

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 886/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Ευφών Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 3 στοιχείο γ) και το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Κατόπιν διαβούλευσης με τον Ευρωπαϊκό Επόπτη Προστασίας Δεδομένων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 3 στοιχείο γ) της οδηγίας 2010/40/ΕΕ προσδιορίζει, ως δράση προτεραιότητας, δεδομένα και διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες.
- (2) Το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή πρέπει να θεσπίζει τις προδιαγραφές που εξασφαλίζουν τη συμβατότητα, τη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια της εγκατάστασης και την επιχειρησιακή χρήση των ευφών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ) για τις δράσεις προτεραιότητας.
- (3) Στην ανακοίνωση «Προς έναν ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»⁽²⁾ αναγνωρίζεται ότι «τα ΕΣΜ διαθέτουν το απαιτούμενο δυναμικό για να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, για παράδειγμα μέσω της υλοποίησης συστημάτων εντοπισμού συμβάντων και παρακολούθησης της κυκλοφορίας που είναι ικανά να παρέχουν πληροφορίες στους οδικούς χρήστες σε πραγματικό χρόνο».
- (4) Για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών, η οδηγία 2003/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Νοεμβρίου 2003, για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα⁽³⁾, ορίζει ελάχιστους κανόνες για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα σε όλη την Ένωση και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αναλάβουν δράση πέρα από αυτούς τους ελάχιστους κανόνες και να θεσπίσουν πολιτικές που επιτρέπουν την ευρεία χρήση των πληροφοριών ή δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους οι φορείς του δημοσίου τομέα.
- (5) Η εγκατάσταση και χρήση εφαρμογών και υπηρεσιών ΕΣΜ συνεπάγεται την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, η

οποία θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, όπως ορίζεται συγκεκριμένα στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽⁴⁾ και στην 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)⁽⁵⁾. Συνεπώς, οι αρχές περιορισμού του σκοπού και ελαχιστοποίησης των δεδομένων θα πρέπει να εφαρμόζονται στις εφαρμογές και υπηρεσίες ΕΣΜ.

- (6) Για να επιτευχθεί η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια, είναι απαραίτητο να καθοριστούν ελάχιστες απαιτήσεις για τις υπηρεσίες παροχής καθολικών πληροφοριών για την τεχνολογία σχετικών με την οδική ασφάλεια. Οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να αφορούν την αναγνώριση και τη χρήση ενός τυποποιημένου καταλόγου σχετικών με την ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων κυκλοφορίας που θα κοινοποιούνται στους τελικούς χρήστες, καθώς και το περιεχόμενο των πληροφοριών που θα παρέχονται στους τελικούς χρήστες. Εάν οι τελικοί χρήστες λαμβάνουν πληροφορίες μέσω διαφόρων διαύλων μετάδοσης που βρίσκονται υπό τον έλεγχο δημόσιων ή/και ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης οδών, παρόχων υπηρεσιών και ειδικών φορέων μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία, οι πληροφορίες αυτές δεν θα πρέπει να είναι αντιφατικές· συνεπώς, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα ίδια στοιχεία και να βασίζονται στην ίδια περιγραφή του εν λόγω συμβάντος ή κατάστασης.
- (7) Τα σχετικά με την οδική ασφάλεια δεδομένα για την κυκλοφορία είναι απαραίτητα για την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια. Συλλέγονται και αποθηκεύονται από δημόσιους ή/και ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης και παρόχους υπηρεσιών. Για να καταστούν τα δεδομένα αυτά εύκολα διαθέσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση για την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών πληροφοριών, οι δημόσιοι ή/και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών και πάροχοι υπηρεσιών θα πρέπει να τα καθιστούν προσβάσιμα μέσω επιμέρους σημείων πρόσβασης ή να εξασφαλίζουν ότι θα είναι προσβάσιμα μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης που δημιουργούν και διαχειρίζονται τα κράτη μέλη. Αυτά τα εθνικά σημεία πρόσβασης είναι δυνατόν να έχουν τη μορφή αποθετηρίου, μητρώου, διαδικτυακής πύλης ή άλλη παρόμοια μορφή.
- (8) Τα δεδομένα για την κυκλοφορία σχετικά με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα σύμφωνα με απαιτήσεις για την προστασία δεδομένων (π.χ. διατήρηση

⁽¹⁾ ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

⁽²⁾ COM(2010) 389 τελικό.

⁽³⁾ ΕΕ L 345 της 31.12.2003, σ. 90.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37.

της ανωνυμίας των προσωπικών δεδομένων). Εφόσον η υπηρεσία πληροφοριών βασίζεται στη συλλογή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένου του γεωγραφικού εντοπισμού, από τους ίδιους τους τελικούς χρήστες ή μέσω συνεργαζόμενων συστημάτων στο μέλλον, οι τελικοί χρήστες θα πρέπει να είναι σαφώς ενημερωμένοι για τη συλλογή των εν λόγω δεδομένων, τις ρυθμίσεις για τη συλλογή και τον ενδεχόμενο εντοπισμό των δεδομένων και τις περιόδους για τις οποίες διατηρούνται τα εν λόγω δεδομένα. Θα πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλα τεχνικά μέτρα από δημόσιους ή/και ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης οδών, παρόχους υπηρεσιών και την αυτοκινητοβιομηχανία ώστε να εξασφαλίζεται η ανωνυμία των δεδομένων που λαμβάνονται από τελικούς χρήστες ή τα οχήματά τους.

- (9) Τα κράτη μέλη που παρέχουν ήδη κάποιου είδους πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια στην επικράτειά τους θα πρέπει να μπορούν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες μεθόδους τους, εφόσον είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Για να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις της παροχής των υπηρεσιών πληροφοριών στην οδική ασφάλεια και τις συνθήκες κυκλοφορίας όσον αφορά τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων στην Ένωση, η παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να είναι συμβατή, διαλειτουργική και συνεχής σε όλα τα κράτη μέλη, να διατηρείται σε ένα ελάχιστο ποιοτικό επίπεδο και, όπου είναι δυνατό, να παρέχεται δωρεάν σε όλους τους τελικούς χρήστες.
- (10) Για να αναπτύξουν όλα τα κράτη μέλη εναρμονισμένη και ενιαία προσέγγιση για την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια σε όλη την Ένωση, θα πρέπει να καθοριστούν απαιτήσεις για ολόκληρη την Ένωση, οι οποίες να ισχύουν για την παροχή οποιασδήποτε υπηρεσίας ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια. Τα κράτη μέλη μπορούν να βασίζονται σε υφιστάμενες τεχνικές λύσεις και ανοικτά πρότυπα παρεχόμενα από ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης ώστε να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια στην παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στην Ένωση.
- (11) Για να εξασφαλιστεί ότι η παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια είναι αξιόπιστη και αποτελεσματική, θα πρέπει να επιτυγχάνεται ένα ελάχιστο επίπεδο ποιότητας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εργαστούν περαιτέρω και να ανταλλάσσουν εμπειρίες όσον αφορά το καθορισμό των σχετικών ποιοτικών κριτηρίων, τις μεθόδους μέτρησης και παρακολούθησης της ποιότητας και τους ποιοτικούς στόχους για κάθε τύπο σχετικών με την οδική ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων, οδικών δικτύων ή/και περιβάλλοντος λειτουργίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανταλλάσσουν γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές, κοινοποιώντας στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της ανάλυσής τους και της εμπειρίας τους σε αυτόν τον τομέα.
- (12) Παρόλο που θα πρέπει να παρέχονται ελάχιστες καθολικές πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια, όπου είναι δυνατό, ως καθολική δωρεάν υπηρεσία για τους τελικούς χρήστες, οι χρήστες ενδέχεται να αναλαμβάνουν κάποια υπολειπόμενα έξοδα που συνδέονται με τα τηλεπικοινωνιακά τέλη, της άδειας ραδιοεπικοινωνίας ή την αγορά εξοπλισμού που επιτρέπει τη λήψη των πληροφοριών.

- (13) Οι ελάχιστες καθολικές πληροφορίες για την τεχνολογία σχετικές με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να παρέχονται σε όσο το δυνατό περισσότερους τελικούς χρήστες είναι τεχνικά εφικτό, με βάση τις διαφορετικές τεχνικές δυνατότητες των οχημάτων, τους διαύλους μετάδοσης και τις συσκευές λήψης που είναι διαθέσιμες στην αγορά.
- (14) Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών και οι πάροχοι υπηρεσιών θα πρέπει να στοχεύουν στην εναρμόνιση της παρουσίας του περιεχομένου των παρεχόμενων στους τελικούς χρήστες πληροφοριών ανεξαρτήτως της γλώσσας τους. Στην περίπτωση που τα κράτη μέλη έχουν υπογράψει τη σύμβαση της Βιέννης περί οδικής σημάσεως και σηματοδότησεως του 1968, η οποία συμφωνήθηκε από το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στις 8 Νοεμβρίου 1968, θα πρέπει να βασίζονται σε αυτή και ιδίως στην ενοποιημένη απόφαση περί οδικής σημάσεως και σηματοδότησεως που αναπτύχθηκε από την ομάδα εργασίας για την οδική ασφάλεια (¹).
- (15) Βάσει εθνικής αξιολόγησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να χαράξουν την κάλυψη της υπηρεσίας παροχής ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο στην επικράτειά τους, ώστε να εστιάσουν σε οδικά τμήματα και περιοχές όπου οι συνθήκες κυκλοφορίας και ασφάλειας απαιτούν την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών και δικαιολογούν τη σχετική επένδυση. Ωστόσο, αναγνωρίζεται ότι λόγω των διαφορετικών καταστάσεων και ενδιαφερόμενων μερών οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να ισχύσουν για τους αστικούς κόμβους. Τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή την εθνική χάραξη της υπηρεσίας πληροφοριών.
- (16) Το άρθρο 17 παράγραφος 4 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση ανά τρία έτη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που έχει συντελεστεί σε ό,τι αφορά την εφαρμογή της οδηγίας. Η έκθεση θα συνοδεύεται από ανάλυση της λειτουργίας και της εφαρμογής των άρθρων 5 έως 11 και 16, και αξιολογεί, ενδεχομένως, την ανάγκη τροποποίησης της οδηγίας εφόσον τούτο είναι σκόπιμο. Η ανασκόπηση αυτή αξιολογεί επίσης την ανάγκη τροποποίησης ή/και συμπλήρωσης των προδιαγραφών που έχουν καθοριστεί για τις δράσεις προτεραιότητας, κατά περίπτωση, βάσει της εθνικής ανάπτυξης, των τεχνολογικών εξελίξεων και της προόδου όσον αφορά την τυποποίηση.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής χρήσης δεδομένων και διαδικασιών για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με την οδηγία 2010/40/ΕΕ.

Ισχύει για την παροχή υπηρεσιών ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

(¹) Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών — ECE/TRANS/WP.1/119/Αναθ.2 — 27 Μαΐου 2010.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο»: το οδικό δίκτυο που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ εξαιρουμένων των αστικών κόμβων·
- β) «προσωρινά ολισθηρό οδόστρωμα»: οποιαδήποτε απρόβλεπτη κατάσταση του οδοστρώματος που το καθιστά ολισθηρό για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, προκαλώντας περιορισμένη πρόσφυση του οχήματος στο δρόμο·
- γ) «ζώα, άνθρωποι, εμπόδια, συντρίμια στο οδόστρωμα»: οποιαδήποτε κατάσταση στην οποία ζώα, συντρίμια, εμπόδια ή άνθρωποι βρίσκονται σε κάποιο σημείο της οδού όπου δεν προβλέπεται η παρουσία τους, ώστε να απαιτείται ενδεχομένως ελιγμός έκτακτης ανάγκης για την αποφυγή τους·
- δ) «μη προστατευμένος τόπος ατυχήματος»: ο τόπος όπου έχει συμβεί ατύχημα και τον οποίο δεν έχει περιφράξει ακόμα η αρμόδια αρχή·
- ε) «προσωρινά οδικά έργα»: οποιαδήποτε προσωρινά οδικά έργα που εκτελούνται στο δρόμο ή παραπλεύρως του δρόμου, τα οποία επισημαίνονται ελάχιστα λόγω του βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα των έργων αυτών·
- στ) «μειωμένη ορατότητα»: ορατότητα επηρεαζόμενη από οποιαδήποτε κατάσταση που μειώνει την ορατότητα των οδηγών και δύναται να επηρεάζει την ασφαλή οδήγηση·
- ζ) «οδηγός στο αντίθετο ρεύμα»: όχημα κινούμενο στη λάθος λωρίδα οδού διπλής κατεύθυνσης, αντίθετα προς τη ροή της κυκλοφορίας·
- η) «μη διαχειριζόμενο κλειστό τμήμα οδού»: οποιοδήποτε κλειστό τμήμα οδού, εν μέρει ή πλήρως, το οποίο δεν έχει ασφαλιστεί και σημειωθεί επαρκώς·
- θ) «εξαιρετικές καιρικές συνθήκες»: ασυνήθιστες, δυσμενείς ή εκτός εποχής καιρικές συνθήκες που ενδέχεται να επηρεάζουν την ασφαλή οδήγηση·
- ι) «χρήστης ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει στην παροχή υπηρεσιών ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια, όπως δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών, διαχειριστές κυκλοφορίας, πάροχοι υπηρεσιών και ειδικοί φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία·
- ια) «τελικός χρήστης»: οποιοδήποτε οδηγός που επωφελείται υπηρεσιών παροχής ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια·
- ιβ) «υπηρεσία ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια»: υπηρεσία πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, η οποία παρέχει συμφωνημένο ελάχιστο σχετικό με την οδική ασφάλεια περιεχόμενο και είναι προσβάσιμη με ελάχιστη προσπάθεια από μέγιστο αριθμό τελικών χρηστών·
- ιγ) «δεδομένα για την κυκλοφορία σχετικά με την οδική ασφάλεια»: δεδομένα απαραίτητα για την παροχή της υπηρεσίας ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια, τα οποία συλλέγονται από ιδιωτική ή δημόσια πηγή·
- ιδ) «ελάχιστες καθολικές πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια»: οποιαδήποτε σχετικά με την οδική ασφάλεια δεδομένα για την κυκλοφορία τα οποία έχουν εξαχθεί, συγκεντρωθεί και υποστεί επεξεργασία και τα οποία παρέχουν δημόσιοι ή/και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών ή/και πάροχοι υπηρεσιών σε τελικούς χρήστες μέσω οποιονδήποτε διαύλων μετάδοσης·
- ιε) «σημείο πρόσβασης»: ψηφιακό σημείο πρόσβασης στο οποίο συλλέγονται, μορφοποιούνται και καθίστανται διαθέσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση τα δεδομένα για την κυκλοφορία σχετικά με την οδική ασφάλεια που είναι απαραίτητα για την παροχή των ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια·
- ιστ) «δωρεάν»: παροχή της υπηρεσίας ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια χωρίς επιπλέον κόστος για τους τελικούς χρήστες στο σημείο χρήσης.

Άρθρο 3

Κατάλογος σχετικών με την οδική ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων

Τα συμβάντα ή οι καταστάσεις που καλύπτονται από την υπηρεσία ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες κατηγορίες:

- α) προσωρινά ολισθηρό οδόστρωμα·
- β) ζώα, άνθρωποι, εμπόδια, συντρίμια στο οδόστρωμα·
- γ) μη προστατευμένος τόπος ατυχήματος·
- δ) προσωρινά οδικά έργα·
- ε) μειωμένη ορατότητα·
- στ) οδηγός στο αντίθετο ρεύμα·
- ζ) μη διαχειριζόμενο κλειστό τμήμα οδού·
- η) εξαιρετικές καιρικές συνθήκες.

Άρθρο 4

Περιεχόμενο πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που παρέχονται για σχετικά με την οδική ασφάλεια συμβάντα ή καταστάσεις περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) την τοποθεσία του συμβάντος ή της κατάστασης·
- β) την κατηγορία του συμβάντος ή της κατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 3 και, κατά περίπτωση, συνοπτική περιγραφή του/της·
- γ) κατά περίπτωση, συμβουλές οδηγικής συμπεριφοράς.

2. Οι πληροφορίες αφαιρούνται εάν το συμβάν ή η κατάσταση παύσει να υφίσταται ή τροποποιούνται εάν υπάρξει αλλαγή στο συμβάν ή την κατάσταση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

Άρθρο 5

Παροχή της υπηρεσίας πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τμήματα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου στα οποία οι συνθήκες κυκλοφορίας και ασφάλειας απαιτούν την εγκατάσταση της υπηρεσίας ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια.

Κοινοποιούν τα εν λόγω οδικά τμήματα στην Επιτροπή.

2. Η παροχή της υπηρεσίας πληροφοριών πληροί τις οριζόμενες στα άρθρα 6 έως 8 απαιτήσεις.

Άρθρο 6

Εντοπισμός συμβάντων ή καταστάσεων και συλλογή δεδομένων

Για τον αποκλειστικό σκοπό της παροχής της υπηρεσίας πληροφοριών, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών ή/και πάροχοι υπηρεσιών δημιουργούν ή χρησιμοποιούν μέσα για τον εντοπισμό συμβάντων ή για την αναγνώριση καταστάσεων και συγκεντρώνουν τα συναφή δεδομένα για την κυκλοφορία σχετικά με την οδική ασφάλεια.

Η εγκατάσταση των μέσων αυτών ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις και τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 7

Διαθεσιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δεδομένων

1. Δημόσιοι ή/και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών ή/και πάροχοι υπηρεσιών κοινοποιούν και ανταλλάσσουν τα δεδομένα που συγκεντρώνουν σύμφωνα με το άρθρο 6. Για τον σκοπό αυτό, καθιστούν τα δεδομένα αυτά διαθέσιμα στη μορφή του προτύπου DATEX II (CEN/TS 16157) ή οποιαδήποτε άλλη με μηχανικά μέσα αναγνώσιμη μορφή πλήρως συμβατή και διαλειτουργική με το DATEX II μέσω ενός σημείου πρόσβασης.

2. Τα κράτη μέλη διαχειρίζονται εθνικό σημείο πρόσβασης στα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 δεδομένα, το οποίο συγκεντρώνει τα σημεία πρόσβασης που δημιουργούν δημόσιοι ή/και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών ή/και πάροχοι υπηρεσιών που λειτουργούν στην επικράτειά τους.

3. Τα δεδομένα αυτά είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση από οποιονδήποτε χρήστη ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια:

- α) χωρίς διακρίσεις·
- β) εντός της Ένωσης, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους εγκατάστασης·
- γ) σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις διαδικασίες πρόσβασης που ορίζονται στην οδηγία 2003/98/ΕΚ·
- δ) εντός χρονικού πλαισίου που εξασφαλίζει την έγκαιρη παροχή της υπηρεσίας πληροφοριών·
- ε) μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης.

4. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών και πάροχοι υπηρεσιών εξασφαλίζουν την έγκαιρη ανανέωση και ποιότητα των δεδομένων που διατίθενται μέσω του σημείου πρόσβασης τους.

Άρθρο 8

Διάδοση πληροφοριών

1. Οι δημόσιοι φορείς εκμετάλλευσης οδών, πάροχοι υπηρεσιών και ειδικοί φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία παρέχουν ελάχιστες καθολικές πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια στους τελικούς χρήστες πριν από την παροχή οποιωνδήποτε άλλων μη σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών για την κυκλοφορία.

2. Η υπηρεσία πληροφοριών πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) παρέχεται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η διαθεσιμότητά της σε μέγιστο αριθμό τελικών χρηστών που ενδεχομένως να επηρεάζονται από το αναφερόμενο στο άρθρο 3 συγκεκριμένο συμβάν ή κατάσταση,
- β) παρέχεται από δημόσιους ή/και ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης οδών ή/και παρόχους υπηρεσιών ή/και ειδικούς φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία, ενδεχομένως, δωρεάν στους τελικούς χρήστες.

3. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών και πάροχοι υπηρεσιών συνεργάζονται για την εναρμόνιση της παρουσίασης του περιεχομένου των παρεχόμενων στους τελικούς χρήστες πληροφοριών ανεξαρτήτως της γλώσσας τους.

Ενημερώνουν τους τελικούς χρήστες για την ύπαρξη της υπηρεσίας πληροφοριών και το οδικό δίκτυο που αυτή καλύπτει.

Άρθρο 9

Αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν αμερόληπτο και ανεξάρτητο εθνικό οργανισμό, αρμόδιο να αξιολογεί την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 3 έως 8 από τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης οδών, παρόχους υπηρεσιών και ειδικούς φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία. Δύο ή περισσότερα κράτη μέλη ορίζουν κοινό οργανισμό αρμόδιο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές στην επικράτειά τους.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εθνικούς οργανισμούς στην Επιτροπή.

2. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών, πάροχοι υπηρεσιών και ειδικοί φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία παρέχουν στους καθορισμένους εθνικούς οργανισμούς στοιχεία ταυτοποίησής τους και περιγραφή της υπηρεσίας πληροφοριών που παρέχουν και υποβάλλουν δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των άρθρων 3 έως 8.

Η δήλωση περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) τις σχετικές με την οδική ασφάλεια κατηγορίες και το οδικό δίκτυο που καλύπτει η υπηρεσία πληροφοριών·
- β) πληροφορίες για τα σημεία πρόσβασης στα σχετικά με την οδική ασφάλεια δεδομένα για την κυκλοφορία και τις προϋποθέσεις χρήσης τους·
- γ) τον μορφότυπο των δεδομένων για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια που είναι προσπελάσιμα μέσω του σημείου πρόσβασής τους·
- δ) τα μέσα διάδοσης της υπηρεσίας πληροφοριών στους τελικούς χρήστες.

Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οδών, πάροχοι υπηρεσιών και ειδικοί φορείς μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία επικαιροποιούν τις δηλώσεις συμμόρφωσής τους αμέσως μετά από οποιαδήποτε αλλαγή στην παροχή της υπηρεσίας τους.

3. Οι καθορισμένοι εθνικοί οργανισμοί ελέγχουν σε τυχαία βάση την ορθότητα των δηλώσεων ορισμένου αριθμού δημόσιων και ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης οδών, παρόχων υπηρεσιών και ειδικών φορέων μετάδοσης πληροφοριών για την κυκλοφορία και ζητούν αποδείξεις της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των άρθρων 3 έως 8.

Σε ετήσια βάση, οι καθορισμένοι εθνικοί οργανισμοί υποβάλλουν έκθεση στις εθνικές αρχές για τις δηλώσεις που υποβλήθηκαν και τα αποτελέσματα των τυχαίων ελέγχων.

Άρθρο 10

Παρακολούθηση

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το αργότερο εντός 12 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τον εθνικό οργανισμό που έχει οριστεί για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των άρθρων 3 έως 8·
- β) την περιγραφή του υφιστάμενου ή σχεδιαζόμενου εθνικού σημείου πρόσβασης.

2. Το αργότερο εντός 12 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και κάθε ημερολογιακό έτος στη συνέχεια, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) την πρόοδο που έχουν σημειώσει στην εφαρμογή της υπηρεσίας πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό του επιπέδου ποιότητάς της και τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της ποιότητάς της·
- β) τα αποτελέσματα της αξιολόγησης συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των άρθρων 3 έως 8·
- γ) κατά περίπτωση, περιγραφή των αλλαγών στο εθνικό σημείο πρόσβασης.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

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

Εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2013. Ωστόσο, όσον αφορά την υπηρεσία πληροφοριών που είχε ήδη αναπτυχθεί κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2015.

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

Βρυξέλλες, 15 Μαΐου 2013.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO