

Βρυξέλλες, 23 Μαΐου 2022
(OR. fr, en)

9114/22

Διοργανικός φάκελος:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8883/22

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 15114/21 + ADD1

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 15 Δεκεμβρίου 2021, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση 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 (στο εξής: οδηγία ITS), η οποία αποτελεί μέρος δέσμης τεσσάρων πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της Ένωσης και στη στήριξη της μετάβασης σε πιο καθαρή, πιο πράσινη και πιο έξυπνη κινητικότητα.

2. Οι κύριοι στόχοι της παρούσας πρότασης, η οποία βασίζεται στο άρθρο 91 της ΣΛΕΕ, είναι οι εξής: α) να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος, όπως η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα ή οι εφαρμογές κινητικότητας ως υπηρεσίας (εφαρμογές MaaS), και β) να ενισχυθούν η διαθεσιμότητα, η περαιτέρω χρήση και η διαλειτουργικότητα των δεδομένων.
3. Η πρόταση αποτελεί συνέχεια της αξιολόγησης της ισχύουσας οδηγίας που διενεργήθηκε το 2019, κατά την οποία εντοπίστηκαν τα ακόλουθα προβλήματα: i) η έλλειψη διαλειτουργικότητας και αδιάλειπτης λειτουργίας εφαρμογών· ii) η έλλειψη συνεννόησης και αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών· και iii) η ανεπαρκής διαθεσιμότητα δεδομένων και η διστακτικότητα όσον αφορά την κοινοχρησία τους.
4. Για να καλυφθούν αυτά τα κενά, η Επιτροπή προτείνει, μεταξύ άλλων, να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και να καταστεί υποχρεωτική, στο δίκτυο ΔΕΔ-M¹ και σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, η ψηφιοποίηση ορισμένων οδικών πληροφοριών που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, την κυκλοφορία και τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη ορισμένων βασικών υπηρεσιών ITS θα καταστεί επίσης υποχρεωτική.
5. Η πρόταση αποτελεί μέρος δέσμης νομοθετικών πρωτοβουλιών που αποσκοπούν να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της απανθρακοποίησης, της ψηφιοποίησης και της μεγαλύτερης ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών.
6. Όσον αφορά την ψηφιοποίηση, αποτελεί μέρος της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα, του Φεβρουαρίου 2020², στο πλαίσιο της οποίας ανακοινώθηκε η δημιουργία εννέα κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων σε στρατηγικούς οικονομικούς τομείς και τομείς δημόσιου συμφέροντος, συμπεριλαμβανομένου του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας. Στα συμπεράσματά του της 22ας Οκτωβρίου 2021³, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε ταχεία πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία των εν λόγω χώρων τομεακών δεδομένων.

¹ Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, για το οποίο έχουν καθοριστεί κατευθυντήριες γραμμές στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Η αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού αποτελεί την κύρια πρωτοβουλία της «δέσμης μέτρων για την πράσινη και αποδοτική κινητικότητα».

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Η αναθεώρηση της οδηγίας ITS, στο πλαίσιο αυτού του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων, συμβάλλει στη στήριξη των προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, όπως τα νέα συστήματα οχημάτων κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 για τη γενική ασφάλεια⁴. Επιπλέον, η πρόταση συμπληρώνει την πρόταση νέου κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, της 14ης Ιουλίου 2021⁵, όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Ο κανονισμός για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων θα επιτρέψει τη θέσπιση λεπτομερέστερων προδιαγραφών από εκείνες που εγκρίνονται δυνάμει της οδηγίας, οι οποίες θα επικεντρώνονται στις τεχνικές λεπτομέρειες.

II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

8. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως αρμόδια επιτροπή για την πρόταση και την κα Rovana Plumb (RO, S&D) ως εισηγήτρια. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναμένεται να εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση κατά τη σύνοδο ολομέλειας του Οκτωβρίου του 2022.
9. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της προαναφερόμενης πρότασης στις 23 Μαρτίου 2022, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών δεν γνωμοδότησε.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

10. Η Ομάδα «Μεταφορές – Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» ξεκίνησε τις εργασίες της επί της πρότασης στις 10 Ιανουαρίου 2022 και τις συνέχισε στις 17 και 24 Ιανουαρίου, στις 2 και 16 Φεβρουαρίου, στις 7, 14 και 28 Μαρτίου, στις 4, 11 και 28 Απριλίου, και στις 5 και 11 Μαΐου 2022. Η εκτίμηση επιπτώσεων που διενήργησε η Επιτροπή συζητήθηκε στην Ομάδα στις 17 Ιανουαρίου 2022. Διάφορες αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της προσέγγισης που προτείνει η Επιτροπή και για ορισμένες εκτιμήσεις του κόστους. Οι αντιπροσωπίες που είχαν διατυπώσει επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης (ΔΑ, ΠΛ, ΣΚ, ΣΔ) την έχουν εν τω μεταξύ άρει. Διάφορες αντιπροσωπίες διατηρούν γενική επιφύλαξη εξέτασης.

⁴ EE L 325 της 16.12.2019, σ. 1.

⁵ ST 10877/21 + ADD1.

11. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν γενικά ικανοποίηση για την πρόταση και ζήτησαν να αναπτυχθεί περαιτέρω και να ενισχυθεί η ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών στο πλαίσιο της οδηγίας ITS μέσω καλύτερης συνεργασίας και συντονισμού. Τα κύρια σημεία συζήτησης αφορούσαν: τη νέα υποχρέωση διαθεσιμότητας ορισμένων δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο· τη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τον καθορισμό των τύπων δεδομένων που πρέπει να παρέχονται, καθώς και τη σχετική γεωγραφική κάλυψη και το χρονοδιάγραμμα· την περιγραφή των στοιχείων που πρέπει να περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές σε επίπεδο Ένωσης· την εξουσιοδότηση της Επιτροπής να θεσπίζει προσωρινά μέτρα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης· τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής· τις αρχές για τις προδιαγραφές και την ανάπτυξη των ευφών συστημάτων μεταφορών· και την προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.
12. Με βάση τις συζητήσεις, τις διευκρινίσεις της Επιτροπής και τις γραπτές παρατηρήσεις των αντιπροσωπών, η Προεδρία εκπόνησε σχέδιο συμβιβαστικού κειμένου με σκοπό την επίτευξη γενικής προσέγγισης στο Συμβούλιο «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» (Μεταφορές) στις 2 Ιουνίου 2022. Οι κυριότερες αλλαγές στο κείμενο σε σύγκριση με την αρχική πρόταση της Επιτροπής είναι οι ακόλουθες:

Διαθεσιμότητα δεδομένων και ανάπτυξη υποχρεωτικών υπηρεσιών ITS (άρθρο 1 παράγραφος 2α, άρθρο 6α, άρθρο 7⁶· παραρτήματα III και IV)

13. Το συμβιβαστικό κείμενο αποδέχεται την αρχή ότι τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν για τη διαθεσιμότητα ορισμένων τύπων δεδομένων, σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, και για την ανάπτυξη ορισμένων υπηρεσιών ITS (άρθρο 1 παράγραφος 2α, άρθρο 6α, παραρτήματα III και IV).

⁶ Οι παραπομπές σε άρθρα αριθμούνται σύμφωνα με την οδηγία όπως τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της πρότασης.

