



Συμβούλιο  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 4 Φεβρουαρίου 2022  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	2 Φεβρουαρίου 2022
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	C(2022) 492 final
Θέμα:	ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 2.2.2022 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

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - C(2022) 492 final.

συνημμ.: C(2022) 492 final



Βρυξέλλες, 2.2.2022  
C(2022) 492 final

**ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 2.2.2022**

**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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (στο εξής: ITS), καθορίζονται οι προδιαγραφές για να διασφαλιστούν η προσβασιμότητα, η ανταλλαγή, η περαιτέρω χρήση και η επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία από τις οδικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης οδών και τους παρόχους υπηρεσιών για την παροχή σε ενωσιακό επίπεδο υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (στο εξής: RTTI).

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός αναφέρει ότι οι τύποι δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημά του, οι οποίοι είναι διαθέσιμοι σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο (αναγνώσιμο από μηχανήματα) μορφότυπο και σχετίζονται με το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (στο εξής: ΔΕΟ-Δ), άλλους αυτοκινητόδρομους ή τομείς προτεραιότητας που ορίζονται από τα κράτη μέλη, πρέπει να ανταλλάσσονται μέσω ενός εθνικού σημείου πρόσβασης (στο εξής: ΕΣΠ) σε κάθε κράτος μέλος σε τυποποιημένο μορφότυπο. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός απαριθμεί επίσης τις προϋποθέσεις για την πρόσβαση, τη χρήση και την επικαιροποίηση των δεδομένων, τον τρόπο αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό και το περιεχόμενο των εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός εφαρμόζεται από την 13η Ιουλίου 2017.

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός δεν προβλέπει τη δημιουργία δεδομένων τα οποία δεν υπάρχουν ακόμη σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις του ισχύουν μόνο για τους τύπους δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα και υπάρχουν ήδη σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.

Ομοίως, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός δεν απαιτεί τη δωρεάν ανταλλαγή των τύπων δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που προβλέπονται σε άλλο ενωσιακό ή εθνικό νομοθέτημα. Τα ΕΣΠ παρέχουν υπηρεσίες ανακάλυψης ώστε να μπορούν τα ενδιαφερόμενα μέρη να μάθουν ποια δεδομένα είναι διαθέσιμα, καθώς και τους όρους και τις προϋποθέσεις που ισχύουν για την περαιτέρω χρήση. Τα δεδομένα που παρατίθενται στα ΕΣΠ είναι δυνατόν να υπόκεινται σε συμφωνίες αδειοδότησης προκειμένου να παραχωρηθεί πρόσβαση ή να ανταλλάσσονται τα δεδομένα.

Ο τομέας των ευφυών συστημάτων μεταφορών μεταβάλλεται με ταχείς ρυθμούς, με νέες εφαρμογές όσον αφορά τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα να υλοποιούνται και περισσότερες να διαφαίνονται στο μέλλον. Προκειμένου να υποστηριχθεί η περαιτέρω ανάπτυξη των υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε ενωσιακό επίπεδο, απαιτούνται πρόσθετοι τύποι δεδομένων, για παράδειγμα σχετικά με τις ρυθμίσεις πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις (στο εξής: UVAR) ή τα σημεία επαναφόρτισης / ανεφοδιασμού με καύσιμα, ώστε να καταστούν δυνατές πιο ακριβείς και αξιόπιστες πληροφορίες για τις μετακινήσεις από πόρτα σε πόρτα· νέες πηγές δεδομένων (για παράδειγμα, δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος) μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και των εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου. Επιπλέον, η γεωγραφική κάλυψη των δεδομένων πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει περιφερειακές και αστικές περιοχές οι οποίες, επί του παρόντος, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

Αυτά τα ζητήματα τέθηκαν, μεταξύ άλλων προτεραιοτήτων, στο επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών, που εκδόθηκε τον Δεκέμβριο του 2018<sup>1</sup> μετά από έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα ευφυή συστήματα μεταφορών<sup>2</sup>, σχετικά με το έργο που πρέπει να αναλάβει η Επιτροπή. Σύμφωνα με τους στόχους του προγράμματος εργασίας, και μετά από ενδελεχή έρευνα η οποία περιλάμβανε ανάλυση κόστους-οφέλους, συστάθηκε η αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

Η αναθεώρηση περιλαμβάνεται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>3</sup>, που δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2020, ως δράση 36 στο πλαίσιο του εμβληματικού τομέα 6 («Υλοποίηση της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας»). Ο παρών κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός συμβάλλει στο να αξιοποιήσει πλήρως η ΕΕ τις έξυπνες ψηφιακές λύσεις και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Η αναθεώρηση αποσκοπεί επίσης στη διευκρίνιση τυχόν αλληλεπικαλύψεων μεταξύ άλλων κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών που συμπληρώνουν την οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών και στην εναρμόνιση της προσέγγισής τους με τις εξελίξεις στον τομέα.

Η αναθεώρηση αποτελεί μέρος του μεταβαλλόμενου σκηνικού της νομοθεσίας σχετικά με τα δεδομένα, το οποίο υποστηρίζεται από την ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα, του Φεβρουαρίου του 2020. Ένα από τα μέτρα αυτής της στρατηγικής, η πράξη για τη διακυβέρνηση δεδομένων, στοχεύει στη διασφάλιση της αποτελεσματικής περαιτέρω χρήσης των δεδομένων για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών προς τους πολίτες της ΕΕ και για την αποφυγή μονοπωλίων όσον αφορά τα δεδομένα.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Η παρούσα κατ' εξουσιοδότηση πράξη συμπληρώνει την οδηγία 2010/40/ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 7, και αποτελεί το χωριστό νομοθέτημα για τη δράση προτεραιότητας β), όπως ορίζεται στο άρθρο 3. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 12 της ίδιας οδηγίας.

### **• Επικουρικότητα**

Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια, μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και συνεπώς περιορίζουν τις εκπομπές των οχημάτων προς όφελος των χρηστών του οδικού δικτύου και του ευρωπαϊκού πληθυσμού. Στόχος του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού είναι να βελτιωθούν η προσβασιμότητα, η ανταλλαγή, η περαιτέρω χρήση και η επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία που είναι απαραίτητες για την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης υψηλής ποιότητας για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf)

<sup>2</sup>

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=el>.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

Υπάρχει ήδη μια ενωσιακή αγορά για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και είναι προς το συμφέρον των χρηστών, των πελατών, των δημόσιων αρχών, των παρόχων αυτών των υπηρεσιών και του ευρύτερου κοινού να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες για την περαιτέρω ανάπτυξή της με καινοτόμους τρόπους. Η περαιτέρω ανάπτυξη των υπηρεσιών πληροφόρησης για τη διασυνοριακή κυκλοφορία σε επίπεδο ΕΕ διευκολύνεται από ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων για τα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών για την τυποποίηση, την προσβασιμότητα, την ποιότητα των δεδομένων και τα ενδιαφερόμενα μέρη που απαιτούνται για την παροχή δεδομένων για περαιτέρω χρήση. Υπάρχει επίσης ανάγκη για εναρμονισμένες διατάξεις σχετικά με τη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι παρέχουν (παρόμοιες) πληροφορίες σε ολόκληρη την Ευρώπη με συνεκτικό τρόπο.

- **Αναλογικότητα**

Στο μεταβαλλόμενο σκηνικό των υπηρεσιών ψηφιακής πληροφόρησης, η κατάργηση και η αντικατάσταση του υφιστάμενου κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού είναι η απλούστερη μορφή ενωσιακής δράσης που θα συνεχίσει να επιτυγχάνει τον στόχο της αδιάλειπτης παροχής υπηρεσιών πληροφόρησης υψηλής ποιότητας για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση. Αυτό απαιτεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εναρμονίσουν τις απαιτήσεις με τις πλέον πρόσφατες εξελίξεις και τη νομοθεσία ώστε να συμπεριληφθούν μελλοντικές καινοτομίες. Δεδομένου ότι η αποτελεσματική μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα υποστηρίζεται ολοένα και περισσότερο από υπηρεσίες πληροφόρησης, είναι απαραίτητο οι υπηρεσίες αυτές να έχουν πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα τυποποιημένων δεδομένων υψηλής ποιότητας σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

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

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για την κατάρτιση της πρότασης πραγματοποιήθηκαν δύο έρευνες μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (τον Απρίλιο του 2020 και τον Ιούνιο του 2020), δύο ανοικτές ημερίδες (στις 8 Μαΐου 2020 και στις 3 Δεκεμβρίου 2020) και τρεις γύροι συνεντεύξεων με επιλεγμένα ενδιαφερόμενα μέρη<sup>4</sup>.

Τον Ιανουάριο του 2020 διεξήχθη ένας πρώτος γύρος διερευνητικών συνεντεύξεων για την παροχή εισερχόμενων δεδομένων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση των ερευνητικών ερωτημάτων. Στις 24 Φεβρουαρίου 2020, πραγματοποιήθηκε μια πρώτη συνάντηση εμπειρογνομόνων με τα κράτη μέλη για την παροχή μιας επισκόπησης της μέχρι τότε εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, των επόμενων βημάτων που προβλέπονταν για την εφαρμογή του και της υποστηρικτικής μελέτης.

Μια πρώτη στοχευμένη έρευνα μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών πραγματοποιήθηκε από τις 24 Μαρτίου έως τις 25 Απριλίου 2020, ενσωματώνοντας τις παρατηρήσεις και τις πληροφορίες που είχαν συγκεντρωθεί έως τότε σχετικά με τα προβλήματα και τις προκλήσεις που εντοπίστηκαν στον τομέα· η συγκεκριμένη έρευνα συγκέντρωσε 153 απαντήσεις. Στις 8 Μαΐου πραγματοποιήθηκε μια ημερίδα για τα ενδιαφερόμενα μέρη

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en)

προκειμένου να συζητηθούν και να επικυρωθούν τα αποτελέσματα της πρώτης έρευνας, ενώ ένας δεύτερος γύρος συνεντεύξεων με ενδιαφερόμενα μέρη πραγματοποιήθηκε από τις 18 Μαΐου έως τις 2 Ιουνίου 2020. Οι εν λόγω συνεντεύξεις χρησιμοποιήθηκαν για την επικύρωση των αποτελεσμάτων από την ημερίδα των ενδιαφερόμενων μερών και τη στοχευμένη έρευνα.

Μια δεύτερη στοχευμένη έρευνα ξεκίνησε στις 14 Σεπτεμβρίου 2020 και παρέμεινε ανοιχτή για 2 εβδομάδες, προσελκύνοντας 96 συμμετέχοντες. Ένας τρίτος γύρος συνεντεύξεων για την επικύρωση των αποτελεσμάτων της μελέτης ξεκίνησε στις 14 Οκτωβρίου 2020 και διήρκεσε 3 εβδομάδες. Συνολικά, πραγματοποιήθηκαν 50 συνεντεύξεις σε βάθος με ενδιαφερόμενα μέρη.

Για την επικύρωση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης κόστους-οφέλους, επιλέχθηκαν πέντε περιπτώσιολογικές μελέτες και βελτιώθηκαν κατά τις συνεδριάσεις εργασίας με εκπροσώπους ΕΣΠ διαφόρων τύπων, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 9 και 20 Νοεμβρίου 2020. Στις 3 Δεκεμβρίου 2020 διοργανώθηκε μια τελική ημερίδα για τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της υποστηρικτικής μελέτης σε όλους τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία. Κάθε ημερίδα για τα ενδιαφερόμενα μέρη προσέλκυσε περισσότερους από 100 συμμετέχοντες.

- **Χρήση εμπειρογνωσίας**

Τα κράτη μέλη, καθώς και οι χώρες του ΕΟΧ και η Ελβετία, κλήθηκαν να ορίσουν εμπειρογνώμονες προκειμένου να παρακολουθήσουν μια σειρά συνεδριάσεων με την Επιτροπή ώστε να συνδράμουν στην ανάπτυξη της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού. Πραγματοποιήθηκαν δώδεκα συνεδριάσεις μεταξύ 24 Φεβρουαρίου 2020 και 13 Απριλίου 2021<sup>5</sup>, και εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συμμετείχαν επίσης σε ορισμένες από αυτές τις συνεδριάσεις. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν ορισμένες διμερείς συνεδριάσεις με κράτη μέλη.

- **Υποστηρικτική μελέτη**

Μια υποστηρικτική μελέτη, η οποία ολοκληρώθηκε το 2020, εξέτασε βασικές υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία καθώς και ποιοι πρόσθετοι τύποι δεδομένων θα μπορούσαν να υποστηρίξουν περαιτέρω τις εν λόγω υπηρεσίες. Η υποστηρικτική μελέτη εξέτασε το κόστος και τα οφέλη της συμπερίληψης αυτών των πρόσθετων τύπων δεδομένων στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό και της επέκτασης του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής πέρα από το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και άλλους αυτοκινητόδρομους, πιθανώς για όλους τους τύπους δεδομένων. Στη μελέτη διαπιστώθηκε ότι το ποσοστό του οδικού δικτύου που καλύπτεται από δυναμικά δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου και δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο είναι περιορισμένο σε ολόκληρη την Ένωση, ιδίως πέρα από την ισχύουσα γεωγραφική κάλυψη του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, ακόμα και αν ορισμένοι τύποι δυναμικών δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου θεωρηθούν επίσης σημαντικοί για τις υπηρεσίες RTTI (π.χ. δυναμικά όρια ταχύτητας, κλείσιμο οδού).

Λαμβάνοντας υπόψη τις υψηλές επενδύσεις που απαιτούνται για την ψηφιοποίηση των διαδικασιών και/ή την ανάπτυξη νέων αισθητήρων, η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=1941>.

ότι η βελτίωση της πρόσβασης σε οποιονδήποτε από αυτούς τους τύπους δεδομένων που θα τους καταστήσει προσβάσιμους μέσω ενός ΕΣΠ, υπό την προϋπόθεση ότι είναι ήδη διαθέσιμοι σε ψηφιοποιημένη μορφή, αποφέρει οφέλη όσον αφορά τη λιγότερη συμφόρηση, τον λιγότερο χρόνο διαδρομής και τις λιγότερες εκπομπές σε όλα τα καλυπτόμενα οδικά δίκτυα. Ως εκ τούτου, η βελτίωση της προσβασιμότητας των δεδομένων σε όλα τα οδικά δίκτυα ήταν το σημείο εκκίνησης για την αναθεώρηση του κειμένου του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

Επιπλέον του βασικού σεναρίου ελήφθησαν υπόψη τρεις επιλογές πολιτικής. Στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου, εξετάστηκε η ανάπτυξη του τομέα χωρίς καμία νομοθετική παρέμβαση, αλλά λήφθηκε υπόψη η συγκυρία της πανδημίας και τα άλλα μέτρα που ελήφθησαν για τη βελτίωση της βιωσιμότητας των μεταφορών κατά την επόμενη δεκαετία. Οι επιλογές πολιτικής ήταν οι εξής:

- 1) Επιλογή πολιτικής 1, η οποία περιλάμβανε πρόσθετους τύπους δεδομένων (όπως UVAR) στην ισχύουσα γεωγραφική κάλυψη του δικτύου ΔΕΟ-Δ, άλλους αυτοκινητόδρομους και ζώνες προτεραιότητας, μόνο όταν είναι ήδη διαθέσιμοι σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.
- 2) Επιλογή πολιτικής 2, η οποία περιλάμβανε την επιλογή πολιτικής 1 + επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης σε άλλες οδικές αρτηρίες, τόσο για τους τρέχοντες όσο και για πιθανούς πρόσθετους τύπους δεδομένων, όταν αυτοί είναι ήδη διαθέσιμοι σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.
- 3) Επιλογή πολιτικής 3, η οποία περιλάμβανε την επιλογή πολιτικής 2 και εξέτασε την υποχρεωτικότητα της διαθεσιμότητας δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, γεγονός που σημαίνει ότι τα δεδομένα θα πρέπει να δημιουργηθούν, αν δεν είναι διαθέσιμα, στην καταλληλότερη γεωγραφική κάλυψη. Από την αρχή της μελέτης και σε συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, αναγνωρίστηκε ότι αυτό δεν θα περιλαμβανόταν στην αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, καθώς θα υπερέβαινε τις εξουσίες που ανατίθενται στην Επιτροπή στην οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Αυτή η επιλογή πολιτικής συμπεριλήφθηκε μόνο για τη διερεύνηση των επιπτώσεων της διαθεσιμότητας συγκεκριμένων τύπων δεδομένων στις υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και για τη συμμετοχή των ίδιων εμπειρογνομόνων των ενδιαφερομένων και των κρατών μελών στη διαδικασία, και εν συνεχεία δεν καλύπτεται.

Η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό, θα πρέπει να συμπεριληφθούν πρόσθετα δεδομένα που σχετίζονται με UVAR, σημεία και σταθμούς επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με καύσιμα, ιστορικά δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία, άλλους ειδικούς κανόνες σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία καθώς και δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος, λόγω των οφελών που αποφέρουν στις τρέχουσες (π.χ. υπηρεσίες πλοήγησης, ευφυής έλεγχος ταχύτητας) και τις μελλοντικές υπηρεσίες RTTI (π.χ. συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα). Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού πρέπει να επεκταθεί ώστε να καλύπτει ολόκληρο το οδικό δίκτυο, όχι μόνο όσον αφορά τους πρόσθετους τύπους δεδομένων αλλά και για όλα τα δεδομένα που καλύπτονται επί του παρόντος από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό. Αυτό διευκολύνει τη μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα και διασφαλίζει ότι τα δεδομένα είναι προσβάσιμα σε όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, όσον αφορά τη θέση και τη διαθεσιμότητα των σημείων επαναφόρτισης και

ανεφοδιασμού, πληροφορίες οι οποίες είναι ακόμα πιο σημαντικές σε περιοχές όπου υπάρχουν λίγες τέτοιες εγκαταστάσεις.

Όσον αφορά τους πρόσθετους τύπους δεδομένων, η ανάλυση πρότεινε ότι, σε περίπτωση που ιστορικά δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία και δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος τα οποία αφορούν ολόκληρο το οδικό δίκτυο είναι ήδη διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, θα πρέπει να καταστούν προσβάσιμα μέσω του ΕΣΠ (επιλογή πολιτικής 2).

Η υποστηρικτική μελέτη θεμελίωσε τα επιχειρήματα υπέρ της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, προσθέτοντας τύπους δεδομένων και επεκτείνοντας τη γεωγραφική κάλυψη σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο. Άλλες επικαιροποιήσεις των προδιαγραφών και των απαιτήσεων τυποποίησης έχουν συμπεριληφθεί στο αναθεωρημένο κείμενο σύμφωνα με όσα περιγράφονται παραπάνω και στην ενότητα 5.1.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Λαμβάνοντας υπόψη την έκταση των απαιτούμενων αλλαγών και προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια και η αναγνωσιμότητα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, προτείνεται η κατάργηση και η αντικατάσταση του ισχύοντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962. Διαπιστώθηκε δυνατότητα απλούστευσης της νομοθεσίας και/ή μείωσης του περιττού κόστους με την εξάλειψη των αλληλεπικαλύψεων στους τύπους δεδομένων μεταξύ των διαφόρων κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών βάσει της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών και τη συμπερίληψη της υποβολής εκθέσεων στις εκθέσεις προόδου της οδηγίας για τα ευφυή συστήματα μεταφορών.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Στην ΕΕ, το δικαίωμα προστασίας των προσωπικών δεδομένων κατοχυρώνεται με το άρθρο 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όταν τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, αυτή εκτελείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ, ιδίως με τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία Δεδομένων [στο εξής: «ΓΚΠΔ» ή «κανονισμός (ΕΕ) 2016/679»] και την οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες (οδηγία 2002/58/ΕΚ).

#### **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Δεν αναμένονται επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ, οι οποίες να απορρέουν άμεσα από την εφαρμογή του νέου κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

#### **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

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

##### **5.1. Πρόσθετοι τύποι δεδομένων, αναδιοργάνωση και μετονομασία των κατηγοριών δεδομένων και βελτιωμένες συνέργειες με άλλα νομοθετήματα**

Οι προηγούμενες κατηγορίες δεδομένων (στατικά δεδομένα, δυναμικά δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου και δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία)

μετονομάστηκαν και οι τύποι δεδομένων τους αναδιατάχθηκαν προκειμένου να εναρμονιστούν καλύτερα με τα χαρακτηριστικά των δεδομένων και τις ειδικές απαιτήσεις. Οι νέες κατηγορίες δεδομένων είναι δεδομένα σχετικά με τις υποδομές, δεδομένα σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς, δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου και δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο. Οι πρόσθετοι τύποι δεδομένων που καθιερώνονται στον νέο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό είναι οι εξής:

- Δεδομένα σχετικά με τις υποδομές:
  - θέση σημείων και σταθμών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με καύσιμα<sup>6</sup>
  - θέση εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και ανάπαυσης.
- Δεδομένα σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς:
  - περιορισμοί βάρους/μήκους/πλάτους/ύψους
  - μονόδρομοι
  - όρια περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων που ισχύουν σε επίπεδο ζώνης, τρέχουσα κατάσταση πρόσβασης και προϋποθέσεις κυκλοφορίας σε ρυθμιζόμενες ζώνες κυκλοφορίας.
- Δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο:
  - ύπαρξη διαθέσιμων σημείων ανεφοδιασμού και πρατηρίων εναλλακτικών τύπων καυσίμων
  - τιμή ad hoc επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού.

Για την καλύτερη εναρμόνισή τους με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/1926 όσον αφορά τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μεταφορές και την οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων<sup>6</sup>, ορισμένοι τύποι δεδομένων απαλείφθηκαν ή μετονομάστηκαν. Για παράδειγμα, τα δεδομένα σχετικά με τη στάθμευση απαλείφθηκαν όσον αφορά τα δεδομένα για τα διόδια, προστέθηκε αναφορά στους διαθέσιμους τρόπους λιανικής πώλησης και στις μεθόδους συμπλήρωσης για την πληρωμή διοδίων [σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/1926].

Όπως τονίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 45 και 46 της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [COM(2021) 559 final], είναι αναγκαίο να παρέχεται στους καταναλωτές επαρκής πληροφόρηση σχετικά με τη γεωγραφική τοποθεσία, τα χαρακτηριστικά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα. Αυτό περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών έξυπνης φόρτισης και αμφίδρομης φόρτισης, καθώς επίσης και πληροφορίες σχετικά με το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας των εναλλακτικών καυσίμων που πωλούνται, όπως προβλέπεται στο άρθρο 20α της πρότασης οδηγίας για την

<sup>6</sup> Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, θα πρέπει να καθοριστούν απαιτήσεις για τους τύπους των δεδομένων και τις υποχρεώσεις των ενδιαφερόμενων μερών που πρέπει να διατίθενται και να είναι προσβάσιμα στις αντίστοιχες υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με βάση τα αποτελέσματα της υπό εξέλιξη υποστηρικτικής δράσης προγράμματος στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» με τίτλο «Συλλογή δεδομένων σχετικά με τα σημεία επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και τους μοναδικούς κωδικούς ταυτοποίησης για τους παράγοντες της ηλεκτροκίνησης» (στο εξής: IDACS).

Στα αντίστοιχα άρθρα προστέθηκαν διατάξεις που υποστηρίζουν την προσβασιμότητα και την περαιτέρω χρήση των τύπων δεδομένων του παραρτήματος ως ιστορικά δεδομένα, προγνωστικά δεδομένα και δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος.

## **5.2. Επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης και ιεράρχηση σημαντικών τύπων δεδομένων**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού επεκτάθηκε για να καλύψει ολόκληρο το οδικό δίκτυο, εξαιρουμένων των ιδιωτικών οδών. Οι ιδιωτικές οδοί που αποτελούν μέρος του δικτύου ΔΕΟ-Δ ή έχουν χαρακτηριστεί ως αυτοκινητόδρομοι ή κύριες οδοί δεν αποτελούν μέρος αυτής της εξαίρεσης. Αυτή η επέκταση της γεωγραφικής κάλυψης θα ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2028 για όλους τους τύπους δεδομένων που παρατίθενται στο παράρτημα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

Έχει θεσπιστεί ένα ενδιάμεσο στάδιο για να επιτραπεί στα κράτη μέλη να αυξήσουν σταδιακά την πρόσβαση στα δεδομένα, καλώντας τα να καθορίσουν ένα δίκτυο κύριων οδών, που ορίζονται ως οδοί οι οποίες συνδέουν μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και οι οποίες δεν ταξινομούνται ως μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου ή ως αυτοκινητόδρομοι. Όλοι οι τύποι δεδομένων που παρατίθενται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό για το δίκτυο ΔΕΟ-Δ, άλλους αυτοκινητόδρομους και κύριες οδούς, πρέπει να είναι προσβάσιμοι μέσω των ΕΣΠ έως την 1η Ιανουαρίου 2025.

Από τον κατάλογο των τύπων δεδομένων στο παράρτημα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, ορισμένοι τύποι δεδομένων έχουν επισημανθεί ως «σημαντικοί» λόγω της φύσης τους: παρέχουν πληροφορίες σχετικά με ρυθμίσεις, περιορισμούς ή καταστάσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα οποία θα μπορούσαν να εκθέσουν τους χρήστες του οδικού δικτύου σε αποκλεισμένους δρόμους, πρόστιμα ή επικίνδυνες καταστάσεις. Προκειμένου να διασφαλιστεί η όσο το δυνατόν συντομότερη έναρξη των εργασιών για την προσβασιμότητα των εν λόγω τύπων δεδομένων, ο νέος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός ορίζει την ίδια προθεσμία της 1ης Ιανουαρίου 2025 για την προσβασιμότητα (εάν αυτοί οι τύποι δεδομένων υπάρχουν σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο) σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο.

## **5.3. Βελτίωση της περαιτέρω χρήσης δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία**

Για την αποκόμιση των οφελών από τη βελτίωση της προσβασιμότητας δεδομένων, είναι απαραίτητη η περαιτέρω χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις για την περαιτέρω χρήση συγκεκριμένων τύπων δεδομένων ενισχύθηκαν στον νέο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό. Όταν ένα κράτος μέλος καθιστά προσβάσιμα, μέσω ΕΣΠ, δεδομένα σχετικά με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, σχέδια

κυκλοφορίας ή προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, προτείνεται οι πάροχοι υπηρεσιών να υποχρεούνται να χρησιμοποιούν περαιτέρω τα εν λόγω δεδομένα στις υπηρεσίες που παρέχουν στους χρήστες του οδικού δικτύου, έτσι ώστε οι πληροφορίες που παρέχονται μέσω αυτών των υπηρεσιών να συνάδουν με τα δεδομένα που κατέστησαν προσβάσιμα. Αυτό βελτιώνει τα κίνητρα των δημόσιων αρχών να ψηφιοποιήσουν τους εν λόγω τύπους δεδομένων, καθώς καθιστώντας τα προσβάσιμα αυξάνονται τα κοινωνικά οφέλη και βελτιώνονται τα αποτελέσματα πολιτικής. Επιπλέον, οι ισχύουσες διατάξεις σχετικά με την αναφορά ανακριβειών των δεδομένων στις δημόσιες αρχές βελτιώθηκαν και επεκτάθηκαν σε όλους τους κατόχους δεδομένων, γεγονός που με τη σειρά του θα βελτιώσει την ποιότητα των δεδομένων.

#### **5.4. Ευελιξία για περαιτέρω ανάπτυξη των προτύπων και των απαιτήσεων ποιότητας των δεδομένων**

Πολλά διαφορετικά πρότυπα αναφέρονται ρητά στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό, ενώ το DATEX II<sup>7</sup> χρησιμοποιείται σε όλες τις κατηγορίες δεδομένων. Έχουν προστεθεί παραπομπές στην υποδομή INSPIRE<sup>8</sup> και στο TN-ITS<sup>9</sup> όπου χρειάζεται, καθώς και η απαίτηση για τα κράτη μέλη να συνεργάζονται σε περιπτώσεις όπου λείπουν ευρωπαϊκά πρότυπα για συγκεκριμένους τύπους δεδομένων ή να καθορίζουν πρότυπα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κοινή εναλλακτική λύση. Στόχος είναι να εναρμονιστεί κάθε περαιτέρω εργασία τυποποίησης και να αποφευχθεί ο κατακερματισμός λόγω της χρήσης διαφορετικών προτύπων.

Η ίδια προσέγγιση υιοθετήθηκε κατά τον καθορισμό των απαιτήσεων ποιότητας των δεδομένων, οι οποίες πρέπει να αναπτυχθούν από τα συνεργαζόμενα κράτη μέλη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη. Οι τρέχουσες εργασίες σχετικά με τις απαιτήσεις ποιότητας και τις προδιαγραφές μεταδεδομένων πρέπει να αναπτύσσονται και να εναρμονίζονται συνεχώς.

#### **5.5. Βελτίωση της περαιτέρω χρήσης δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος**

Τα δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος αποτελούν πιθανή πηγή δεδομένων για πολλούς τύπους δεδομένων του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού. Αυτή η πηγή μπορεί να χρησιμοποιηθεί, για παράδειγμα, για τον προσδιορισμό ταχυτήτων, χρόνων διαδρομής, κακής κατάστασης οδοστρώματος καθώς και ατυχημάτων και συμβάντων που λαμβάνουν χώρα στο οδικό δίκτυο. Προκειμένου να αξιοποιηθεί αυτή η πηγή δεδομένων για συγκεκριμένες εργασίες λειτουργίας του δημόσιου οδικού δικτύου, όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας και η διαχείριση περιουσιακών στοιχείων, σύμφωνα με τον νέο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό, οι δημόσιες αρχές μπορούν να ζητούν από τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και από τους παρόχους υπηρεσιών να ανταλλάσσουν αντίστοιχους τύπους δεδομένων υπό δίκαιους, εύλογους και αμερόληπτους (στο εξής: FRAND) όρους. Εάν χρησιμοποιούνται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τότε η επεξεργασία τους θα απαιτεί από τις δημόσιες αρχές να μπορούν να υποδείξουν μια νόμιμη βάση σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Στόχος είναι να διευκολυνθούν οι δημόσιες αρχές ώστε να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα ή να επωφελούνται από υπηρεσίες που

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>

βασίζονται σε αυτά τα δεδομένα και να τους επιτραπεί η χρήση των δεδομένων/υπηρεσιών για τη βελτίωση της πληροφόρησης για τους χρήστες του οδικού δικτύου, τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και την αύξηση της οδικής ασφάλειας.

## **5.6. Φάσεις εφαρμογής και αναφοράς**

Προκειμένου τα κράτη μέλη και η βιομηχανία να έχουν επαρκή χρόνο για να συμμορφωθούν με τον νέο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό, έχει προταθεί ένα χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή εφαρμογή του. Τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλουν έκθεση σχετικά με τον προσδιορισμό των κύριων οδών (δηλαδή οδών εκτός αστικών περιοχών που συνδέουν μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και οι οποίες δεν ταξινομούνται ως μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου ή ως αυτοκινητόδρομοι) στην επικράτειά τους έως την 1η Ιανουαρίου 2023, για την οποία μπορούν να χρησιμοποιήσουν περαιτέρω τον ορισμό που αναφέρεται στην οδηγία για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών<sup>10</sup>.

Οι μεταγενέστερες πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, παρόλο που προσδιορίζονται στο άρθρο 12, θα αποτελούν μέρος των εκθέσεων προόδου που προβλέπονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ. Αυτό θα απλουστεύσει τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, καθώς οι εν λόγω εκθέσεις προόδου θα καλύπτουν την εφαρμογή τόσο της οδηγίας όσο και του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού.

Το πρώτο ορόσημο (πρόσβαση σε σημαντικούς τύπους δεδομένων σχετικά με ολόκληρο το οδικό δίκτυο, πρόσβαση σε όλους τους τύπους δεδομένων σχετικά με το δίκτυο ΔΕΟ-Δ, άλλους αυτοκινητόδρομους και κύριες οδούς) έχει οριστεί για την 1η Ιανουαρίου 2025. Η πρόσβαση σε όλους τους τύπους δεδομένων σχετικά με ολόκληρο το οδικό δίκτυο απαιτείται έως την 1η Ιανουαρίου 2028, αλλά αυτό αφορά μόνο δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο και επομένως μπορούν να χρησιμοποιηθούν περαιτέρω μέσω των ΕΣΠ.

---

<sup>10</sup> Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

## ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2.2.2022

**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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφώνων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς<sup>11</sup>, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2010/40/ΕΕ καθορίζεται ως δράση προτεραιότητας η παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο με σκοπό την ανάπτυξη και τη χρήση προδιαγραφών και προτύπων.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να εγκρίνει τις αναγκαίες προδιαγραφές για να εξασφαλιστούν η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια της ανάπτυξης και λειτουργικής χρήσης ευφώνων συστημάτων μεταφορών (ITS) για την παροχή σε επίπεδο ΕΕ υπηρεσιών πληροφόρησης σχετικά με την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο. Στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής καθορίζονται οι εν λόγω προδιαγραφές, με στόχο να βελτιωθούν η προσβασιμότητα, η ανταλλαγή, η περαιτέρω χρήση και η επικαιροποίηση των δεδομένων που είναι απαραίτητες για την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης υψηλής ποιότητας για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση.
- (3) Τα δεδομένα εξακολουθούν να παρέχουν τη βάση όσον αφορά τη δημιουργία πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο. Δεδομένου ότι η ανάπτυξη των ITS επιταχύνεται σε ολόκληρη την Ένωση, απαιτείται συνεχής υποστήριξη της με τη μορφή αυξημένης και απρόσκοπτης πρόσβασης σε υφιστάμενους και νέους τύπους

<sup>11</sup> Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφώνων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

δεδομένων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, με μεγαλύτερη γεωγραφική κάλυψη. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η επικαιροποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δεδομένων, προκειμένου να συνεχίσει να διασφαλίζεται η αποτελεσματική περαιτέρω χρήση τους στις υπηρεσίες πληροφόρησης των τελικών χρηστών. Αυτές οι επικαιροποιημένες απαιτήσεις μπορούν δυνητικά να επηρεάσουν ολόκληρη την αλυσίδα δεδομένων, από την πηγή των δεδομένων, τη μορφοποίηση και τη συγκέντρωση έως τη διανομή και τη συμπερίληψη σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία.

- (4) Το άρθρο 5 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ προβλέπει ότι οι προδιαγραφές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 της εν λόγω οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται στις εφαρμογές και υπηρεσίες ITS, κατά τη διάρκεια ανάπτυξης αυτών, χωρίς να θίγεται το δικαίωμα των κρατών μελών να αποφασίζουν για την ανάπτυξη αυτών των εφαρμογών και υπηρεσιών στο έδαφός τους.
- (5) Οι προδιαγραφές αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται στην παροχή όλων των υπηρεσιών πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, με την επιφύλαξη των ειδικών προδιαγραφών που θεσπίζονται με άλλες πράξεις βάσει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, και ιδίως του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 885/2013 της Επιτροπής<sup>12</sup> και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής<sup>13</sup>.
- (6) Στην Ένωση υφίσταται ήδη αγορά παροχής υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και είναι προς το συμφέρον τόσο των χρηστών όσο και των πελατών, καθώς και των παρόχων των υπηρεσιών αυτών, να δημιουργηθούν οι κατάλληλοι όροι για την εν λόγω αγορά προκειμένου να διατηρηθεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω, με καινοτόμους τρόπους. Όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, η οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>14</sup> θεσπίζει ελάχιστους κανόνες για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση. Όσον αφορά την περαιτέρω χρήση των δεδομένων που κατέχουν οι οδικές αρχές και οι δημόσιοι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι κανόνες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό, ιδίως εκείνοι που αφορούν τις επικαιροποιήσεις δεδομένων, εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των κανόνων που θεσπίζονται με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1024. Όσον αφορά την περαιτέρω χρήση δεδομένων που βρίσκονται στην κατοχή ιδιωτών, οι κανόνες που θεσπίζονται με τον παρόντα κανονισμό δεν επιβάλλουν δωρεάν κοινοχρησία δεδομένων. Τα δεδομένα που βρίσκονται στην κατοχή ιδιωτών ενδέχεται

<sup>12</sup> 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 ευφυή 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).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα (ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56).

να υπόκεινται σε συμφωνίες αδειοδότησης για τη ρύθμιση της περαιτέρω χρήσης τους.

- (7) Με την οδηγία 2007/2/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>15</sup> δημιουργείται ευρωπαϊκή υποδομή χωρικών δεδομένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση για να καταστεί δυνατή η κοινοχρησία και η πρόσβαση του κοινού σε χωρικές πληροφορίες (συμπεριλαμβανομένου του θέματος χωρικών δεδομένων «δίκτυα μεταφορών») σε ολόκληρη την Ένωση με σκοπό τη στήριξη των περιβαλλοντικών πολιτικών της Ένωσης, καθώς και των πολιτικών ή των δραστηριοτήτων που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στο περιβάλλον. Οι προδιαγραφές που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να είναι συμβατές με τις προδιαγραφές που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2007/2/EK και τις εκτελεστικές της πράξεις, και ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1089/2010 της Επιτροπής<sup>16</sup>. Η επέκταση της εφαρμογής των εν λόγω προδιαγραφών σε όλους τους τύπους δεδομένων σχετικά με τις υποδομές ενδέχεται επίσης να προωθήσει περαιτέρω την εναρμόνιση στον τομέα αυτόν.
- (8) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>17</sup> ορίζει τις υποδομές οδικών μεταφορών που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών. Οι επαναλαμβανόμενοι εξωτερικοί κυκλοφοριακοί παράγοντες και άλλες δυσκολίες διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο θόρυβος, δεν περιορίζονται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο ή στους αυτοκινητόδρομους. Πράγματι, σημαντικό μέρος της επαναλαμβανόμενης κυκλοφοριακής συμφόρησης σημειώνεται στις αστικές περιοχές. Επιπλέον, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε επίπεδο ΕΕ θα πρέπει να επιτρέπουν τη μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα και δεν θα πρέπει να περιορίζονται στο εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και σε άλλους αυτοκινητόδρομους. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόζουν αυτές τις προδιαγραφές σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, με εξαίρεση τις οδούς που δεν ανήκουν σε δημόσια οδική αρχή ή δημόσια αρχή μεταφορών. Οι οδοί που ανήκουν σε δημόσια οδική αρχή ή δημόσια αρχή μεταφορών αλλά έχουν εκχωρηθεί σε ιδιωτικό φορέα με τη μορφή παραχώρησης διαχείρισης δεν θα πρέπει να αποτελούν μέρος αυτής της εξαίρεσης.
- (9) Συγκεκριμένοι τύποι δεδομένων, οι οποίοι θεωρούνται σημαντικοί για την περαιτέρω ανάπτυξη αξιόπιστων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία και για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, όπως κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, περιορισμοί και κλείσιμο οδών ή λωρίδων, θα πρέπει να διατίθενται από τις οδικές αρχές ή τους φορείς εκμετάλλευσης οδών. Λόγω της σπουδαιότητάς τους, αυτοί οι τύποι

<sup>15</sup> Οδηγία 2007/2/EK 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).

<sup>16</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1089/2010 της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2007/2/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα των συνόλων και των υπηρεσιών χωρικών δεδομένων (ΕΕ L 323 της 8.12.2010, σ. 11).

<sup>17</sup> 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 και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

δεδομένων πρέπει να καταστούν προσβάσιμοι ως προγενέστερο ορόσημο σε σύγκριση με άλλους τύπους δεδομένων.

- (10) Για να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες εξελίξεις στον τομέα της προσβασιμότητας και της τυποποίησης των δεδομένων, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο σταδιακής εφαρμογής. Αυτή η σταδιακή εφαρμογή θα πρέπει να παρέχει μια εφικτή και σταδιακή αύξηση της γεωγραφικής κάλυψης και της προσβασιμότητας στα δεδομένα. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίσουν ένα κύριο οδικό δίκτυο εντός της επικράτειάς τους. Για να καθορίσουν αυτό το κύριο οδικό δίκτυο, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιήσουν περαιτέρω τον ορισμό του δικτύου όπως απαιτείται από το άρθρο 1 της οδηγίας 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (11) Δεδομένης της πολυμορφίας των πηγών δεδομένων, από αισθητήρες εγκατεστημένους στις υποδομές μέχρι οχήματα που λειτουργούν ως αισθητήρες, είναι σημαντικό οι προδιαγραφές να ευθυγραμμίζονται με τις σχετικές κατηγορίες δεδομένων και τους τύπους δεδομένων, καλύπτοντας πολλαπλές πιθανές πηγές των δεδομένων και την τεχνολογία που χρησιμοποιείται για τη δημιουργία ή την επικαιροποίηση των δεδομένων.
- (12) Εφόσον τα μέτρα που προβλέπει ο παρών κανονισμός συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικότητας, και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>18</sup> και, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Τμήματα της οδηγίας 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ισχύουν και για την επεξεργασία δεδομένων μη προσωπικού χαρακτήρα.
- (13) Προκειμένου να αναπτυχθεί εναρμονισμένη και αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να στηριχθούν σε υφιστάμενες τεχνικές λύσεις και πρότυπα, που παρέχονται από τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης, όπως το DATEX II (CEN/TS 16157 και οι αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις) και τα πρότυπα ISO. Όσον αφορά τους τύπους δεδομένων για τα οποία δεν υπάρχει τυποποιημένος μορφότυπος, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία των κρατών μελών με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τον ορισμό των δεδομένων, τον μορφότυπο των δεδομένων και τα μεταδεδομένα.
- (14) Διάφορες μέθοδοι δυναμικής γεωαναφοράς υπάρχουν ήδη στην Ένωση και εφαρμόζονται στα κράτη μέλη. Θα πρέπει να εξακολουθήσει να επιτρέπεται η χρήση διαφορετικών μεθόδων γεωαναφοράς. Ωστόσο, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων μερών, με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με τις επιτρεπόμενες μεθόδους γεωαναφοράς, εάν είναι απαραίτητο μέσω των ευρωπαϊκών οργανισμών τυποποίησης.

---

<sup>18</sup> 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 (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

- (15) Η προσβασιμότητα και η τακτική επικαιροποίηση των δεδομένων από τις οδικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης οδών είναι απαραίτητες για να καταστεί δυνατή η παραγωγή επικαιροποιημένων και ακριβών ψηφιακών χαρτών, που αποτελούν βασικό στοιχείο για αξιόπιστες εφαρμογές ITS. Οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών θα πρέπει να ενθαρρύνονται να ενσωματώνουν εγκαίρως τις επικαιροποιήσεις των δεδομένων στις υφιστάμενες υπηρεσίες χαρτών και επικαιροποίησης χαρτών. Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις δημόσιες πολιτικές, όπως στον τομέα της οδικής ασφάλειας, οι πάροχοι υπηρεσιών και οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών θα πρέπει να συνεργάζονται με τις δημόσιες αρχές για να διορθώνουν ανακρίβειες στα οικεία δεδομένα.
- (16) Η δυνατότητα πρόσβασης σε ακριβή και επικαιροποιημένα δεδομένα είναι απαραίτητη για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση. Τα σχετικά δεδομένα συλλέγονται και αποθηκεύονται από τις οδικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης οδών, τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος, τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, τους φορείς εκμετάλλευσης διοδίων και τους παρόχους υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο. Προκειμένου να διευκολυνθεί η εύκολη ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση των εν λόγω δεδομένων για την παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών, οι οδικές αρχές, οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι κάτοχοι δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος, τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, οι φορείς εκμετάλλευσης διοδίων και οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο θα πρέπει να καθιστούν τα δεδομένα, τα αντίστοιχα μεταδεδομένα και τις πληροφορίες ποιότητας των δεδομένων ανακαλύψιμα και προσβάσιμα από άλλες οδικές αρχές, φορείς εκμετάλλευσης οδών, ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, φορείς εκμετάλλευσης διοδίων, παρόχους υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και παραγωγούς ψηφιακών χαρτών μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης. Το σημείο πρόσβασης είναι δυνατόν να έχει τη μορφή αποθετηρίου, μητρώου, διαδικτυακής πύλης ή άλλη παρόμοια μορφή, ανάλογα με τον τύπο των δεδομένων. Τα εθνικά ή κοινά σημεία πρόσβασης μπορούν επίσης να παραπέμπουν σε άλλες τοποθεσίες όπου είναι δυνατή η πρόσβαση στα δεδομένα, χωρίς να τηρούνται τα δεδομένα καθεαυτά. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συγκεντρώσουν τα υφιστάμενα ιδιωτικά και δημόσια σημεία πρόσβασης σε ένα και μόνο σημείο που θα επιτρέπει την πρόσβαση σε όλους τους τύπους διαθέσιμων σχετικών δεδομένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παρουσών προδιαγραφών. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα σημεία πρόσβασης που έχουν δημιουργηθεί βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής και θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να αποφασίσουν να χρησιμοποιήσουν τα σημεία πρόσβασης που συστήνονται σύμφωνα με άλλες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, οι οποίες θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, ως εθνικά σημεία πρόσβασης για τα δεδομένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (17) Προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα οι οδικές αρχές, οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, οι φορείς εκμετάλλευσης διοδίων, οι πάροχοι υπηρεσιών και οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών να ανακαλύπτουν και να χρησιμοποιούν τα σχετικά δεδομένα με επιτυχία και οικονομικώς αποδοτικό τρόπο, είναι απαραίτητο να περιγραφούν επακριβώς το

περιεχόμενο και η δομή των εν λόγω δεδομένων με τη χρήση κατάλληλων μεταδεδομένων.

- (18) Οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο πρέπει να είναι ακριβείς προκειμένου να παρέχουν τις καλύτερες δυνατές πληροφορίες στους τελικούς χρήστες όσον αφορά την αξιοπιστία και το ενδεδειγμένο του χρόνου. Προκειμένου να βελτιωθούν τα οφέλη για τους χρήστες του οδικού δικτύου όσον αφορά την αυξημένη οδική ασφάλεια και τη μικρότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι εν λόγω υπηρεσίες θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζουν τις προτεραιότητες των οδικών αρχών, όπως εκφράζονται για παράδειγμα μέσω ψηφιακά προσβάσιμων σχεδίων κυκλοφορίας.
- (19) Οι εν λόγω προδιαγραφές δεν θα πρέπει να υποχρεώνουν τα ενδιαφερόμενα μέρη να αρχίσουν να συλλέγουν δεδομένα που δεν συλλέγουν ήδη ή να ψηφιοποιήσουν δεδομένα τα οποία δεν είναι ήδη διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Οι ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τις επικαιροποιήσεις των δεδομένων θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο στα δεδομένα που ήδη συλλέγονται και είναι διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Παράλληλα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να αναζητήσουν οικονομικά αποτελεσματικούς τρόπους, κατάλληλους για τις ανάγκες τους, να ψηφιοποιήσουν τα υφιστάμενα δεδομένα σχετικά με τις υποδομές και τα δεδομένα σχετικά με τις ρυθμίσεις και τους περιορισμούς.
- (20) Οι εν λόγω προδιαγραφές δεν θα πρέπει να υποχρεώνουν τις οδικές αρχές ή τους φορείς εκμετάλλευσης οδών να καθορίζουν ή να υλοποιούν σχέδια κυκλοφορίας και προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Δεν θα πρέπει να υποχρεώνουν τους παρόχους υπηρεσιών να ανταλλάσσουν τα δεδομένα τους με άλλους παρόχους υπηρεσιών. Οι πάροχοι υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ελεύθεροι να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες μεταξύ τους για την περαιτέρω χρήση των σχετικών δεδομένων.
- (21) Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών για να καθιερώσουν κοινούς ορισμούς της ποιότητας των δεδομένων, με στόχο τη χρήση κοινών δεικτών ποιότητας των δεδομένων σε όλη την αξιακή αλυσίδα των δεδομένων κυκλοφορίας, όπως είναι η πληρότητα, η ακρίβεια και ο επίκαιρος χαρακτήρας των δεδομένων, η μέθοδος απόκτησης και η μέθοδος γεωαναφοράς που χρησιμοποιούνται, καθώς και οι έλεγχοι ποιότητας που εφαρμόζονται. Θα πρέπει επίσης να ενθαρρυνθεί η περαιτέρω εργασία για την καθιέρωση συναφών μεθόδων μέτρησης της ποιότητας και παρακολούθησης των διαφόρων τύπων δεδομένων. Θα πρέπει να ενθαρρύνονται τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν μεταξύ τους τις γνώσεις τους, τις εμπειρίες τους και τις βέλτιστες πρακτικές τους στον τομέα αυτόν κατά τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα συντονισμού.
- (22) Αναγνωρίζεται ότι η χρήση δεδομένων και υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο που προέρχονται από ιδιωτικούς παρόχους υπηρεσιών και κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος μπορεί να αντιπροσωπεύει έναν οικονομικά αποδοτικό τρόπο για τις οδικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης οδών να βελτιώσουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την οδική ασφάλεια καθώς και τη διαχείριση και τη συντήρηση των υποδομών. Κατά τη λήψη των εν λόγω δεδομένων ή υπηρεσιών για τις προαναφερθείσες εργασίες, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να χρησιμοποιούν κοινούς όρους FRAND προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση και να υπάρξει διαφάνεια όσον αφορά τις προϋποθέσεις

περαιτέρω χρήσης. Τα κράτη μέλη και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη ενθαρρύνονται να καθορίσουν τους κοινούς όρους FRAND που ισχύουν για την περαιτέρω χρήση των σχετικών τύπων δεδομένων για την εκτέλεση των εν λόγω δημόσιων εργασιών.

- (23) Οι ιδιώτες πάροχοι υπηρεσιών μπορούν να χρησιμοποιούν δεδομένα τα οποία συλλέγονται από τις οδικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης οδών, ως εισερχόμενα δεδομένα για τις δικές τους υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο. Ο καθορισμός των ειδικών όρων και προϋποθέσεων που ισχύουν για τη συγκεκριμένη περαιτέρω χρήση των δεδομένων αυτών θα πρέπει να επαφίεται στα ενδιαφερόμενα μέρη, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024<sup>19</sup>. Ορισμένοι τύποι δεδομένων που παρέχονται από οδικές αρχές και φορείς εκμετάλλευσης οδών, όπως σχέδια κυκλοφορίας, ρυθμίσεις και περιορισμοί κυκλοφορίας και προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να χρησιμοποιούνται περαιτέρω από ιδιώτες παρόχους υπηρεσιών προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση των χρηστών του οδικού δικτύου στις σχετικές πληροφορίες μέσω υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.
- (24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω προδιαγραφές εφαρμόζονται ορθά, τα κράτη μέλη πρέπει να αξιολογήσουν τη συμμόρφωση των οδικών αρχών, των φορέων εκμετάλλευσης οδών, των παραγωγών ψηφιακών χαρτών, των φορέων εκμετάλλευσης διοδίων, των ενδιαφερόμενων μερών που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, των κατόχων δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και των παρόχων υπηρεσιών με τις απαιτήσεις σχετικά με την προσβασιμότητα, την ανταλλαγή, την περαιτέρω χρήση και την επικαιροποίηση των δεδομένων. Για τον σκοπό αυτόν, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να στηρίζονται σε τεκμηριωμένες δηλώσεις συμμόρφωσης τις οποίες υποβάλλουν οι οδικές αρχές, οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών, οι φορείς εκμετάλλευσης διοδίων, τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό, οι κάτοχοι δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και οι πάροχοι υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν για να εναρμονίσουν την προσέγγισή τους ως προς την αξιολόγηση της συμμόρφωσης κατά τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα συντονισμού, τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή των προδιαγραφών του παρόντος κανονισμού.
- (25) Οι προδιαγραφές αυτές δεν περιορίζουν την ελευθερία έκφρασης των φορέων ραδιοφωνικής μετάδοσης, εφόσον δεν τους υποχρεώνουν να λάβουν συγκεκριμένη θέση σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται, και αφήνουν επαρκή περιθώρια στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τις οικείες εθνικές συνταγματικές παραδόσεις όσον αφορά την ελευθερία έκφρασης των φορέων ραδιοφωνικής μετάδοσης.
- (26) Λαμβάνοντας υπόψη το εύρος των απαιτούμενων αλλαγών, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής θα πρέπει να καταργηθεί,

---

<sup>19</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα (ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56).

## ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

#### *Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις απαραίτητες προδιαγραφές προκειμένου να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα, η ανταλλαγή, η περαιτέρω χρήση και η επικαιροποίηση δεδομένων από κατόχους δεδομένων και χρήστες δεδομένων με σκοπό την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και για να διασφαλιστεί ότι η ακρίβεια των υπηρεσιών αυτών και η διαθεσιμότητά τους σε τελικούς χρήστες σε διασυνοριακό επίπεδο.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο το οποίο είναι δημοσίως προσβάσιμο για κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων. Κατ' εξαίρεση, δεν εφαρμόζεται σε ιδιωτικές οδούς, εκτός αν αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΟ-Δ ή έχουν χαρακτηριστεί ως αυτοκινητόδρομοι ή ως κύριες οδοί.
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ.

### *Άρθρο 2*

#### *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 4 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: υποδομές οδικών μεταφορών που αποτελούν μέρος του κεντρικού δικτύου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 2) «εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: υποδομές οδικών μεταφορών που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
- 3) «αυτοκινητόδρομος»: οδός η οποία έχει οριστεί ως τέτοια από το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται·
- 4) «προσβασιμότητα των δεδομένων»: δυνατότητα ζήτησης και λήψης των δεδομένων ανά πάσα στιγμή σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·
- 5) «στατικά δεδομένα»: δεδομένα που δεν αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·
- 6) «δυναμικά δεδομένα»: δεδομένα που αλλάζουν συχνά ή σε τακτική βάση·
- 7) «επικαιροποίηση δεδομένων»: κάθε τροποποίηση υφιστάμενων δεδομένων, καθώς και η διαγραφή ή η εισαγωγή νέων ή πρόσθετων στοιχείων·

- 8) «πληροφόρηση για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο»: πληροφορίες που προέρχονται από οποιαδήποτε δεδομένα σχετικά με τις υποδομές, δεδομένα σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς, δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου και δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο ή συνδυασμό αυτών·
- 9) «υπηρεσία πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο»: υπηρεσία ITS που παρέχει αμέσως στους τελικούς χρήστες πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
- 10) «οδική αρχή»: κάθε δημόσια αρχή που είναι υπεύθυνη για τον σχεδιασμό, τον έλεγχο ή τη διαχείριση του οδικού δικτύου που εμπίπτει στην εδαφική αρμοδιότητά της·
- 11) «φορέας εκμετάλλευσης οδών»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση και τη διαχείριση του οδικού δικτύου και τη διαχείριση των ροών κυκλοφορίας·
- 12) «πάροχος υπηρεσιών»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός πάροχος υπηρεσίας πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, με εξαίρεση τον απλό μεταφορέα δεδομένων στους χρήστες δεδομένων·
- 13) «φορέας εκμετάλλευσης διοδίων»: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας που αναλαμβάνει τον ρόλο του παρόχου υπηρεσιών διοδίων ή του φορέα χρέωσης διοδίων όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup>·
- 14) «κάτοχος δεδομένων»: κάθε νομικό πρόσωπο, υποκείμενο δεδομένων ή δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που έχει το δικαίωμα να χορηγεί πρόσβαση στους τύπους δεδομένων που παρατίθενται στο παράρτημα και βρίσκονται υπό τον έλεγχό του ή να τους κοινοποιεί, σύμφωνα με την ισχύουσα ενωσιακή ή εθνική νομοθεσία·
- 15) «χρήστης δεδομένων»: κάθε οδική αρχή, φορέας εκμετάλλευσης οδών, φορέας εκμετάλλευσης διοδίων, πάροχος υπηρεσιών και παραγωγός ψηφιακών χαρτών ή οποιαδήποτε άλλη οντότητα που χρησιμοποιεί δεδομένα ώστε να δημιουργήσει πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο ή, εφόσον το επιτρέπουν οι όροι και οι προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον κάτοχο δεδομένων, χρησιμοποιεί τα δεδομένα για άλλους σκοπούς που σχετίζονται με την κινητικότητα·
- 16) «τελικός χρήστης»: κάθε χρήστης του οδικού δικτύου, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο έχει πρόσβαση σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
- 17) «σημείο πρόσβασης»: ψηφιακή διεπαφή στην οποία τα δεδομένα που παρατίθενται στο παράρτημα μαζί με τα σχετικά μεταδεδομένα καθίστανται προσβάσιμα στους χρήστες δεδομένων για περαιτέρω χρήση, ή στην οποία οι πηγές και τα

---

<sup>20</sup> 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).

μεταδεδομένα αυτών των δεδομένων καθίστανται προσβάσιμα στους χρήστες δεδομένων για περαιτέρω χρήση·

- 18) «μεταδεδομένα»: δομημένη περιγραφή του περιεχομένου δεδομένων που διευκολύνει την ανακάλυψη και τη χρήση τους·
- 19) «υπηρεσίες ανακάλυψης»: υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την αναζήτηση των ζητούμενων δεδομένων με χρήση του περιεχομένου των σχετικών μεταδεδομένων και οπτική παρουσίαση του εν λόγω περιεχομένου·
- 20) «προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας»: προσωρινά μέτρα που αποσκοπούν στην επίλυση συγκεκριμένης διαταραχής της κυκλοφορίας και είναι σχεδιασμένα, παραδείγματος χάριν, για να ελέγχουν και να κατευθύνουν τις ροές κυκλοφορίας·
- 21) «σχέδια κυκλοφορίας»: μόνιμα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας που είναι σχεδιασμένα από τους διαχειριστές κυκλοφορίας για να ελέγχουν και να κατευθύνουν τις ροές κυκλοφορίας με σκοπό την αντιμετώπιση μόνιμων ή επαναλαμβανόμενων διαταραχών της κυκλοφορίας·
- 22) «σήματα οδικής κυκλοφορίας»: κάθε οδική σήμανση, σήμα, συσκευή, ειδοποίηση ή οδική σηματοδότηση που προσδιορίζει έναν κίνδυνο, συμβουλεύει τα άτομα για τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν έναντι του συγκεκριμένου κινδύνου, υποδηλώνει την ύπαρξη οδικών ρυθμίσεων ή εφαρμόζει τέτοιες ρυθμίσεις, σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης για την οδική σήμανση και σηματοδότηση·
- 23) «κύριες οδοί»: οδός εκτός αστικών περιοχών η οποία συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και η οποία δεν ταξινομείται ως μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου ή ως αυτοκινητόδρομος·
- 24) «ιδιωτικές οδοί»: οδός που δεν ανήκει σε δημόσια οδική αρχή ή δημόσια αρχή μεταφορών, εξαιρουμένων των οδών που ανήκουν σε δημόσια οδική αρχή ή δημόσια αρχή μεταφορών αλλά έχουν εκχωρηθεί σε ιδιωτικό φορέα με τη μορφή παραχώρησης διαχείρισης·
- 25) «δεδομένα σχετικά με τις υποδομές»: δεδομένα τα οποία περιγράφουν το οδικό δίκτυο ή τις εγκαταστάσεις που αφορούν το οδικό δίκτυο ή βρίσκονται κατά μήκος αυτού·
- 26) «δεδομένα σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς»: δεδομένα τα οποία σχετίζονται με κυκλοφοριακή ρύθμιση ή περιορισμό που ισχύει για οχήματα στο οδικό δίκτυο·
- 27) «δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου»: δεδομένα τα οποία περιγράφουν προσωρινές καταστάσεις που θα μπορούσαν να αποτρέψουν ή να επιβραδύνουν τη μετακίνηση ή μπορούν να ενημερώσουν τον τελικό χρήστη σε επικίνδυνες καταστάσεις·
- 28) «δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο»: δεδομένα τα οποία περιγράφουν την τρέχουσα χρήση του οδικού δικτύου και τις επιλογές χρήσης στο οδικό δίκτυο·

- 29) «σημαντικοί τύποι δεδομένων»: τύποι δεδομένων οι οποίοι θεωρούνται σημαντικοί για την αυξημένη αξιοπιστία των υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, υποστηρίζοντας την ασφάλη και αποτελεσματική μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα και τις μελλοντικές υπηρεσίες κινητικότητας·
- 30) «δεδομένα που παράγονται εντός του οχήματος»: οποιαδήποτε δεδομένα δημιουργούνται από το όχημα ή από εποχούμενη συσκευή ενσωματωμένη στο όχημα ή από προσωπικές συσκευές που παρέχουν εφαρμογές ITS ενώ το όχημα χρησιμοποιείται·
- 31) «κάτοχος δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος»: κάθε οντότητα που συμμετέχει στη συλλογή, τη συγκέντρωση ή άλλους τύπους επεξεργασίας δεδομένων που δημιουργούνται εντός του οχήματος, για την κάλυψη των απαιτήσεων προστασίας της ιδιωτικής ζωής·
- 32) «όροι FRAND (δίκαιοι, εύλογοι και αμερόληπτοι όροι)»: όροι αδειοδότησης οι οποίοι αποτελούν αντικείμενο καλόπιστων διαπραγματεύσεων, επιτρέποντας την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή δεδομένα σε αντάλλαγμα δίκαιης ανταμοιβής, υπό τους ίδιους ή παρόμοιους όρους, όπως καθορίζεται με άλλους χρήστες.

### *Άρθρο 3*

#### *Εθνικά σημεία πρόσβασης*

1. Κάθε κράτος μέλος συστήνει εθνικό σημείο πρόσβασης. Το εθνικό σημείο πρόσβασης συνιστά ενιαίο σημείο πρόσβασης των χρηστών δεδομένων στα δεδομένα που παρατίθενται στο παράρτημα, συμπεριλαμβανομένων των επικαιροποιήσεων δεδομένων, που παρέχονται από τους κατόχους δεδομένων όπως αναφέρεται στα άρθρα 4 έως 11 και αφορούν το έδαφος δεδομένου κράτους μέλους.
2. Τα υφιστάμενα εθνικά ή κοινά σημεία πρόσβασης που έχουν συσταθεί για τη συμμόρφωση με το άρθρο 3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής ή με τις απαιτήσεις που απορρέουν από άλλες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδόθηκαν δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εθνικά σημεία πρόσβασης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εάν κριθεί σκόπιμο από τα κράτη μέλη.
3. Τα εθνικά σημεία πρόσβασης παρέχουν στους χρήστες δεδομένων υπηρεσίες ανακάλυψης, παραδείγματος χάρη υπηρεσίες που καθιστούν δυνατή την αναζήτηση των ζητούμενων δεδομένων με χρήση του περιεχομένου των σχετικών μεταδεδομένων και οπτική παρουσίαση του εν λόγω περιεχομένου.
4. Οι δημόσιοι και ιδιώτες κάτοχοι δεδομένων διασφαλίζουν την παροχή μεταδεδομένων προκειμένου να επιτρέπουν στους χρήστες δεδομένων να ανακαλύπτουν και να χρησιμοποιούν σύνολα δεδομένων μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης.
5. Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη μπορούν να συστήσουν κοινό σημείο πρόσβασης.

6. Κάθε οντότητα που παρέχει δεδομένα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης μπορεί να το πράξει μέσω πληρεξουσίου σύμφωνα με τις ισχύουσες συμφωνίες, για παράδειγμα μέσω βάσης δεδομένων τρίτων μερών ή μέσω φορέων σωρευτικής εκπροσώπησης. Αυτό δεν απαλλάσσει τον αρχικό κάτοχο δεδομένων από ευθύνες σχετικά με την ποιότητα των αρχικώς παρεχόμενων δεδομένων.

#### *Άρθρο 4*

##### *Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δεδομένων σχετικά με τις υποδομές*

1. Προς διευκόλυνση της παροχής συμβατών, διαλειτουργικών και αδιάλειπτων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση, οι οδικές αρχές, οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι φορείς εκμετάλλευσης διοδίων και τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό παρέχουν τα δεδομένα σχετικά με τις υποδομές τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα και τα οποία συλλέγουν σε τυποποιημένο μορφότυπο, όπως η προδιαγραφή δεδομένων INSPIRE σχετικά με τα δίκτυα μεταφορών, ο μορφότυπος TN-ITS (CEN/TS17268 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις) ή το DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις). Οποιαδήποτε επικαιροποίηση των εν λόγω δεδομένων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 8.

Εάν πρόκειται να καθοριστούν πρόσθετα ή εναλλακτικά πρότυπα, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό αυτών των πρόσθετων ή εναλλακτικών προτύπων·
  - οι ψηφιακοί μηχαναγνώσιμοι μορφότυποι είναι συμβατοί με τα υπάρχοντα πρότυπα που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο της παρούσας παραγράφου.
2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα αντίστοιχα μεταδεδομένα, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα αυτών, είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση από κάθε χρήστη δεδομένων εντός της Ένωσης:
- α) χωρίς διακρίσεις·
  - β) τηρώντας τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
  - γ) εντός χρονικού πλαισίου που είναι κατάλληλο ώστε η αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων να δημιουργήσει πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
  - δ) μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
3. Οι χρήστες δεδομένων που χρησιμοποιούν τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και οι κάτοχοι δεδομένων συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τυχόν ανακρίβειες που σχετίζονται με τα δεδομένα επισημαίνονται

χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.

## Άρθρο 5

### *Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δεδομένων σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς*

1. Προς διευκόλυνση της παροχής συμβατών, διαλειτουργικών και αδιάλειπτων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση, οι οδικές αρχές οι φορείς εκμετάλλευσης οδών και οι φορείς εκμετάλλευσης διοδίων παρέχουν τα δεδομένα σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα και τα οποία συλλέγουν, σε μορφότυπο DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις) ή σε μορφότυπο TN-ITS (CEN/TS 17268 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις). Οποιαδήποτε επικαιροποίηση των εν λόγω δεδομένων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 9.

Εάν πρόκειται να καθοριστούν πρόσθετα ή εναλλακτικά πρότυπα, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό αυτών των πρόσθετων ή εναλλακτικών προτύπων·
  - οι ψηφιακοί μηχαναγνώσιμοι μορφότυποι είναι συμβατοί με τα υπάρχοντα πρότυπα που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο της παρούσας παραγράφου.
2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα αντίστοιχα μεταδεδομένα, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα αυτών, είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση από κάθε χρήστη δεδομένων εντός της Ένωσης:
    - α) χωρίς διακρίσεις·
    - β) τηρώντας τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
    - γ) εντός χρονικού πλαισίου που είναι κατάλληλο ώστε η αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων να δημιουργήσει πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
    - δ) μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
  3. Οι χρήστες δεδομένων που χρησιμοποιούν τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και οι κάτοχοι δεδομένων συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τυχόν ανακρίβειες που σχετίζονται με τα δεδομένα επισημαίνονται χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.
  4. Οι πάροχοι υπηρεσιών επεξεργάζονται και περιλαμβάνουν, στις σχετικές υπηρεσίες που παρέχουν, χωρίς πρόσθετο κόστος για τον τελικό χρήστη, δεδομένα σχετικά με

τυχόν σχέδια κυκλοφορίας και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και περιορισμούς, τα οποία αναπτύσσονται από τις αρμόδιες αρχές και καθίστανται προσβάσιμα μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.

## *Άρθρο 6*

### *Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου*

1. Προς διευκόλυνση της παροχής συμβατών, διαλειτουργικών και αδιάλειπτων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση, οι οδικές αρχές οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι κάτοχοι δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και οι πάροχοι υπηρεσιών παρέχουν τα δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα και τα οποία συλλέγουν, σε μορφότυπο DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις). Οποιαδήποτε επικαιροποίηση των εν λόγω δεδομένων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 10.

Εάν πρόκειται να καθοριστούν πρόσθετα ή εναλλακτικά πρότυπα, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό αυτών των πρόσθετων ή εναλλακτικών προτύπων·
  - οι ψηφιακοί μηχαναγνώσιμοι μορφότυποι είναι συμβατοί με τα υπάρχοντα πρότυπα που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο της παρούσας παραγράφου.
2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα αντίστοιχα μεταδεδομένα, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα αυτών, είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση από κάθε χρήστη δεδομένων εντός της Ένωσης:
    - α) χωρίς διακρίσεις όταν παρέχονται από οδικές αρχές και φορείς εκμετάλλευσης οδών·
    - β) τηρώντας τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
    - γ) εντός χρονικού πλαισίου που είναι κατάλληλο ώστε η αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων να δημιουργήσει πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
    - δ) μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3·
    - ε) χωρίς να συνεπάγεται καμία υποχρέωση για τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και τους ιδιώτες παρόχους υπηρεσιών να παραχωρούν πρόσβαση σε οποιαδήποτε από τα δεδομένα τους ή να τα κοινοποιούν σε ιδιώτες χρήστες δεδομένων. Η ανταλλαγή και η περαιτέρω χρήση των δεδομένων τους ενδέχεται να υπόκεινται σε όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον ιδιώτη κάτοχο δεδομένων.

3. Οι χρήστες δεδομένων που χρησιμοποιούν τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και οι κάτοχοι δεδομένων συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τυχόν ανακρίβειες που σχετίζονται με τα δεδομένα επισημαίνονται χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.
4. Οι πάροχοι υπηρεσιών επεξεργάζονται και περιλαμβάνουν, χωρίς πρόσθετο κόστος για τον τελικό χρήστη, στις σχετικές υπηρεσίες που παρέχουν, τυχόν προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα οποία αναπτύσσονται από τις αρμόδιες αρχές και καθίστανται προσβάσιμα μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.
5. Με σκοπό την παροχή κατάλληλων πληροφοριών απευθείας στους τελικούς χρήστες και για τη βελτιστοποίηση της συντήρησης του οδικού δικτύου και της οδικής ασφάλειας, οι οδικές αρχές και οι φορείς εκμετάλλευσης οδών μπορούν να ζητήσουν από τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και τους παρόχους υπηρεσιών να παρέχουν τους τύπους των δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου τα οποία συλλέγουν και επικαιροποιούν σύμφωνα με το άρθρο 10. Σε περίπτωση που, κατόπιν αιτήματος οδικής αρχής ή φορέα εκμετάλλευσης οδών, ο κάτοχος των δεδομένων καθιστά τα δεδομένα προσβάσιμα, ισχύουν όροι FRAND (δίκαιοι, εύλογοι και αμερόληπτοι όροι). Τα δεδομένα παρέχονται σε μορφότυπο DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις) ή σε οποιοδήποτε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο τον οποίο έχουν συμφωνήσει τα κράτη μέλη, συνοδευόμενα από τα αντίστοιχα μεταδεδομένα που περιλαμβάνουν πληροφορίες για την ποιότητά τους.
6. Τα δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου τα οποία έχουν αρχειοθετηθεί από οδικές αρχές ή φορείς εκμετάλλευσης οδών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών και αξιολογήσεων της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου. Εκτός εάν απαγορεύεται από συμφωνίες αδειοδότησης, τα δεδομένα αυτά καθίστανται προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση, χωρίς διακρίσεις, μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
7. Στο πλαίσιο των ισχυουσών συμφωνιών αδειοδότησης, τα προγνωστικά δεδομένα σχετικά με την κατάσταση του δικτύου τα οποία έχουν υπολογιστεί από οδικές αρχές ή φορείς εκμετάλλευσης οδών, καθίστανται προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση, χωρίς διακρίσεις, μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
8. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό κοινών προτύπων για την ανταλλαγή και την περαιτέρω χρήση δεδομένων που αναφέρονται στις παραγράφους 6 και 7.

## Άρθρο 7

### *Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δεδομένων σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο*

1. Προς διευκόλυνση της παροχής συμβατών, διαλειτουργικών και αδιάλειπτων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την Ένωση, οι οδικές αρχές οι φορείς εκμετάλλευσης οδών, οι πάροχοι υπηρεσιών και τα ενδιαφερόμενα μέρη που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό παρέχουν τα δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα και τα οποία συλλέγουν σε μορφότυπο DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις). Οποιαδήποτε επικαιροποίηση των εν λόγω δεδομένων πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 11.

Εάν πρόκειται να καθοριστούν πρόσθετα ή εναλλακτικά πρότυπα, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό αυτών των πρόσθετων ή εναλλακτικών προτύπων·
  - οι ψηφιακοί μηχαναγνώσιμοι μορφότυποι είναι συμβατοί με τα υπάρχοντα πρότυπα που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο της παρούσας παραγράφου.
2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα αντίστοιχα μεταδεδομένα, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα αυτών, είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση από κάθε χρήστη δεδομένων εντός της Ένωσης:
    - α) χωρίς διακρίσεις όταν παρέχονται από οδικές αρχές και φορείς εκμετάλλευσης οδών·
    - β) τηρώντας τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη·
    - γ) εντός χρονικού πλαισίου που είναι κατάλληλο ώστε η αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων να δημιουργήσει πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο·
    - δ) μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3·
    - ε) χωρίς να συνεπάγεται καμία υποχρέωση για τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και τους ιδιώτες παρόχους υπηρεσιών να παραχωρούν πρόσβαση σε οποιαδήποτε από τα δεδομένα τους ή να τα κοινοποιούν σε ιδιώτες χρήστες δεδομένων. Η ανταλλαγή και η περαιτέρω χρήση των δεδομένων τους ενδέχεται να υπόκεινται σε όρους και προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον ιδιώτη κάτοχο δεδομένων.
  3. Με σκοπό την παροχή κατάλληλων πληροφοριών απευθείας σε τελικούς χρήστες και για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας, οι οδικές αρχές και οι φορείς εκμετάλλευσης οδών μπορούν να ζητήσουν από τους κατόχους δεδομένων που παράγονται εντός του οχήματος και τους παρόχους υπηρεσιών να παρέχουν τους τύπους των δεδομένων σχετικά με τη χρήση του

δικτύου σε πραγματικό χρόνο τα οποία συλλέγουν και επικαιροποιούν σύμφωνα με το άρθρο 11. Σε περίπτωση που, κατόπιν αιτήματος οδικής αρχής ή φορέα εκμετάλλευσης οδών, ο κάτοχος των δεδομένων καθιστά τα δεδομένα προσβάσιμα, ισχύουν όροι FRAND (δίκαιοι, εύλογοι και αμερόληπτοι όροι). Τα δεδομένα παρέχονται σε μορφότυπο DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 και αναβαθμισμένες διάδοχες εκδόσεις) ή σε οποιοδήποτε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο τον οποίο έχουν συμφωνήσει τα κράτη μέλη, συνοδευόμενα από τα αντίστοιχα μεταδεδομένα που περιλαμβάνουν πληροφορίες για την ποιότητά τους.

4. Τα δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο, τα οποία έχουν αρχειοθετηθεί από οδικές αρχές ή φορείς εκμετάλλευσης οδών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών και αξιολογήσεων της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο δικτύου. Εκτός εάν απαγορεύεται από συμφωνίες αδειοδότησης, τα δεδομένα αυτά καθίστανται προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση, χωρίς διακρίσεις, μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
5. Στο πλαίσιο των ισχυουσών συμφωνιών αδειοδότησης, τα προγνωστικά δεδομένα σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο, τα οποία έχουν υπολογιστεί από οδικές αρχές ή φορείς εκμετάλλευσης οδών, καθίστανται προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση, χωρίς διακρίσεις, μέσω του εθνικού ή κοινού σημείου πρόσβασης που αναφέρεται στο άρθρο 3.
6. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό κοινών προτύπων για την ανταλλαγή και την περαιτέρω χρήση δεδομένων που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5.

## *Άρθρο 8*

### *Επικαιροποίηση δεδομένων σχετικά με τις υποδομές*

1. Οι επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με τις υποδομές αφορούν τουλάχιστον τις ακόλουθες παραμέτρους:
  - α) τον τύπο των δεδομένων, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος που αφορά η επικαιροποίηση·
  - β) τη θέση της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση·
  - γ) τον τύπο της επικαιροποίησης (τροποποίηση, προσθήκη ή διαγραφή)·
  - δ) την περιγραφή της επικαιροποίησης, η οποία περιέχει τις επικαιροποιημένες τιμές και πεδία και επικαιροποιημένες πληροφορίες και, κατά περίπτωση, τους λόγους αντικατάστασης των παρωχημένων τιμών και πεδίων·
  - ε) την ημερομηνία κατά την οποία τα δεδομένα επικαιροποιήθηκαν·
  - στ) την ημερομηνία και την ώρα κατά την οποία επήλθε ή προγραμματίζεται να επέλθει η αλλαγή δεδομένης περίπτωσης·

- ζ) την ποιότητα της επικαιροποίησης των δεδομένων όπως ορίζεται στις απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η θέση της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση προσδιορίζεται με τη χρήση τυποποιημένης ή κάθε άλλης ευρέως χρησιμοποιούμενης και γενικά αποδεκτής μεθόδου δυναμικής γεωαναφοράς που καθιστά δυνατή τη σαφή αποκωδικοποίηση και ερμηνεία της εν λόγω θέσης.

2. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διασφαλίζουν την επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με τις υποδομές εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και, εφόσον γνωρίζουν και έχουν τη δυνατότητα, παρέχουν εκ των προτέρων τις εν λόγω επικαιροποιήσεις στους χρήστες δεδομένων.
3. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διορθώνουν εγκαίρως τυχόν ανακρίβειες που διαπιστώνουν οι ίδιοι στα δεδομένα τους ή οι οποίες τους επισημαίνονται από χρήστες δεδομένων και τελικούς χρήστες.
4. Όταν οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών και οι πάροχοι υπηρεσιών παρουσιάζουν πληροφορίες σε τελικούς χρήστες, διασφαλίζουν ότι οι αντίστοιχες επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με τις υποδομές υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.

## *Άρθρο 9*

### *Επικαιροποίηση δεδομένων σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς*

1. Οι επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς αφορούν τουλάχιστον τις ακόλουθες παραμέτρους:
  - α) τον τύπο των δεδομένων, όπως ορίζεται στα σημεία 2 και 3 του παραρτήματος που αφορά η επικαιροποίηση·
  - β) τη θέση της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση·
  - γ) τον τύπο της επικαιροποίησης (τροποποίηση, προσθήκη ή διαγραφή)·
  - δ) την περιγραφή της επικαιροποίησης, συμπεριλαμβανομένης της περιόδου εμφάνισης του συμβάντος και των περιστάσεων που επιβάλλονται, για παράδειγμα σε ορισμένους τύπους οχημάτων, που αφορά η επικαιροποίηση·
  - ε) την ημερομηνία κατά την οποία τα δεδομένα επικαιροποιήθηκαν·
  - στ) την ημερομηνία και την ώρα κατά την οποία επήλθε ή προγραμματίζεται να επέλθει η αλλαγή δεδομένης περίπτωσης·

- ζ) την ποιότητα της επικαιροποίησης των δεδομένων όπως ορίζεται στις απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η θέση της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση προσδιορίζεται με τη χρήση τυποποιημένης ή κάθε άλλης ευρέως χρησιμοποιούμενης και γενικά αποδεκτής μεθόδου δυναμικής γεωαναφοράς που καθιστά δυνατή τη σαφή αποκωδικοποίηση και ερμηνεία της εν λόγω θέσης.

2. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διασφαλίζουν την επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και, εφόσον γνωρίζουν και έχουν τη δυνατότητα, παρέχουν εκ των προτέρων τις εν λόγω επικαιροποιήσεις στους χρήστες δεδομένων.
3. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διορθώνουν εγκαίρως τυχόν ανακρίβειες που διαπιστώνουν οι ίδιοι στα δεδομένα τους ή οι οποίες τους επισημαίνονται από χρήστες δεδομένων και τελικούς χρήστες.
4. Όταν οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών και οι πάροχοι υπηρεσιών παρουσιάζουν πληροφορίες σε τελικούς χρήστες, διασφαλίζουν ότι οι αντίστοιχες επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με ρυθμίσεις και περιορισμούς υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.
5. Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο τροποποιούνται αναλόγως ή ανακαλούνται το συντομότερο δυνατόν μετά την αλλαγή των συγκεκριμένων δεδομένων.

### *Άρθρο 10*

#### *Επικαιροποίηση δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου*

1. Οι επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου αφορούν τουλάχιστον τις ακόλουθες παραμέτρους:
  - α) τον τύπο των δεδομένων, όπως ορίζονται στα σημεία 4 και 5 του παραρτήματος που αφορά η επικαιροποίηση και, κατά περίπτωση, συνοπτική περιγραφή αυτών·
  - β) τη θέση του συμβάντος ή της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση·
  - γ) την περίοδο εμφάνισης του συμβάντος ή της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση·
  - δ) την ποιότητα της επικαιροποίησης των δεδομένων όπως ορίζεται στις απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η θέση του συμβάντος ή της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση προσδιορίζεται με τη χρήση τυποποιημένης ή κάθε άλλης ευρέως χρησιμοποιούμενης και γενικά αποδεκτής μεθόδου δυναμικής γεωαναφοράς που καθιστά δυνατή τη σαφή αποκωδικοποίηση και ερμηνεία της εν λόγω θέσης.

2. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διασφαλίζουν την επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και, εφόσον γνωρίζουν και έχουν τη δυνατότητα, παρέχουν εκ των προτέρων τις εν λόγω επικαιροποιήσεις.
3. Οι αντίστοιχοι κάτοχοι δεδομένων διορθώνουν εγκαίρως τυχόν ανακρίβειες που διαπιστώνουν οι ίδιοι στα δεδομένα τους ή οι οποίες τους επισημαίνονται από χρήστες δεδομένων και τελικούς χρήστες.
4. Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο τροποποιούνται αναλόγως ή ανακαλούνται το συντομότερο δυνατόν μετά την αλλαγή των συγκεκριμένων δεδομένων.
5. Όταν οι πάροχοι υπηρεσιών παρουσιάζουν πληροφορίες σε τελικούς χρήστες, διασφαλίζουν ότι οι αντίστοιχες επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.

### *Άρθρο 11*

#### *Επικαιροποίηση δεδομένων σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο*

1. Οι επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες παραμέτρους:
  - α) τον τύπο των δεδομένων, όπως ορίζονται στο σημείο 6 του παραρτήματος που αφορά η επικαιροποίηση και, κατά περίπτωση, συνοπτική περιγραφή αυτών·
  - β) τη θέση του συμβάντος ή της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση·
  - γ) την ποιότητα της επικαιροποίησης των δεδομένων όπως ορίζεται στις απαιτήσεις ποιότητας τις οποίες συμφωνούν τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η θέση του συμβάντος ή της περίπτωσης που αφορά η επικαιροποίηση προσδιορίζεται με τη χρήση τυποποιημένης ή κάθε άλλης ευρέως χρησιμοποιούμενης και γενικά αποδεκτής μεθόδου δυναμικής γεωαναφοράς που καθιστά δυνατή τη σαφή αποκωδικοποίηση και ερμηνεία της εν λόγω θέσης.

2. Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο ή τα σχετικά δεδομένα τροποποιούνται αναλόγως ή ανακαλούνται το συντομότερο δυνατόν μετά την αλλαγή των συγκεκριμένων δεδομένων.

3. Όταν οι πάροχοι υπηρεσιών παρουσιάζουν πληροφορίες σε τελικούς χρήστες, διασφαλίζουν ότι οι επικαιροποιήσεις των δεδομένων σχετικά με τη χρήση του δικτύου σε πραγματικό χρόνο υποβάλλονται σε επεξεργασία εντός χρονικού πλαισίου το οποίο είναι κατάλληλο για την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σε υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.

## *Άρθρο 12*

### *Αξιολόγηση της συμμόρφωσης*

1. Τα κράτη μέλη αξιολογούν κατά πόσο οι απαιτήσεις που προβλέπονται στα άρθρα 3 έως 11 τηρούνται από τους κατόχους δεδομένων και τους χρήστες δεδομένων για τους οποίους ισχύουν αυτά τα άρθρα σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3.
2. Προκειμένου να προβούν στην αξιολόγηση αυτή, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να ζητούν από οποιονδήποτε κάτοχο δεδομένων και χρήστη δεδομένων, τα ακόλουθα έγγραφα:
  - α) περιγραφή των δεδομένων, των ψηφιακών χαρτών ή των υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο που παρέχουν, καθώς και των πληροφοριών για την ποιότητα και τις προϋποθέσεις της περαιτέρω χρήσης των δεδομένων αυτών·
  - β) τεκμηριωμένη δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 3 έως 11.
3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν δειγματοληπτικά την ορθότητα των δηλώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β).

## *Άρθρο 13*

### *Υποβολή εκθέσεων*

1. Το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2023, τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τον κατάλογο και τον χάρτη απεικόνισης των οδών που περιλαμβάνονται στο κύριο οδικό δίκτυο.
2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες ως μέρος των εκθέσεων προόδου που προβλέπονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ:
  - α) την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την προσβασιμότητα, την ανταλλαγή και την περαιτέρω χρήση των τύπων δεδομένων που περιγράφονται στο παράρτημα·
  - β) τη γεωγραφική κάλυψη των δεδομένων που είναι προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, τις αλλαγές στο κύριο οδικό δίκτυο και στο περιεχόμενο των δεδομένων των υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και την ποιότητά τους, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται

για να καθοριστεί η ποιότητα αυτή και των μέσων που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση αυτής·

- γ) τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 3 έως 11·
- δ) κατά περίπτωση, περιγραφή των αλλαγών στο εθνικό ή στο κοινό σημείο πρόσβασης.

#### *Άρθρο 14*

##### *Μεταβατικές διατάξεις*

Για τη μεταβατική περίοδο που λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2027, οι υποχρεώσεις που σχετίζονται με τύπους δεδομένων σύμφωνα με τα σημεία 1, 3, 5 και 6 του παραρτήματος δεν ισχύουν για οδούς πέραν των ακόλουθων:

- α) εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο·
- β) άλλους αυτοκινητόδρομους που δεν περιλαμβάνονται στο εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο·
- γ) κύριες οδούς.

#### *Άρθρο 15*

##### *Κατάργηση*

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2015/962 καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2025.

#### *Άρθρο 16*

##### *Έναρξη ισχύος και εφαρμογή*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2025.

Ωστόσο, το άρθρο 13 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2023.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2.2.2022

*Για την Επιτροπή*  
*Η Πρόεδρος*  
*Ursula VON DER LEYEN*