιφύλαξη των άρθρων 6α και 6β. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης για την επιβολή των εν λόγω προδιαγραφών.

2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης στους τομείς προτεραιότητας στον βαθμό που δεν έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές για τους εν λόγω τομείς.

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης, με τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη, όπου κρίνεται απαραίτητο, όσον αφορά τις επιχειρησιακές πτυχές της εφαρμογής και τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές που θεσπίζει η Επιτροπή, όπως για παράδειγμα τα πρότυπα και τα εναρμονισμένα προφίλ της ΕΕ, τους κοινούς ορισμούς, τα κοινά μεταδεδομένα, τις κοινές απαιτήσεις ποιότητας και τις πτυχές που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα των αρχιτεκτονικών των εθνικών σημείων πρόσβασης, τις κοινές προϋποθέσεις για ανταλλαγή δεδομένων, καθώς και τις κοινές δραστηριότητες κατάρτισης και ενημέρωσης.»·

(5) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Με την επιφύλαξη των διαδικασιών που ορίζονται με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, στις προδιαγραφές καθορίζονται, κατά περίπτωση, οι όροι με τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν,

έπειτα από κοινοποίηση στην Επιτροπή, να θεσπίζουν πρόσθετους κανόνες για την παροχή υπηρεσιών ITS στο σύνολο ή σε τμήμα του εδάφους τους, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κανόνες δεν παρεμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα.»

β) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Οι προδιαγραφές βασίζονται, κατά περίπτωση, σε πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 8.

Κατά περίπτωση και, ειδικότερα, όταν αυτό δικαιολογείται για λόγους ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν κανόνες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και την εποπτεία της αγοράς, καθώς και ρήτρα διασφάλισης, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 768/2008/EK.

Οι προδιαγραφές συνάδουν με τις αρχές του παραρτήματος II.»

* Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).»

(6) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 6α και 6β:

«Άρθρο 6α

Διαθεσιμότητα δεδομένων

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, για κάθε τύπο δεδομένων που αναφέρεται στο παράρτημα III, διατίθενται δεδομένα για τη γεωγραφική κάλυψη που σχετίζεται με τον εν λόγω τύπο δεδομένων, το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο έως την αντίστοιχη ημερομηνία που ορίζεται στο παράρτημα αυτό.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των εν λόγω δεδομένων στα εθνικά σημεία πρόσβασης έως την αυτή ημερομηνία.

Άρθρο 6β

Ανάπτυξη υπηρεσιών ITS

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS που προσδιορίζονται στο παράρτημα IV, για τη γεωγραφική κάλυψη που ορίζεται στο εν λόγω παράρτημα έως την ημερομηνία που καθορίζεται σε αυτό»

(7) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι 1α και 1β:

«1α. Κατόπιν ανάλυσης κόστους-οφέλους και διενέργειας εκτίμησης των επιπτώσεων και κατόπιν κατάλληλων διαβουλεύσεων, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται σύμφωνα με το άρθρο 12 να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση του καταλόγου των τύπων δεδομένων που αναφέρονται στο παράρτημα III, συμπεριλαμβανομένων της ημερομηνίας εφαρμογής και της γεωγραφικής κάλυψης για κάθε τύπο δεδομένων. Οι εν λόγω τροποποιήσεις συνάδουν με τις κατηγορίες δεδομένων που ορίζονται στο πλέον πρόσφατο πρόγραμμα εργασίας το οποίο εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 5.

1β. Κατόπιν ανάλυσης κόστους-οφέλους στην οποία λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι εξελίξεις στην αγορά και στην τεχνολογία, κατόπιν διενέργειας εκτίμησης επιπτώσεων και κατάλληλων διαβουλεύσεων, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται σύμφωνα

με το άρθρο 12 να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση του καταλόγου των υπηρεσιών ITS που αναφέρονται στο παράρτημα IV, συμπεριλαμβανομένων της ημερομηνίας εφαρμογής και της γεωγραφικής κάλυψης για κάθε υπηρεσία ITS. Οι εν λόγω τροποποιήσεις συνάδουν με τον κατάλογο των υπηρεσιών που ορίζεται στο πλέον πρόσφατο πρόγραμμα εργασίας το οποίο εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 5».

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 12.»

- (8) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7α:

«Άρθρο 7α

Προσωρινά μέτρα

Σε περίπτωση κατάστασης ανάγκης με σοβαρές άμεσες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, την κυβερνοασφάλεια ή τη διαθεσιμότητα και την ακεραιότητα των υπηρεσιών ITS, η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή και εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει άμεσα εφαρμοστέες εκτελεστικές πράξεις για την αναστολή ή τη θέσπιση υποχρεώσεων, προκειμένου να επανορθώσει την εν λόγω κατάσταση, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής των τομέων προτεραιότητας που καθορίζονται στο άρθρο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 3. Περιορίζονται αυστηρά στην αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της εν λόγω κατάστασης έκτακτης ανάγκης.»