14. Ωστόσο, δεδομένου του δυνητικά υψηλού αντικτύπου στους εθνικούς πόρους, οι αντιπροσωπίες επέμειναν ιδιαίτερα στην καλύτερη παρακολούθηση και τη μεγαλύτερη συμμετοχή των κρατών μελών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, τόσο για τον καθορισμό του αρχικού εύρους των υποχρεώσεων όσο και για την εξέλιξή του με την πάροδο του χρόνου. Ως εκ τούτου, το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας καθορίζει στην οδηγία τους τύπους δεδομένων και τις υπηρεσίες που καλύπτονται από την υποχρέωση διαθεσιμότητας και ανάπτυξης. Οι κατάλογοι των σχετικών δεδομένων και υπηρεσιών μπορούν να τροποποιηθούν με κατ' εξουσιοδότηση πράξη (άρθρο 1 παράγραφος 2α, άρθρο 7, παραρτήματα III και IV). Ταυτόχρονα, το συμβιβαστικό κείμενο αναφέρεται σε εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής (δίκτυα που πρέπει να καλυφθούν) και του χρονοδιαγράμματος εφαρμογής (άρθρο 6α, αιτιολογική σκέψη 12α). Το κείμενο ενισχύει επίσης το πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή για την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων (άρθρο 6α παράγραφος 3 και άρθρο 7). Ως εκ τούτου, διατηρεί τον στόχο να καταστεί υποχρεωτική η διαθεσιμότητα ορισμένων ειδών δεδομένων, καθώς και τη δυνατότητα επικαιροποίησης του εν λόγω καταλόγου μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, ενισχύοντας παράλληλα τη συμμετοχή των κρατών μελών στις πτυχές της υλοποίησης του εν λόγω στόχου, δηλαδή στον καθορισμό της γεωγραφικής κάλυψης και του χρονοδιαγράμματος.
15. Επιπλέον, στο συμβιβαστικό κείμενο διευκρινίζεται ότι η υποχρέωση παροχής ορισμένων δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο αφορά δεδομένα για τα οποία οι αντίστοιχες υποκείμενες πληροφορίες είναι ήδη διαθέσιμες ανεξάρτητα από τον μορφότυπο τους.
16. Μεγάλη πλειονότητα των αντιπροσωπιών έκρινε ότι ο συμβιβασμός σχετικά με αυτή τη δομή λήψης αποφάσεων είναι επαρκώς ισορροπημένος. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με το βέλτιστο φόρουμ για τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής και των προθεσμιών, τονίζοντας παράλληλα ότι είναι σημαντικό να μην υποβαθμιστεί ο στόχος της περαιτέρω ανάπτυξης υπηρεσιών ITS.

17. Όσον αφορά τους σχετικούς τύπους δεδομένων, το συμβιβαστικό κείμενο διευρύνει τον κατάλογο (παράρτημα III) προσθέτοντας ορισμένους τύπους δεδομένων που αναφέρονται στον πρόσφατα εκδοθέντα κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό σχετικά με τις προδιαγραφές των υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο⁷. Όσον αφορά την παρουσίαση των τύπων δεδομένων και των υπηρεσιών στα παραρτήματα III και IV, το συμβιβαστικό κείμενο βασίζεται στην πρόταση της Επιτροπής, αλλά, λόγω της ιεραρχίας των κανόνων και στον βαθμό που αυτό δεν είναι απολύτως αναγκαίο, αποφεύγει την άμεση αναφορά στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις στις οποίες μπορούν να βρεθούν περισσότερες λεπτομέρειες.

Ορισμοί (άρθρο 4)

18. Το συμβιβαστικό κείμενο επιφέρει ήσσονος σημασίας προσαρμογές σε ορισμένους ορισμούς («υπηρεσία ITS», «συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών», «προσβασιμότητα των δεδομένων»).

Πρόγραμμα εργασίας (άρθρο 4α)

19. Δεδομένης της ιδιαίτερης έμφασης που δίνει η πρόταση στην έγκριση και το περιεχόμενο του προγράμματος εργασίας (άρθρο 17 παράγραφος 5), καθώς και στη χρονολογική αλληλουχία των διαφόρων δραστηριοτήτων, το συμβιβαστικό κείμενο τοποθετεί αυτό το εργαλείο πολυετούς σχεδιασμού στην αρχή των κανόνων που διέπουν την ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών ITS (νέο άρθρο 4α) και υπογραμμίζει τη στενή σχέση μεταξύ του εργαλείου αυτού και της θέσπισης προδιαγραφών σε επίπεδο ΕΕ..

⁷ EE L 122 της 25.4.2022, σ. 1.

Εφαρμογή προδιαγραφών και συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών (άρθρο 5)

20. Το συμβιβαστικό κείμενο ενσωματώνει σε μεγάλο βαθμό τις διατάξεις της πρότασης που αποσκοπούν στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών ITS, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών πτυχών (άρθρο 5). Το συμβιβαστικό κείμενο αποσαφηνίζει ορισμένα από αυτά τα στοιχεία.

Προδιαγραφές με κατ' εξουσιοδότηση πράξη (άρθρο 6)

21. Το συμβιβαστικό κείμενο ενσωματώνει επίσης τις τροποποιήσεις που επέφερε η πρόταση στο περιεχόμενο των προδιαγραφών (άρθρο 6). Προσθέτει ότι είναι αναγκαίο να καθοριστούν παράμετροι για την αξιολόγηση της ποιότητας των δεδομένων και ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν έναν ή περισσότερους οργανισμούς για την αξιολόγηση της τήρησης των απαιτήσεων (παράγραφος 6 και αιτιολογική σκέψη 18). Προβλέπει επίσης ότι καθεμία από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις θα πρέπει να αφορά χωριστό τομέα προτεραιότητας.

Προσωρινά μέτρα (άρθρο 7α)

22. Η διαλαμβανόμενη στην πρόταση εξουσιοδότηση της Επιτροπής να εκδίδει άμεσα εφαρμοστέες εκτελεστικές πράξεις σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (άρθρο 7α και αιτιολογική σκέψη 14) έχει εγείρει αμφιβολίες μεταξύ των αντιπροσωπιών. Διατηρώντας την ίδια αρχή, το συμβιβαστικό κείμενο αναπτύσσει και πλαισιώνει περαιτέρω τις διατάξεις αυτές, εστιάζοντας στη διαδικασία, τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται και την επικοινωνία μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών. Μολονότι το συμβιβαστικό κείμενο στο σύνολό του δεν αμφισβητείται, οι αμφιβολίες ορισμένων αντιπροσωπιών ως προς την αναγκαιότητα αυτής της εξουσιοδότησης δεν έχουν αρθεί πλήρως.

Προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (άρθρο 10)

23. Στο συμβιβαστικό κείμενο, το άρθρο για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (άρθρο 10) συμπληρώνεται από μια διάταξη σχετικά με τον σκοπό της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει της οδηγίας (άρθρο 10 παράγραφος 1). Εισάγεται επίσης αναφορά στην εκτίμηση επιπτώσεων που πρέπει να διενεργείται κατά την προετοιμασία μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης που θα οδηγήσει στην επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων (παράγραφος 2) και αναφορά στην τεχνική ψευδωνυμοποίησης (παράγραφος 3· βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 15).

Υποβολή εκθέσεων (άρθρο 17) και τελικές διατάξεις

24. Το άρθρο σχετικά με τις εκθέσεις που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη και η Επιτροπή (άρθρο 17) διατηρείται στο συμβιβαστικό κείμενο. Ωστόσο, η ημερομηνία υποβολής αρχικών εκθέσεων από τα κράτη μέλη (άρθρο 17 παράγραφος 1) μετατίθεται σε 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος (σύμφωνα με την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο), η εξουσία της Επιτροπής να καθορίζει δείκτες επιδόσεων έχει τροποποιηθεί και υπόκειται σε διαδικασία εξέτασης (άρθρο 17 παράγραφος 2), και υπογραμμίζεται ο στόχος της απλούστευσης της υποβολής εκθέσεων (άρθρο 17 παράγραφος 3 και αιτιολογική σκέψη 22α). Μία αντιπροσωπία θα προτιμούσε οι εκθέσεις να υποβάλλονται από τα κράτη μέλη ταυτόχρονα με το πρόγραμμα εργασίας ανά πενταετία.

Παράρτημα I

25. Στο παράρτημα I της πρότασης περιγράφονται τα στοιχεία που πρέπει να καλύπτονται από τις προδιαγραφές όσον αφορά τους τομείς προτεραιότητας για δράση σε επίπεδο Ένωσης. Οι τροποποιήσεις που επιφέρει το συμβιβαστικό κείμενο στο παρόν παράρτημα περιορίζονται σε ορισμένες διευκρινίσεις.

Παράρτημα II

26. Στο παράρτημα II, το οποίο απαριθμεί τις αρχές που ισχύουν για τις προδιαγραφές και την ανάπτυξη των ITS, το συμβιβαστικό κείμενο ευθυγραμμίζεται κυρίως με τις τροποποιήσεις που προτείνει η Επιτροπή [σχετικά με τα στοιχεία στ), η), ι) και ιγ)]. Παρέχει ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με τα στοιχεία η) «προωθούν την ισότιμη πρόσβαση», ι) «παρέχουν ποιότητα σε θέματα χρονισμού και εντοπισμού» και ιγ) «εξασφαλίζουν διαφάνεια και εμπιστοσύνη», και τροποποιεί το στοιχείο ιβ) «τηρούν τη συνοχή» προκειμένου να υπενθυμίσει, μεταξύ των κανόνων της ΕΕ που πρέπει να τηρούνται, την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/1972 για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Κώδικα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, μνεία της οποίας γίνεται επίσης στην τροποποιημένη αιτιολογική σκέψη 8α. Οι απόψεις της Ομάδας δίστανται ως προς το αν θα πρέπει να συμπεριληφθεί αναφορά στην αρχή της «τεχνολογικής ουδετερότητας». Το συμβιβαστικό κείμενο προσπαθεί να επιτύχει ισορροπία βάσει της πρότασης, τονίζοντας παράλληλα ρητά τη σημασία της αρχής αυτής, όπως ορίζεται στον Ευρωπαϊκό Κώδικα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, κατά την κατάρτιση των προδιαγραφών.
27. Κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 18 Μαΐου 2022, τα κράτη μέλη επιβεβαίωσαν τη υποστήριξή τους προς το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας. Κατόπιν αιτήματος μεγάλου αριθμού αντιπροσωπιών, οι οποίες αναφέρθηκαν στις διοικητικές δυσκολίες που συνδέονται με τη μεταφορά των διατάξεων της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο, η σχετική προθεσμία μεταφοράς παρατάθηκε σε 24 μήνες (άρθρο 2 της πρότασης για την τροποποίηση της οδηγίας ITS). Η EMA έλαβε επίσης υπόψη πρόταση να τροποποιηθεί η περιγραφή της αρχής της «οπισθόδρομης συμβατότητας» (παράρτημα II στοιχείο στ)), προκειμένου να τονίσει την ανάγκη αιτιολόγησης της εφαρμογής της κατά την κατάρτιση των προδιαγραφών για ITS· δύο αντιπροσωπίες αντιτάχθηκαν στην τροποποίηση αυτή. Το συμβιβαστικό κείμενο που περιέχεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης λαμβάνει υπόψη τις προσαρμογές αυτές.

28. Διάφορες αντιπροσωπίες εξέφρασαν τον προβληματισμό τους όσον αφορά τις επιλογές, που θα γίνουν σε μεταγενέστερο στάδιο, σχετικά με το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και τις προθεσμίες για την παροχή ορισμένων δεδομένων και υπηρεσιών. Οι αμφιβολίες αυτές αφορούν τις αναγκαίες επενδύσεις, την αναλογικότητα όσον αφορά την πυκνότητα της κυκλοφορίας σε ορισμένα οδικά τμήματα, τον διοικητικό συντονισμό και την αξιοπιστία ορισμένων δεδομένων.
29. Στο παρόν στάδιο, ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής διατηρεί διαδικαστική επιφύλαξη για όλες τις τροποποιήσεις στην πρόταση της Επιτροπής. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής αναφέρθηκε ιδίως στην αρχική δομή της πρότασης, η οποία καθορίζει τις προθεσμίες και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής για την παροχή ορισμένων τύπων δεδομένων και την ανάπτυξη ορισμένων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων που μπορούν να επέλθουν μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

30. Υπό το φως των ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται να καταλήξει σε γενική προσέγγιση όσον αφορά την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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, βάσει του συμβιβαστικού κειμένου που περιέχεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

Τροποποιήσεις της οδηγίας ITS

[...]

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή σχετικά με τον καθορισμό στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁸ 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.
- (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 Συμβουλίου⁹ 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 στάθμευσης¹⁰.

⁸ COM(2020)789 final.

⁹ 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).

¹⁰ Όπως πιστοποιείται σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) .../... της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη θέσπιση προτύπων που καθορίζουν λεπτομερώς το επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης και τις διαδικασίες πιστοποίησής τους [C(2022) 2055 (final)].

- (3) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹¹ 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 μεταφορών¹².
- (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/ΕΕ¹³ 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.

¹¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

¹² 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).

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) Στο πλαίσιο της εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών της Επιτροπής¹⁴ για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν συστήσει εθνικά σημεία πρόσβασης¹⁵. 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 δεδομένα¹⁶ 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 ΙΙ. 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 προσπάθειών που έχουν καταβληθεί.

¹⁴ 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).
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).

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8α) 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 σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/1972¹⁷. Εάν μπορούν να χρησιμοποιηθούν συμπληρωματικές, αξιόπιστες και δοκιμασμένες σε πραγματικές συνθήκες τεχνολογίες C-ITS, θα πρέπει να είναι ενεργοποιημένες οι συνυπάρχουσες εφαρμογές.
- (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 ευφυών συστημάτων μεταφορών (C-ITS) και στον τομέα της συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (ΣΣΑΚ), ιδίως στο πλαίσιο λειτουργίας των πλατφορμών C-ITS¹⁸ και ΣΣΑΚ¹⁹, καθώς και στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού φόρουμ για την πολυτροπική κινητικότητα των επιβατών²⁰ και της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την υλοποίηση του eCall²¹.
- (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. Οι νέες τεχνολογίες, ιδίως για τα C-ITS, πρέπει να δοκιμάζονται σε πραγματικές συνθήκες οδικής κυκλοφορίας ως αξιόπιστη υπηρεσία πριν από την εγκατάσταση. 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.

¹⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2018/1972 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Κώδικα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών (ΕΕ L 321 της 17.12.2018, σ. 36).

¹⁸ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E03188.

¹⁹ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E03657.

²⁰ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E03826

²¹ Κωδικός στο μητρώο ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής και άλλων παρόμοιων οντοτήτων: E02481.

- (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 διομότιμης 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 i) της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS όσον αφορά τη διαχείριση της πολιτικής πιστοποιητικών και της χορήγησης αδειών για την υποδομή δημόσιου κλειδιού (PKI), ii) του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης κατά τη δημιουργία και την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού καταλόγου εμπιστευσης πιστοποιητικών (ECTL) και, για τακτική δραστηριότητα, κατά την υποβολή εκθέσεων στην αρχή πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS όσον αφορά τη συνολική ασφαλή λειτουργία του μοντέλου εμπιστοσύνης C-ITS, και iii) του σημείου επαφής C-ITS για τη διαχείριση του συνόλου της επικοινωνίας με τους διαχειριστές των αρχών έκδοσης ριζικών πιστοποιητικών και τη δημοσίευση του πιστοποιητικού δημόσιου κλειδιού του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης και του ECTL. Επί του παρόντος, η Επιτροπή εγγυάται επίσης τον ρόλο μιας ευρωπαϊκής αρχής έκδοσης ριζικών πιστοποιητικών, ο οποίος μπορεί να διατηρείται όποτε κρίνεται δέον, για παράδειγμα, για τη στήριξη σχεδίων μετάβασης σε περίπτωση που άλλη αρχή έκδοσης ριζικών πιστοποιητικών έχει υποστεί παραβίαση.

- (12) Οι περισσότερες δράσεις στο πλαίσιο της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, με εξαίρεση το σύστημα eCall, είχαν ως επίκεντρο την έκδοση προδιαγραφών για 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 στον σχετικό μορφότυπο ή την ανάπτυξη συγκεκριμένων υπηρεσιών. Η χρήση ορισμένων υπηρεσιών ITS είναι πλέον διαδεδομένη, για παράδειγμα εντοπισμός συμβάντων με τον οποίο καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την οδική ασφάλεια, ή δεδομένων εντός άλλων τομέων προτεραιότητας που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, όπως είναι οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας, με τα 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 Συμβουλίου²². Η υποχρεωτική παροχή ορισμένων υπηρεσιών ITS και ορισμένων δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο 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. Προϋποθέτει ότι οι υποκείμενες πληροφορίες που αποτυπώνονται στα μηχαναγνώσιμα δεδομένα υπάρχουν ήδη, ανεξάρτητα από τον μορφότυπο ή το μέσο διά του οποίου παρουσιάζονται. Οι τύποι δεδομένων και οι υπηρεσίες, η παροχή των οποίων θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική βάσει της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να προσδιορίζονται με βάση τις προδιαγραφές που προβλέπει η Επιτροπή στις κατ' εξουσιοδότηση νομοθετικές πράξεις για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, ειδικότερα στους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 2022/670²³, (ΕΕ) 885/2013, (ΕΕ) 886/2013 και (ΕΕ) 2017/1926, και να αντικατοπτρίζουν τους τύπους δεδομένων και τις υπηρεσίες που ορίζονται στις εν λόγω πράξεις.
- (12α) Για λόγους συνέχειας, οι τύποι δεδομένων και οι υπηρεσίες των οποίων η παροχή θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική βάσει της παρούσας οδηγίας θα προβλέπουν υποχρεωτικά τη διαθεσιμότητά τους εντός συγκεκριμένης γεωγραφικής εμβέλειας. Για τον καθορισμό της εν λόγω εμβέλειας, θα

²² Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων 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 ελεύθετου 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).

²³ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 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 (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).

πρέπει να ακολουθηθεί μια σταδιακή και αναλογική προσέγγιση, με βάση την πείρα και τα αποτελέσματα που έχουν ήδη συσσωρευθεί και εξακολουθούν να συσσωρεύονται κατά τη διάρκεια της επέκτασης.

- (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)²⁴ 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. Επομένως, η υπονόμηση της ακεραιότητας των υπηρεσιών ITS θα μπορούσε να έχει σοβαρό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, για παράδειγμα όταν σκόπιμα ψευδείς πληροφορίες σχετικά με μια επικίνδυνη κατάσταση ωθούν τα οχήματα σε ελιγμούς που θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες του οδικού δικτύου, και θα μπορούσε να έχει αλυσιδωτές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών της Ένωσης. Για να διασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει εκτελεστικές αρμοδιότητες σε περίπτωση καταστάσεων στις οποίες διακυβεύεται η ακεραιότητα των υπηρεσιών ITS και απαιτείται επείγοντως παρέμβαση σε επίπεδο Ένωσης ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής και ορθή λειτουργία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών ή η οδική ασφάλεια, 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. Ωστόσο, κατά την εκπόνηση των εν λόγω αντιμέτρων, η Επιτροπή θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για διαβούλευση με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵. 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

²⁴ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ 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).

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) Οποιαδήποτε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει της παρούσας οδηγίας, όπως η επεξεργασία δεδομένων θέσης εφόσον επιτρέπει την άμεση ή έμμεση ταυτοποίηση ενός προσώπου, θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής, όπως ορίζεται, ειδικότερα, στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶ και στην οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προσδιορίζει τον σκοπό για τον οποίο τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Όταν αφορούν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, οι προδιαγραφές που θα αναπτυχθούν βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να προβλέπουν επαρκείς και κατάλληλες εγγυήσεις προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη μέγιστη διάρκεια αποθήκευσης των δεδομένων, την ανωνυμοποίηση ή την ψευδωνυμοποίηση των δεδομένων. Ειδικότερα, με την επιφύλαξη τυχόν ειδικής απαίτησης που προβλέπεται στο δίκαιο της Ένωσης σχετικά με τη χρήση ανώνυμων ή ψευδωνυμοποιημένων δεδομένων, όποτε είναι δυνατόν να επιτευχθούν εξίσου οι επιδιωκόμενοι σκοποί, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση της ανωνυμοποίησης ή της ψευδωνυμοποίησης ως τεχνικών για την ενίσχυση της προστασίας της ιδιωτικής ζωής των ατόμων, σύμφωνα με την αρχή της προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό. Επιπλέον, οι εν λόγω προδιαγραφές ή η εθνική νομοθεσία, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ, θα πρέπει να προβλέπουν διασφαλίσεις ιδίως κατά της αθέμιτης χρήσης, συμπεριλαμβανομένης της παράνομης πρόσβασης, της τροποποίησης ή της απώλειας.

- (17) Η οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων²⁸ 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

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ 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).

κινδύνους ή την κατηγορία κινδύνων που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία (το λεγόμενο «δίκτυο 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 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 Συμβουλίου²⁹, 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 Συμβουλίου³⁰ 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. 167/2013³¹ και (ΕΕ) αριθ. 168/2013³² 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 διαδικασίες αυτές θα πρέπει να

²⁹ 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).

³⁰ 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/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

³¹ 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).

³² 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).

περιορίζονται σε ό,τι κρίνεται αναγκαίο σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση και να επιδιώκουν, κατά περίπτωση, συστηματική προσέγγιση όσον αφορά τους κανόνες για τον ορισμό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τις εφαρμοστέες διαδικασίες, ιδίως όσον αφορά τις διασυνοριακές εφαρμογές και υπηρεσίες.

- (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 νοημοσύνη³³.
- (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 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 Συμβουλίου³⁴ παρέχει υψηλής ποιότητας, επικαιροποιημένα και ασφαλή διαστημικά δεδομένα, πληροφορίες και υπηρεσίες μέσω των συστημάτων Galileo, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθωσης 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 μετριάσουν οι επιθέσεις υποκλοπής σημάτων από το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης («GNSS»).

³³ 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].

³⁴ 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).

- (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.
- (22α) Οι κανόνες για την υποβολή εκθέσεων θα πρέπει να απλουστευθούν και να καταστήσουν δυνατή τη συγκριτική ανάλυση. Ως εκ τούτου, οι διάφορες υφιστάμενες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να αντικατασταθούν από μία έκθεση από κάθε κράτος μέλος ανά τριετία, η οποία να καλύπτει την εφαρμογή της οδηγίας και όλων των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, και θα πρέπει να θεσπιστεί ένα κοινό υπόδειγμα που θα περιλαμβάνει ορισμένους βασικούς δείκτες επιδόσεων. Με βάση την εμπειρία από τη χρήση προαιρετικών βασικών δεικτών επιδόσεων στις εκθέσεις, η Επιτροπή αναμένεται ότι θα είναι σε θέση να επιλέξει ορισμένους από τους εν λόγω δείκτες ώστε να συμπεριληφθούν στο εναρμονισμένο υπόδειγμα.
- (23) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά την έγκριση και την επικαιροποίηση των προγραμμάτων εργασίας, τον καθορισμό της γεωγραφικής κάλυψης και των αντίστοιχων προθεσμιών για την ανάπτυξη των υποχρεωτικών τύπων δεδομένων και υπηρεσιών ITS από τα κράτη μέλη, καθώς και την έγκριση του υποδείγματος για τις εκθέσεις που θα πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁵.
- (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

³⁵ 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).

διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου³⁶. 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 εμπειρογνομώνων 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. 165/2014³⁷, (ΕΕ) 2019/1239³⁸, (ΕΕ) 2020/1056³⁹ και (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με τις οδηγίες 2007/2/ΕΚ⁴⁰ και την οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴¹.
- (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 έγγραφα⁴², τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν να επισυνάπτουν στην κοινοποίηση των εθνικών μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, όταν

³⁶ 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).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

δικαιολογείται, ένα ή περισσότερα έγγραφα που διευκρινίζουν τη σχέση ανάμεσα στα στοιχεία μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα τμήματα των εθνικών πράξεων μεταφοράς. Για την παρούσα οδηγία ο νομοθέτης εκτιμά ότι η διαβίβαση των εγγράφων αυτών είναι δικαιολογημένη.

- (28) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴³, ο οποίος γνωμοδότησε στις 2 Μαρτίου 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, 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 ITS για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.»

⁴³ 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).

3) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

(-α) το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4) «υπηρεσία ITS»: η παροχή εφαρμογής ITS μέσω καλά καθορισμένου οργανωτικού και λειτουργικού πλαισίου, που σκοπό έχει να συμβάλλει στην ασφάλεια του χρήστη, την απόδοση, τη βιώσιμη κινητικότητα, την άνεση ή/και να διευκολύνει ή να υποστηρίξει τις δραστηριότητες μεταφορών και μετακινήσεων·»

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):

«19) «συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών» ή «C-ITS»: ευφυή συστήματα μεταφορών τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες ITS να αλληλεπιδρούν και να συντονίζονται ανταλλάσσοντας ασφαλή και αξιόπιστα μηνύματα χωρίς οποιαδήποτε πρότερη γνώση του ενός για τον άλλον·

20) «υπηρεσία C-ITS»: υπηρεσία ITS 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·

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·

3α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 4α

Πρόγραμμα εργασίας⁴⁴

1. Έως τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 12 μήνες], η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη και με έκδοση εκτελεστικής πράξης, εγκρίνει πρόγραμμα εργασίας. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4. Το πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τους στόχους και τις ημερομηνίες για την εφαρμογή του κάθε έτος, αναφέροντας για ποιες επιμέρους εργασίες θα πρέπει να καταρτιστούν προδιαγραφές σύμφωνα με το άρθρο 6·

β) τους τύπους δεδομένων και τις υπηρεσίες ITS για τους οποίους ή τις οποίες η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2.

⁴⁴ Το κείμενο μεταφέρθηκε εν μέρει από το άρθρο 17 παράγραφος 5 της πρότασης.

2. 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 το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4.

4) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Εφαρμογή προδιαγραφών για την ανάπτυξη συστημάτων ευφών 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 του άρθρου 6α.

2. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται στους τομείς προτεραιότητας στον βαθμό που δεν έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές για τους εν λόγω τομείς.

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης, ενδεικτικά μέσω σχεδίων συντονισμού υποστηριζόμενων από την ΕΕ και όποτε κρίνεται απαραίτητο με τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη, όσον αφορά τις επιχειρησιακές πτυχές της εφαρμογής των προδιαγραφών 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. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους παρόχους δεδομένων, τους χρήστες δεδομένων και τους παρόχους υπηρεσιών ITS που καθορίζονται στις προδιαγραφές, τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης, κατά περίπτωση, όσον αφορά τις πρακτικές για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις και την ανάπτυξη μηχανισμών για την επιβολή της συμμόρφωσης.»

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.

Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν κανόνες για τον καθορισμό παραμέτρων σχετικών με την ποιότητα και την καταλληλότητα χρήσης. 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/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν έναν ή περισσότερους φορείς αρμόδιους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις προδιαγραφές, με την επιφύλαξη ενδεχόμενων ειδικών κανόνων αξιολόγησης που ενδέχεται να καθορίζονται σε αυτές.

Οι προδιαγραφές συνάδουν με τις αρχές του παραρτήματος II.»

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 8:

«8. Η Επιτροπή εγκρίνει τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12. Κάθε επιμέρους κατ' εξουσιοδότηση πράξη καλύπτει μέχρι έναν τομέα προτεραιότητας και εκδίδεται για καθεμία από τις δράσεις προτεραιότητας.»⁴⁵

* 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) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 6α:

«Άρθρο 6α

Διαθεσιμότητα δεδομένων και ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, για κάθε τύπο δεδομένων που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ, εφόσον υφίστανται ήδη οι υποκείμενες πληροφορίες, τα δεδομένα είναι διαθέσιμα για τη γεωγραφική κάλυψη που σχετίζεται με τον εν λόγω τύπο δεδομένων το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο έως την αντίστοιχη ημερομηνία που ορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

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

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες ITS που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙV αναπτύσσονται για τη γεωγραφική κάλυψη και το αργότερο έως την αντίστοιχη ημερομηνία που ορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

⁴⁵ Σημείωση: Η παράγραφος 8 καλύπτει εν μέρει την ουσία του άρθρου 7 παράγραφοι 1 και 2 της ισχύουσας οδηγίας.

3. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4, προσδιορίζει:

α) τη γεωγραφική κάλυψη σε σχέση με τους τύπους δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα III και τις προθεσμίες εφαρμογής·

β) τη γεωγραφική κάλυψη σε σχέση με τις υπηρεσίες ITS που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και τις προθεσμίες εφαρμογής.

Κατά την έκδοση των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο επεμβάσεων σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και το κόστος και τους ανθρώπινους πόρους που απαιτούνται για τη διάθεση των σχετικών δεδομένων και την ανάπτυξη των σχετικών υπηρεσιών με επαρκές επίπεδο ποιότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το εν λόγω κόστος και οι πόροι, ιδίως εφόσον βαρύνουν τις δημόσιες αρχές, περιορίζονται στο ελάχιστο. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης το κόστος και τον διοικητικό φόρτο για τους ιδιωτικούς φορείς που ενδέχεται να κληθούν να παράσχουν τα δεδομένα και τις υπηρεσίες. Όταν η προσθήκη τύπων δεδομένων ή υπηρεσιών στα παραρτήματα III και IV έχει αποτελέσει αντικείμενο ανάλυσης κόστους-οφέλους και εκτίμησης επιπτώσεων σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 ή 2, η Επιτροπή μπορεί επίσης να χρησιμοποιήσει στην εξέτασή της τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης και εκτίμησης επιπτώσεων.»

7) το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Τροποποιήσεις των παραρτημάτων III και IV

«1.⁴⁶ 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 λόγω εξελίξεων στην αγορά και στην τεχνολογία στο σύνολο της Ένωσης, διά των εξής:

α) προσθήκη ή τροποποίηση τύπων δεδομένων που συνδέονται εγγενώς με τους τομείς προτεραιότητας που καθορίζονται στο παράρτημα I και απαριθμούνται στις προδιαγραφές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 8, όταν η διαθεσιμότητα των εν λόγω τύπων δεδομένων αποφέρει, σύμφωνα με την ανάλυση κόστους-οφέλους και την εκτίμηση επιπτώσεων, σημαντικά και σαφώς αιτιολογημένα οφέλη και βελτιώσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα των μεταφορών, την ασφάλεια και προστασία κατά τις μεταφορές, ή την αποδοτικότητα και τη διαχείριση των μεταφορών, ή

β) όταν δικαιολογείται σαφώς, απαλοιφή τύπων δεδομένων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III.

Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη συνάδει με τους τύπους δεδομένων ως έχουν στο τελευταίο κατά σειρά πρόγραμμα εργασίας που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4α, και δεν καλύπτει περισσότερους από έναν τομείς προτεραιότητας.

⁴⁶ Σημείωση: Η νυν παράγραφος 1 ενσωματώνεται στο άρθρο 6 νέα παράγραφος 8.

2. 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 λόγω εξελίξεων στην αγορά και στην τεχνολογία στο σύνολο της Ένωσης, προκειμένου να τροποποιήσει τον κατάλογο των υπηρεσιών ITS του παραρτήματος IV διά των εξής:

- α) προσθήκη ή τροποποίηση υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος I σχετικά με τις οποίες έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 8, εφόσον η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών αποφέρει, σύμφωνα με την ανάλυση κόστους-οφέλους και την εκτίμηση επιπτώσεων, σημαντικά και σαφώς αιτιολογημένα οφέλη και βελτιώσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα των μεταφορών, την ασφάλεια και προστασία κατά τις μεταφορές, ή την αποδοτικότητα και τη διαχείριση των μεταφορών, ή
- β) όταν δικαιολογείται σαφώς, απαλοιφή υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV.

Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη συνάδει με τον κατάλογο των υπηρεσιών ITS ως έχει στο τελευταίο κατά σειρά πρόγραμμα εργασίας που εγκρίθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4α και δεν καλύπτει περισσότερους από έναν τομείς προτεραιότητας.

3. Κατά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τον κίνδυνο επεμβάσεων σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και το κόστος και τους ανθρώπινους πόρους που απαιτούνται για τη διάθεση των σχετικών δεδομένων ή την ανάπτυξη των σχετικών υπηρεσιών με επαρκές επίπεδο ποιότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το εν λόγω κόστος και οι πόροι, ιδίως εφόσον βαρύνουν τις δημόσιες αρχές, περιορίζονται στο ελάχιστο. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης το κόστος και τον διοικητικό φόρτο για τους ιδιωτικούς φορείς που ενδέχεται να κληθούν να παράσχουν τα δεδομένα και τις υπηρεσίες.»

8) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 7α:

«Άρθρο 7α

Προσωρινά μέτρα

1. Με την επιφύλαξη των μηχανισμών ετοιμότητας και αντίδρασης σε συμβάντα, όπως αυτοί που θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής για τη θέσπιση αντιμέτρων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της κατάστασης αυτής, όπως η αναστολή των υποχρεώσεων εντός του πεδίου εφαρμογής των τομέων προτεραιότητας που καθορίζονται βάσει του άρθρου 2. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη το συντομότερο δυνατόν όταν κρίνει ότι υφίσταται κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
2. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με την παράγραφο 1 μόνον σε περίπτωση μη δυνάμενης να προβλεφθεί κατάστασης έκτακτης ανάγκης οφειλόμενης σε διακύβευση της διαθεσιμότητας ή της ακεραιότητας των υπηρεσιών ITS, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο προδιαγραφών που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6, όταν μια τέτοια κατάσταση είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή και ορθή λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης ή να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, και μόνον όταν δεν μπορεί να αναμένεται ότι η εφαρμογή μηχανισμού αντιμετώπισης συμβάντων ή η τροποποίηση των προδιαγραφών σύμφωνα με το άρθρο 6 θα εξασφαλίσει έγκαιρη και αποτελεσματική αντίδραση. Τα μέτρα που θεσπίζει η Επιτροπή περιορίζονται αυστηρά στην αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της εν λόγω κατάστασης έκτακτης ανάγκης.
3. Η λήψη προσωρινών μέτρων σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να αναλαμβάνουν δράση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σχετικές με θέματα εθνικής ασφάλειας ή άμυνας που επηρεάζουν τις εφαρμογές και τις υπηρεσίες ITS οι οποίες αναπτύσσονται στο έδαφός τους.

4. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις έχουν περίοδο ισχύος που δεν υπερβαίνει τους 8 μήνες. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη όταν θεωρεί ότι η κατάσταση έκτακτης ανάγκης έχει λήξει και καταργεί τις εν λόγω πράξεις είτε μόλις λήξει η κατάσταση έκτακτης ανάγκης είτε μετά την τροποποίηση των σχετικών προδιαγραφών από την Επιτροπή με στόχο την επανόρθωση της κατάστασης, ανάλογα με το τι θα επέλθει νωρίτερα⁴⁷.»

*Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση (ΕΕ L 194/1 της 19.7.2016, σ. 1)
ΣΗΜΕΙΩΣΗ: θα επικαιροποιηθεί μόλις τεθεί σε ισχύ η NIS2 [πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148, 2020/0359(COD)]

9) στο άρθρο 8 παράγραφος 1, η φράση «οδηγία 98/34/ΕΚ» 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

1. Τα δεδομένα που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679* υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μόνο στον βαθμό που η επεξεργασία αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των εφαρμογών, υπηρεσιών και δράσεων ITS που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι, με σκοπό τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας ή προστασίας, και τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της κινητικότητας ή των συμβάντων.

⁴⁷ Σημείωση: Η τελευταία περίοδος μεταφέρεται από το άρθρο 15 παράγραφος 3.

2. Σε περίπτωση που οι προδιαγραφές οι οποίες θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 αφορούν την επεξεργασία δεδομένων 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/ΕΚ. Στην περίπτωση αυτή, η εκτίμηση επιπτώσεων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 7⁴⁸ περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων της εν λόγω επεξεργασίας στην προστασία των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

3. Κατά περίπτωση, ενθαρρύνεται η χρήση ανώνυμων δεδομένων ή η ψευδωνυμοποίηση των 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/ΕΚ (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 6 παράγραφος 8, καθορίζουν το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφαλείας C-ITS της ΕΕ που αναφέρεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος Ι. Ανατίθενται οι ακόλουθοι ρόλοι για τα καθήκοντα του συστήματος:

- 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.» ·

⁴⁸ Σημείωση: Το άρθρο 6 παράγραφος 7 ορίζει ότι: «Η Επιτροπή προβαίνει σε εκτίμηση επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης ανάλυσης κόστους-οφέλους, πριν από την έγκριση των προδιαγραφών.»

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. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 σε συνδυασμό με το άρθρο 5.

4. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

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 εκθέσεων⁴⁹

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έως τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος + 18 μήνες] έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που θεσπίζονται δυνάμει αυτής, καθώς και σχετικά με τις βασικές τους δραστηριότητες και έργα σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τους τομείς προτεραιότητας και τη διαθεσιμότητα δεδομένων και υπηρεσιών που απαριθμούνται στα παραρτήματα III και IV.
2. Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, το υπόδειγμα για τις αρχικές εκθέσεις και τις εκθέσεις προόδου, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου βασικών δεικτών επιδόσεων για την αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις, υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας και βάσει βέλτιστων πρακτικών, κάνουν διάκριση μεταξύ υποχρεωτικών βασικών δεικτών επιδόσεων που πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις και επιπρόσθετων δεικτών που μπορούν να περιλαμβάνονται στις εν λόγω εκθέσεις κατά περίπτωση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4.
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 των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι προθεσμίες για την υποβολή εκθέσεων που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις οι οποίες εκδίδονται βάσει του άρθρου 6 ευθυγραμμίζονται με την προαναφερόμενη συχνότητα.
4. Η Επιτροπή, το αργότερο 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 και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. 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.

⁴⁹ Σημείωση: Οι όροι του προγράμματος εργασίας μετατοπίζονται στο νέο άρθρο 4α.

- 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 + 24 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 ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την 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.

[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

(όπως αναφέρονται στο άρθρο 2)

1. Τομέας προτεραιότητας Ι: Υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα των υπηρεσιών ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα των επιβατών περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

1.1. Προδιαγραφές για τις ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών πληροφόρησης για πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο ΕΕ)

Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων ώστε οι ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ και παρόμοιες υπηρεσίες που παρέχουν δυνατότητες πληροφόρησης, κράτησης και αγοράς υπηρεσιών σε περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών για ίδιους τρόπους μεταφορών, να είναι ακριβείς και να διατίθενται σε διασυνοριακό επίπεδο σε χρήστες ITS με βάση:

- 1.1.1. τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης σε υφιστάμενα και ακριβή δεδομένα σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και μετακίνηση, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε παρόχους υπηρεσιών ITS με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών·
- 1.1.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών·
- 1.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και τη μετακίνηση, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·
- 1.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, όπως μεταξύ άλλων των πληροφοριών που αφορούν την κράτηση και την αγορά, κατά περίπτωση, υπηρεσιών μεταφορών, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS.
- 1.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και για υπηρεσίες πλοήγησης σε επίπεδο ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε επίπεδο ΕΕ)

Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων ώστε οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και οι υπηρεσίες πλοήγησης σε επίπεδο ΕΕ να είναι ακριβείς και να διατίθενται διασυνοριακά σε χρήστες ITS με βάση:

- 1.2.1. τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης σε υφιστάμενα και ακριβή δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την κυκλοφορία από παρόχους υπηρεσιών ITS και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και προς χρήση σε ψηφιακούς χάρτες, με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών·
- 1.2.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής παρατηρήσεων σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων·
- 1.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, τα οποία χρησιμοποιούνται για πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·
- 1.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο από τους παρόχους υπηρεσιών ITS για τους χρήστες του οδικού δικτύου και για άλλα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη.
- 1.3. Προδιαγραφές για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσίες πλοήγησης
- 1.3.1. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων για τη συλλογή από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές, κυρίως για βαρέα φορτηγά οχήματα) και για την παροχή αυτών των δεδομένων σε παρόχους υπηρεσιών ITS με βάση:
 - 1.3.1.1. τη διαθεσιμότητα, σε παρόχους υπηρεσιών ITS, των υφισταμένων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές) που συλλέγουν οι αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή ο ιδιωτικός τομέας·
 - 1.3.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και των παρόχων υπηρεσιών ITS, καθώς και άλλων αρμόδιων ενδιαφερόμενων μερών·
 - 1.3.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές)·
 - 1.3.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS, των υπηρεσιών και εφαρμογών ITS με αξιοποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία.
- 1.3.2. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων ώστε τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και τα αντίστοιχα δεδομένα σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, να είναι ακριβή και να διατίθενται, όταν είναι δυνατόν, στους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών με βάση:
 - 1.3.2.1. τη διαθεσιμότητα των υφιστάμενων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία και των αντίστοιχων δεδομένων σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές, όπως για παράδειγμα για καθορισμένους κόμβους πρόσβασης, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, στους παραγωγούς και παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών·
 - 1.3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των ιδιωτικών παραγωγών και παρόχων υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών·

- 1.3.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία που χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·
- 1.3.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των ψηφιακών χαρτών από τους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών.
- 2. Τομέας προτεραιότητας II: Υπηρεσίες ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα των υπηρεσιών ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

2.1. Προδιαγραφές για βελτιωμένες υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων

Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων για τη στήριξη και την εναρμόνιση βελτιωμένων υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων με βάση:

- 2.1.1. τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης σε υφιστάμενα και επακριβή δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και σε δεδομένα σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τις υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων·
- 2.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές που σχετίζονται με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των συμβάντων (π.χ. μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιορισμοί πρόσβασης σε εμπορεύματα, υπερμεγέθη οχήματα), μεταξύ των κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας, των κέντρων πληροφοριών για την κυκλοφορία, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, διασυνοριακά, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών·
- 2.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση από τα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και των δεδομένων σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τη βελτίωση των υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων·
- 2.1.4. τη διαθεσιμότητα δεδομένων και συνεργειών με άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη στήριξη της πολυτροπικότητας, της ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και της διευκόλυνσης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προς την κατεύθυνση των πλέον βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, μέσω της εναρμόνισης και της διευκόλυνσης της ανταλλαγής δεδομένων⁵⁰.

2.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες διαχείρισης της κινητικότητας

Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων για την υποστήριξη της ανάπτυξης επακριβών υπηρεσιών διαχείρισης της κινητικότητας από τις δημόσιες αρχές μεταφορών με βάση:

- 2.2.1. τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης σε υφιστάμενα και επακριβή δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, στις αρμόδιες δημόσιες αρχές με την επιφύλαξη απαιτήσεων για την προστασία των δεδομένων·

⁵⁰ Όπως, για παράδειγμα, 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).

- 2.2.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS·
- 2.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

2.3. το πλαίσιο της ΕΕ για τις αρχιτεκτονικές ITS

Καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη διαμόρφωση του αρχιτεκτονικού πλαισίου ITS της ΕΕ, με ειδική στόχευση στη διαλειτουργικότητα μεταξύ των ITS, στην αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών και στις πτυχές της πολυτροπικότητας, στο πλαίσιο του οποίου τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές τους σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, μπορούν να αναπτύξουν τη δική τους αρχιτεκτονική ITS για την κινητικότητα σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

2.4. Εφαρμογές ITS και εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών

Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων με στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης εφαρμογών ITS για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα όσον αφορά την παρακολούθηση και τον εντοπισμό του φορτίου και άλλες υπηρεσίες ορατότητας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και με κάθε τρόπο μεταφοράς, με βάση:

- 2.4.1. τη διαθεσιμότητα των σχετικών τεχνολογιών ITS στους προγραμματιστές εφαρμογών ITS και τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών από αυτούς·
 - 2.4.2. τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με το φορτίο, τα οποία είναι προσβάσιμα μέσω άλλων ειδικών πλαισίων κοινοχρησίας δεδομένων⁵¹.
 - 2.4.3. την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων εντοπισμού στα εργαλεία και στα κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας.
- ### 3. Τομέας προτεραιότητας III: Υπηρεσίες ITS για την ασφάλεια και την προστασία του οδικού δικτύου

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τις υπηρεσίες ITS σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του οδικού δικτύου περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

3.1. Προδιαγραφές για το διαλειτουργικό σύστημα eCall σε όλη την ΕΕ

Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ, στα οποία συμπεριλαμβάνονται:

- 3.1.1. η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δεδομένων ITS επί του οχήματος προς ανταλλαγή·
- 3.1.2. η διαθεσιμότητα του απαραίτητου εξοπλισμού στα κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης τα οποία είναι αποδέκτες των δεδομένων που εκπέμπουν τα οχήματα·
- 3.1.3. η διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των οχημάτων και των κέντρων κλήσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής αλληλεπίδρασης με δεδομένα που

⁵¹ Όπως για παράδειγμα ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056.

εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 και με το e-CMR*, για παράδειγμα στην περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

*Πρόσθετο πρωτόκολλο της Σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR) σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές

- 3.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες πληροφόρησης και κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορηγών και επαγγελματικών οχημάτων

Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης και, κατά περίπτωση, κράτησης βασιζόμενων σε ITS για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορηγών και επαγγελματικών οχημάτων, ιδίως σε παρόδιες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και ανάπαυσης με βάση:

- 3.2.1. τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης στους χρήστες·
- 3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ παρόδιων εγκαταστάσεων και χώρων στάθμευσης, κέντρων και οχημάτων·
- 3.2.3. την ενσωμάτωση σχετικών τεχνολογιών ITS, τόσο σε οχήματα όσο και σε παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης, για την επικαιροποίηση των πληροφοριών σχετικά με διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης για την πραγματοποίηση κρατήσεων.
- 3.3. Προδιαγραφές για παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια

Καθορισμός, όταν είναι δυνατό, των ελάχιστων απαιτήσεων για δωρεάν παροχή «καθολικών μηνυμάτων κυκλοφορίας» σχετικών με την οδική ασφάλεια σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και του ελάχιστου περιεχομένου τους, με βάση:

- 3.3.1. τη διαθεσιμότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης σε ακριβή δεδομένα για συμβάντα και καταστάσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα οποία απαιτούνται για υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την ασφάλεια και υπηρεσίες διαχείρισης συμβάντων·
- 3.3.2. την ανάπτυξη ή τη χρήση μέσων για τον εντοπισμό ή την αναγνώριση συμβάντων και καταστάσεων σχετικών με την ασφάλεια·
- 3.3.3. τον εντοπισμό και τη χρήση τυποποιημένου καταλόγου κυκλοφοριακών συμβάντων σχετικών με την ασφάλεια («καθολικά μηνύματα κυκλοφορίας»), τα οποία θα πρέπει να κοινοποιούνται δωρεάν στους χρήστες ITS·
- 3.3.4. τη συμβατότητα και την ενσωμάτωση «καθολικών μηνυμάτων κυκλοφορίας» στις υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την κυκλοφορία και τις πολυτροπικές μετακινήσεις.
- 3.4. Προδιαγραφές για άλλες δράσεις

- 3.4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη στήριξη της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου όσον αφορά τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής επί του οχήματος και τη χρήση νομαδικών συσκευών για τη στήριξη της οδήγησης και/ή των δραστηριοτήτων μεταφοράς, καθώς και της ασφάλειας των συστημάτων επικοινωνίας επί του οχήματος, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵², του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁴.
- 3.4.2. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για όλες τις εφαρμογές ITS οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- 3.4.3. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την ενσωμάτωση προηγμένων πληροφοριακών συστημάτων υποβοηθούμενης οδήγησης στα οχήματα και τις οδικές υποδομές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- 3.4.4. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών ασφαλών εφαρμογών ITS, για την ενίσχυση, για παράδειγμα, της ανάκτησης κλαπέντων οχημάτων ή αγαθών, και των αρμόδιων δημόσιων αρχών, λαμβανομένων δεόντως υπόψη άλλων υφιστάμενων και αναδυόμενων πλαισίων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

4. Τομέας προτεραιότητας IV: Υπηρεσίες ITS για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τη σύνδεση των οχημάτων με τις υποδομές μεταφορών, την ενημέρωση και τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών εξαιρετικά αυτοματοποιημένης κινητικότητας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα, με την επιφύλαξη των προδιαγραφών και των προτύπων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον κανονισμό (ΕΕ) 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

- 4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την περαιτέρω πρόοδο της ανάπτυξης και εφαρμογής συνεργατικών (μεταξύ οχημάτων, μεταξύ οχήματος και υποδομής, μεταξύ υποδομών) ευφών συστημάτων μεταφορών, ιδίως για την υποστήριξη της ΣΣΑΚ, με βάση:
 - 4.1.1. τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών καθώς και μεταξύ των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου και των οχημάτων και υποδομών·
 - 4.1.2. τη διαθεσιμότητα των σχετικών δεδομένων ή πληροφοριών προς ανταλλαγή στα αντίστοιχα μέρη (υποδομή οχήματος ή οδική υποδομή)·
 - 4.1.3. τη χρήση τυποποιημένης μορφής μηνύματος για αυτήν την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ του οχήματος και της υποδομής·
 - 4.1.4. τον καθορισμό υποδομής επικοινωνίας για την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών·
 - 4.1.5. τη χρήση τυποποιημένων μεθόδων για την υιοθέτηση των αντίστοιχων αρχιτεκτονικών.
- 4.2. Προδιαγραφές για τις υπηρεσίες
 - 4.2.1. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS βασιζόμενες σε δεδομένα κατάστασης με τις οποίες βελτιώνεται η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας·
 - 4.2.2. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS βασιζόμενες σε παρατηρήσεις με τις οποίες βελτιώνεται περαιτέρω η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων μη συνδεδεμένων χρηστών των μεταφορών·
 - 4.2.3. Υπηρεσίες C-ITS βασιζόμενες σε προθέσεις με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα σε οχήματα να αντιμετωπίζουν σύνθετα σενάρια κυκλοφορίας και καθίσταται δυνατή η εξαιρετικά αυτοματοποιημένη οδήγηση·
 - 4.2.4. υπηρεσίες υποδομής C-ITS προς στήριξη της αυτοματοποιημένης οδήγησης.
- 4.3. Προδιαγραφές για το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ
 - 4.3.1. πολιτική πιστοποιητικών για τη διαχείριση πιστοποιητικών δημοσίου κλειδιού για υπηρεσίες C-ITS·
 - 4.3.2. καθορισμός καθηκόντων της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης C-ITS και του σημείου επαφής C-ITS·
 - 4.3.3. πολιτική ασφάλειας για τη διαχείριση της ασφάλειας των πληροφοριών στα C-ITS.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(όπως αναφέρονται στα άρθρα 5, 6, 7 και 8)

Η θέσπιση προδιαγραφών, η έκδοση εντολών για πρότυπα και η επιλογή και ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών ITS βασίζονται σε αξιολόγηση των αναγκών όλων των ενδιαφερόμενων μερών τηρουμένων των κάτωθι αρχών. Τα εν λόγω μέτρα:

α)	είναι αποτελεσματικά	–	συμβάλλουν αισθητά στην αντιμετώπιση βασικών προκλήσεων που επηρεάζουν τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη (π.χ. περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των εκπομπών, βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, επίτευξη υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και προστασίας, μεταξύ άλλων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου)·
β)	είναι οικονομικώς αποδοτικά	–	βελτιστοποιούν τον λόγο του κόστους προς το αποτέλεσμα σε σχέση με την επίτευξη των στόχων·
γ)	είναι αναλογικά	–	παρέχουν, κατά περίπτωση, διάφορα επίπεδα εφικτής ποιότητας και ανάπτυξης υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και ευρωπαϊκών ιδιαιτεροτήτων·
δ)	στηρίζουν την αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών	–	εξασφαλίζουν την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών σε ολόκληρη την Ένωση, ιδίως στο διευρωπαϊκό δίκτυο, και εφόσον είναι δυνατόν στα εξωτερικά της σύνορα, κατά την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS. Η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών θα πρέπει να διασφαλίζεται σε επίπεδο προσαρμοσμένο στα χαρακτηριστικά των μεταφορικών δικτύων που συνδέουν της χώρες μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, τις περιφέρειες μεταξύ τους, καθώς και τις πόλεις με την ύπαιθρο·
ε)	παρέχουν διαλειτουργικότητα	–	εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα και οι υποκείμενες επιχειρηματικές διεργασίες έχουν την ικανότητα να ανταλλάσσουν δεδομένα, πληροφορίες και γνώσεις, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών ITS·
στ)	στηρίζουν την οπισθόδρομη	–	διασφαλίζουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την ικανότητα των συστημάτων ITS να λειτουργούν με υφιστάμενα συστήματα των

	συμβατότητα		οποίων ο στόχος είναι κοινός, χωρίς να παρεμποδίζεται η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ενώ, παράλληλα, υποστηρίζεται, όπου χρειάζεται, η συμπληρωματικότητα με νέες τεχνολογίες ή η μετάβαση σε αυτές·
ζ)	σέβονται τις υπάρχουσες εθνικές υποδομές και τα χαρακτηριστικά των δικτύων	–	λαμβάνουν υπόψη τις εγγενείς διαφορές των χαρακτηριστικών των δικτύων μεταφορών, ιδίως τα μεγέθη του όγκου κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στο οδικό δίκτυο·
η)	προωθούν την ισότιμη πρόσβαση	–	δεν παρεμποδίζουν ούτε δημιουργούν διακρίσεις κατά την πρόσβαση στις εφαρμογές και υπηρεσίες ITS για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Κατά περίπτωση, αυτές είναι προσβάσιμες σε άτομα με αναπηρίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που προβλέπονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2019/882, όταν οι εφαρμογές και οι υπηρεσίες ITS προορίζονται ως διεπαφές χρηστών ITS με αναπηρία ή για να παρέχουν πληροφορίες σε αυτούς· είναι φιλικές προς τους χρήστες με περιορισμένες ψηφιακές γνώσεις·
θ)	στηρίζουν την ωριμότητα	–	αποδεικνύουν, ύστερα από κατάλληλη αξιολόγηση των κινδύνων, την ευρωστία των καινοτόμων συστημάτων ITS, μέσω ενός επαρκούς επιπέδου τεχνικής ανάπτυξης και επιχειρησιακής αξιοποίησης·
ι)	παρέχουν ποιότητα σε θέματα χρονισμού και εντοπισμού	–	διασφαλίζουν τη συμβατότητα των εφαρμογών και των υπηρεσιών ITS, οι οποίες στηρίζονται στον χρονισμό ή τον εντοπισμό, τουλάχιστον με τις υπηρεσίες πλοήγησης που παρέχει το σύστημα Galileo, όπως για παράδειγμα η υπηρεσία «Open Service navigation Message Authentication» (επαλήθευση ταυτότητας μηνυμάτων πλοήγησης ανοικτής υπηρεσίας) και άλλες υπηρεσίες του συστήματος Galileo όπως η υπηρεσία υψηλής ακρίβειας (HAS), όταν η εν λόγω υπηρεσία καταστεί διαθέσιμη, καθώς και με τα συστήματα της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθωσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS). Κατά περίπτωση, διασφαλίζουν ότι σε εφαρμογές και υπηρεσίες ITS που βασίζονται σε δεδομένα γεωσκόπησης χρησιμοποιούνται δεδομένα, πληροφορίες ή υπηρεσίες του συστήματος Copernicus. Εκτός από τα δεδομένα του συστήματος Copernicus, μπορούν επίσης

			να χρησιμοποιούνται και άλλα δεδομένα και υπηρεσίες·
ια)	διευκολύνουν τη διατροπικότητα	–	λαμβάνουν υπόψη το συντονισμό διαφόρων τρόπων μεταφοράς, κατά περίπτωση, κατά την ανάπτυξη των ITS·
ιβ)	τηρούν τη συνοχή	–	λαμβάνουν υπόψη τους ισχύοντες κανόνες, πολιτικές και δραστηριότητες της Ένωσης που άπτονται του τομέα των ITS, ειδικότερα όσον αφορά την τυποποίηση και, όσον αφορά τις προδιαγραφές, την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στην οδηγία 2018/1972·
ιγ)	εξασφαλίζουν διαφάνεια και εμπιστοσύνη	–	εγγυώνται τη διαφάνεια, για παράδειγμα, εξασφαλίζοντας διαφάνεια όσον αφορά την κατάταξη όταν προτείνονται επιλογές κινητικότητας στους πελάτες.

».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Κατάλογος τύπων δεδομένων

1. Σχετικά με την παροχή πανευρωπαϊκών υπηρεσιών πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσιών πλοήγησης (όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι, τομέας προτεραιότητας Ι, σημεία 1.2, 1.3):
1.1. Στατικοί και δυναμικοί κανόνες οδικής κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, για τους ακόλουθους τύπους δεδομένων: Τύποι δεδομένων - συνθήκες πρόσβασης στις σήραγγες - συνθήκες πρόσβασης στις γέφυρες - όρια ταχύτητας - κανονιστικές ρυθμίσεις για την παράδοση εμπορευμάτων - απαγόρευση προσπέρασης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα - κατεύθυνση πορείας σε λωρίδες κυκλοφορίας εναλλασσόμενης κατεύθυνσης - περιορισμοί βάρους/μήκους/πλάτους/ύψους⁵⁵ - οδοί μονής κατεύθυνσης⁵⁶
- σχέδια κυκλοφορίας
- μόνιμοι περιορισμοί πρόσβασης - τα όρια των περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων με ισχύ κατά ζώνες, την υπάρχουσα κατάσταση πρόσβασης και τους όρους κυκλοφορίας σε ρυθμιζόμενες ζώνες κυκλοφορίας⁵⁷

⁵⁵ Σημείωση: Προσθήκη που προκύπτει από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής (ευρωπαϊκές υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο).

⁵⁶ Βλ. προηγούμενη υποσημείωση.

⁵⁷ Βλ. προηγούμενη υποσημείωση.

1.2. Δεδομένα για την κατάσταση του δικτύου
<u>Τύποι δεδομένων</u> - κλείσιμο οδού - κλείσιμο λωρίδας - οδικά έργα - προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας
2. Δεδομένα σχετικά με υπηρεσίες πληροφόρησης και υπηρεσίες κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων (όπως αναφέρονται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.2):
<u>Τύποι δεδομένων</u> - στατικά δεδομένα για τους χώρους στάθμευσης - πληροφορίες για την ασφάλεια και τον εξοπλισμό του χώρου στάθμευσης - δυναμικά δεδομένα σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, καθώς και αν ο χώρος στάθμευσης είναι: πλήρης, κλειστός ή αριθμός ελεύθερων διαθέσιμων θέσεων.
3. Δεδομένα για εντοπισμό σχετικών με την οδική ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων που σχετίζονται με την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια (όπως αναφέρονται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.3):
<u>Τύποι δεδομένων</u> - προσωρινά ολισθηρό οδόστρωμα - ζώα, άνθρωποι, εμπόδια, συντρίμμια στο οδόστρωμα - μη προστατευμένος τόπος ατυχήματος - προσωρινά οδικά έργα - μειωμένη ορατότητα - όχημα στο αντίθετο ρεύμα - μη διαχειριζόμενο κλειστό τμήμα οδού - έκτακτες καιρικές συνθήκες

4. Στατικά δεδομένα πολυτροπικής κυκλοφορίας για την παροχή πανευρωπαϊκών υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (όπως αναφέρονται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας I, σημεία 1.1 και 1.3):

Τύποι δεδομένων

Τοποθεσία ταυτοποιημένων κόμβων πρόσβασης για όλους τους προγραμματισμένους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα κόμβων πρόσβασης και τις διαδρομές στα σημεία μετεπιβίβασης (όπως ανελκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες)

».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Κατάλογος υπηρεσιών ITS

Υπηρεσία παροχής ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια (SRTI) όπως αναφέρεται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.3

».