- (9) στο άρθρο 8 παράγραφος 1, η φράση «οδηγία 98/34/EK» αντικαθίσταται από τη φράση «οδηγία (ΕΕ) 2015/1535».

- (10) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής

Σε περίπτωση που οι προδιαγραφές οι οποίες θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 αφορούν την επεξεργασία δεδομένων σχετικών με την κυκλοφορία, τη μετακίνηση ή το οδικό δίκτυο, τα οποία είναι δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679*, στις εν λόγω προδιαγραφές καθορίζονται οι κατηγορίες των εν λόγω δεδομένων και προβλέπονται κατάλληλες εγγυήσεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία 2002/58/EK. Κατά περίπτωση, ενθαρρύνεται η χρήση ανώνυμων δεδομένων.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/EK (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1)».

- (11) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10α:

«Άρθρο 10α

Σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ

Οι προδιαγραφές για τον τομέα προτεραιότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ), τις οποίες πρόκειται να θεσπίσει η Επιτροπή κατά την άσκηση των εξουσιών της σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1, καθορίζουν το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ που αναφέρεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος Ι. Στο εν λόγω σύστημα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα καθήκοντα:

- α) αρχή πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS·
- β) διαχειριστής καταλόγου εμπιστευσης C-ITS·
- γ) σημείο επαφής C-ITS.

Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της εκτέλεσης των εν λόγω καθηκόντων.»

- (12) στο άρθρο 12 παράγραφος 2 η ημερομηνία «27 Αυγούστου 2017» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «[Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]»·

- (13) το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την ευρωπαϊκή επιτροπή ITS (EIC). Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

2. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 σε συνδυασμό με το άρθρο 5. Οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο παραμένουν σε ισχύ έως ότου καταργηθούν. Η Επιτροπή καταργεί τις εν λόγω πράξεις μόλις λήξει η κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή τροποποιηθεί η σχετική κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με στόχο την επανόρθωση της κατάστασης, ανάλογα με το τι θα επέλθει νωρίτερα.

4. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Σε περίπτωση που η γνώμη της επιτροπής εκδίδεται με γραπτή διαδικασία, η εν λόγω διαδικασία περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εάν, εντός της προθεσμίας για την έκδοση της γνώμης, το αποφασίσει ο/η πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Εάν η επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών

αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»

- (14) το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Υποβολή εκθέσεων και πρόγραμμα εργασίας

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έως τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 12 μήνες] έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και όλων των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που συμπληρώνουν την παρούσα οδηγία, σχετικά με τις δραστηριότητες που λαμβάνονται και τα έργα που πραγματοποιούνται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τους τομείς προτεραιότητας και την εφαρμογή των άρθρων 6α και 6β.

2. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, το υπόδειγμα για τις αρχικές εκθέσεις, τις εκθέσεις προόδου και τον κατάλογο των βασικών δεικτών επιδόσεων οι οποίοι πρέπει να παρέχονται στις εκθέσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2.

3. Μετά την αρχική έκθεση, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση ανά 3 έτη σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται ως προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και όλων των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που συμπληρώνουν την παρούσα οδηγία, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.

4. Η Επιτροπή, 18 μήνες έπειτα από κάθε προθεσμία για την υποβολή εκθέσεων των κρατών μελών, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση συνοδεύεται από ανάλυση της λειτουργίας και της εφαρμογής της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των χρησιμοποιούμενων και απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων των άρθρων 5 έως 11 και του άρθρου 16, και αξιολογεί, κατά περίπτωση, την ανάγκη τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.

5. Έως τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 12 μήνες], η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη και με έκδοση εκτελεστικής πράξης, εγκρίνει πρόγραμμα εργασίας. Αυτή η εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4. Στο πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνονται στόχοι και ημερομηνίες για την ετήσια εφαρμογή του προγράμματος, καθώς και ο κατάλογος με τις κατηγορίες δεδομένων και υπηρεσιών ITS για τις οποίες η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1α και 1β.

Πριν από κάθε επόμενη πενταετή παράταση της εξουσίας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή εκδίδει νέο πρόγραμμα εργασίας μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4. »

- (15) τα παραρτήματα I και II αντικαθίστανται από το κείμενο των παραρτημάτων I και II της παρούσας οδηγίας·

- (16) προστίθενται τα παραρτήματα III και IV όπως ορίζεται στα παραρτήματα III και IV της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 18 μήνες] το αργότερο. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από αυτή την παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν τον τρόπο που συντάσσεται η παραπομπή.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν για τον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος