

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του πλαισίου για την εξάπλωση των ευφών συστημάτων μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς»**

**COM(2008) 887 τελικό – 2008/0263 (COD)**

(2009/C 277/17)

Εισηγητής: ο κ. ZBOŘIL

Στις 29 Ιανουαρίου 2009, και σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο, αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την:

*«Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του πλαισίου για την εξάπλωση των ευφών συστημάτων μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς»*

COM(2008) 887 τελικό – 2008/0263 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 15 Απριλίου 2009 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. ZBOŘIL.

Κατά την 453η σύνοδο ολομέλειάς της, της 13ης και 14ης Μαΐου 2009 (συνεδρίαση της 13ης Μαΐου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 183 ψήφους υπέρ, 3 κατά και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θεωρεί απαραίτητο να διασφαλιστεί η ύπαρξη αξιόπιστου, λειτουργικού, αποτελεσματικού και ασφαλούς συστήματος οδικών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα αυτό).

1.2. Η ΕΟΚΕ, ενόψει της εφαρμογής σχεδίου δράσης για τα ευφών συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ), συμφωνεί με την υιοθέτηση της πρότασης οδηγίας που παρέχει το απαιτούμενο νομικό πλαίσιο για τον συντονισμό του συστήματος ευφών μεταφορών και, παράλληλα, διατηρεί την απαραίτητη ευελιξία ως προς την τήρηση των αρχών της αναλογικότητας και της επικουρικότητας.

1.3. Προκειμένου να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα του δικτύου οδικών μεταφορών και η δυνατότητα εύκολης κυκλοφορίας, είναι ουσιαστικό να διατίθενται, συνεχώς και αδιαλείπτως, ενημερωμένες οδικές πληροφορίες και δεδομένα που να αναφέρουν διάφορα περιστατικά ή φαινόμενα τα οποία εμποδίζουν, πλήρως ή εν μέρει, σε ένα δεδομένο σημείο ή τομέα, τη δυνατότητα κυκλοφορίας στο δίκτυο υποδομών. Τα ΕΣΜ οφείλουν να παρέχουν σε πραγματικό χρόνο ακριβείς, αξιόπιστες και ομοιόμορφες πληροφορίες ώστε οι χρήστες να μπορούν να επωφελούνται από την ελευθερία επιλογής.

1.4. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να διαμορφωθεί μια κοινή τυποποιημένη δομή που να παρουσιάζει τα διάφορα φαινόμενα και περιστατικά που επηρεάζουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας στο δίκτυο οδικών μεταφορών ή την κατάσταση του ή ακόμη την ασφάλεια και τη ροή της κυκλοφορίας (όπως το σύστημα Alert-C). Ακόμη, πρέπει να προσδιοριστεί ένα κοινό μορφότυπο XML για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με την κατάσταση της κίνησης και πληροφοριών για την κυκλοφορία. Επίσης, πρέπει να καθοριστούν δύο τύποι κανόνων: αφενός, οι κανόνες βάσει των οποίων θα δημιουργηθεί ενιαίο δίκτυο με γεωαναφορά που να παρουσιάζει τις οδικές υποδομές προκειμένου να καταστεί δυνατός ένας ενιαίος ψηφιακός εντοπισμός των φαινομένων και περιστατικών και, αφετέρου, οι κανόνες που θα διέπουν τις πληροφορίες σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις συνιστώσες και τις παρόδους εγκαταστάσεις.

1.5. Τα απαραίτητα δεδομένα, η ανάλυση και η διάδοσή τους στους ενδιαφερόμενους τελικούς χρήστες θα πρέπει να κυκλοφορούν στο

σύστημα χωρίς να επιβαρύνουν υπερβολικά τους οδηγούς, αλλά, αντίθετα, να βελτιώνουν την άνεσή τους και, συνεπώς, να ενισχύουν την οδική ασφάλεια.

1.6. Η ΕΟΚΕ συνιστά να θεσπιστεί σύντομα η δομή των ΕΣΜ σε εθνικό επίπεδο και να ενσωματωθούν σαφώς καθορισμένες λειτουργίες. Επιπλέον, συνιστά τη δημιουργία ελάχιστων κανόνων για τον εξοπλισμό των κύριων αξόνων των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων (ΔΕΔ-Μ) με τηλεματικά συστήματα που θα πληρούν τις απαραίτητες συγκεκριμένες λειτουργίες.

1.7. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι για την εφαρμογή της υποδομής θα πρέπει να υπάρξει κατάλληλη χρηματοδότηση από την Κοινότητα, τα κράτη μέλη και τον ιδιωτικό τομέα. Τα έξοδα εκμετάλλευσης θα πρέπει να καλύπτονται από πόρους προερχόμενους μέχρι σήμερα από φορολογικά έσοδα ή από διόδια. Ακόμη, χρειάζεται να προσδιοριστούν ακριβέστερα οι απαιτήσεις όσον αφορά τις εθνικές κεντρικές υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένες με τη συλλογή, την ανάλυση, την ανακοίνωση, τη δημοσίευση, τη διάδοση και τη διασυνοριακή ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία.

1.8. Τα ΕΣΜ στηρίζονται στην αυξανόμενη χρήση μεγάλου αριθμού δεδομένων. Η υλοποίησή τους απαιτεί, επομένως, την ανάπτυξη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και τη συνεκτίμηση, όχι μόνο των σημερινών εφαρμογών, αλλά και της μελλοντικής εξέλιξης που ενδέχεται να έχουν τα συστήματα αυτά, καθώς και τον ρόλο και τις αρμοδιότητες των επιμέρους ενδιαφερόμενων παραγόντων. Τα ΕΣΜ, αφού υλοποιηθούν, θα πρέπει να είναι συμβατά με την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Η οδηγία και το σχέδιο δράσης πρέπει να διασφαλίζουν την προστασία από κάθε παράνομη χρήση, μέσω τεχνικών, τεχνολογικών, οργανωτικών και νομικών διατάξεων συμβατών με το κοινοτικό και εθνικό δίκαιο <sup>(1)</sup>.

(1) Γνωμοδότηση 4/2004 της ομάδας εργασίας του άρθρου 29 για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων μέσω βιντεοεπιτήρησης, WP 89, 11.2.2004. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp89\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp89_el.pdf). Δήλωση της ομάδας εργασίας του άρθρου 29 σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας, WP 101, 25.11.2004. [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_el.pdf)

1.9. Η ΕΟΚΕ συνιστά να περιληφθούν στο σχέδιο δράσης κατάλληλα μέσα για την προαγωγή των σύγχρονων τεχνολογιών της πληροφορίας στον τομέα των μεταφορών, για παράδειγμα με την πρόβλεψη της διοργάνωσης διαγωνισμών για την απονομή βραβείων για ευφυή οχήματα.

## 2. Εισαγωγή, έγγραφα της Επιτροπής

2.1. Σύμφωνα με την ενδιάμεση αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την πολιτική μεταφορών, η καινοτομία θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο για να καταστούν οι οδικές μεταφορές πιο αειφόρες (δηλ. ασφαλείς, αποτελεσματικές, καθαρές και αδιάλειπτες), ιδίως μέσω της εφαρμογής τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών: δηλαδή των ΕΣΜ.

2.2. Η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο σύστημα μεταφορών (έως το 2020 αναμένεται αύξηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων κατά 55 % και των οδικών μεταφορών επιβατών κατά 36 %), η σχετική κατανάλωση ενέργειας και οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που προέρχονται από τις μεταφορές θα αυξηθούν κατά 15 % επιπλέον έως το 2020) απαιτούν καινοτόμο προσέγγιση που να ανταποκρίνεται στις αυξανόμενες ανάγκες και απαιτήσεις για μεταφορές και κινητικότητα. Δεδομένου του εύρους της πρόκλησης, δεν θα είναι εφικτά παραδοσιακά μέτρα όπως η επέκταση των υφιστάμενων δικτύων μεταφοράς, και πρέπει να βρεθούν νέες λύσεις.

2.3. Ωστόσο, η εξάπλωση των λύσεων των ΕΣΜ είναι πιο αργή από ό,τι αναμενόταν και, γενικότερα, εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένη. Τούτο έχει οδηγήσει σε συνονθύλευμα εθνικών, περιφερειακών και τοπικών λύσεων χωρίς σαφή εναρμόνιση. Κατά συνέπεια, δεν αξιοποιούνται αποδοτικά τα ΕΣΜ, τα οποία δεν μπορούν, ως εκ τούτου, να συμβάλουν αποτελεσματικά στην επίτευξη των στόχων (της πολιτικής μεταφορών) και δεν επιτρέπουν την αντιμετώπιση των αυξανόμενων προκλήσεων των οδικών μεταφορών.

2.4. Οι ειδικοί στόχοι περιλαμβάνουν αύξηση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων, εξασφάλιση της αδιάλειπτης πρόσβασης, ενίσχυση της συνέχειας των υπηρεσιών και δημιουργία αποτελεσματικού μηχανισμού συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών των ΕΣΜ. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η χρήση οδηγίας (πλαισίου) θεωρείται ο καταλληλότερος τρόπος για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.

2.5. Ωστόσο, οι τεχνικές λεπτομέρειες υλοποίησης, δηλαδή οι διαδικασίες και οι προδιαγραφές, θα εγκριθούν από την Επιτροπή με τη βοήθεια επιτροπής αποτελούμενης από εκπροσώπους των κρατών μελών. Ανεξάρτητα από τον ρόλο που θα αναλάβει η επιτροπή αυτή, η Επιτροπή θα συγκροτήσει Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα σχετικά με τα ΕΣΜ, στην οποία θα κληθούν να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των σχετικών παραγόντων ΕΣΜ (πάροχοι υπηρεσιών ΕΣΜ, ενώσεις χρηστών, μεταφορείς και φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων, τομείς της μεταποίησης, κοινωνικοί εταίροι, επαγγελματικές ενώσεις). Η ομάδα αυτή θα συμβουλευτεί την Επιτροπή σχετικά με τις επιχειρηματικές και τεχνικές πτυχές της υλοποίησης και της εξάπλωσης των ΕΣΜ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιπλέον, θα συγκεντρώνει και θα επεξεργάζεται τη συνεισφορά που έχουν στις συζητήσεις υφιστάμενοι φορείς (φόρουμ eSafety, ERTRAC κλπ.).

2.6. Η πρόταση επικεντρώνεται σε εφαρμογές και υπηρεσίες ΕΣΜ που συνδέονται με τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των

διαπαφών τους με άλλους τρόπους μεταφοράς. Επίσης, έχουν θεσπιστεί ορισμένες διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, συγκεκριμένα η οδηγία 2004/52/ΕΚ σχετικά με τα τηλεδιόδια, ο κανονισμός (ΕΚ) 3821/85 σχετικά με τις συσκευές ελέγχου στις οδικές μεταφορές και η οδηγία 2007/46/ΕΚ σχετικά με το πλαίσιο για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά. Θα εξασφαλιστεί σαφής συνοχή με την εργασία των σχετικών επιτροπών.

2.7. Η πρόταση θα υποστηρίξει αρκετούς από τους (μικροοικονομικούς) στόχους της στρατηγικής της Λισσαβώνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση και, πρωτίστως, θα συμβάλει στην υλοποίηση του στόχου διευκόλυνσης της διάδοσης και αποτελεσματικής χρήσης των ΕΣΜ. Επίσης, θα συμβάλει στην υλοποίηση των ακόλουθων στόχων:

- διευκόλυνση κάθε μορφής καινοτομίας, διασυνοριακή μεταφορά γνώσεων σχετικά με την αποτελεσματική εξάπλωση των ΕΣΜ,
- επέκταση, βελτίωση και σύνδεση της ευρωπαϊκής υποδομής και ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων προτεραιότητας, εξέταση της σκοπιμότητας κατάλληλων συστημάτων τιμολόγησης των υποδομών,
- ενθάρρυνση της αειφόρου χρήσης των πόρων και ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ περιβαλλοντικής προστασίας και οικονομικής μεγέθυνσης, κυρίως χάρη στην ανάπτυξη μέσων για τον ενδοεπιχειρησιακό καταλογισμό του εξωτερικού κόστους,
- επέκταση και βελτίωση των επενδύσεων στην έρευνα και ανάπτυξη, ιδίως από ιδιωτικές επιχειρήσεις, βελτίωση των γενικών προϋποθέσεων για την αξιοποίηση καινοτόμων λύσεων ΕΣΜ.

2.8. Στο κεφάλαιο 4 της ανακοίνωσης σχετικά με τον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Ιούλιο του 2008 [COM 2008(433)], προβλέπεται σχέδιο δράσης σχετικά με τα ΕΣΜ για τις οδικές μεταφορές, το οποίο θα συνοδεύεται από νομοθετική πρωτοβουλία για τον καθορισμό κοινής προσέγγισης σχετικά με τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση υφιστάμενων τεχνολογιών. Επιπλέον, η αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής θα μειώσει τις ανάγκες για νέες υποδομές, αποφεύγοντας έτσι τον κατακερματισμό των ενδιατημάτων και τη στεγανοποίηση του εδάφους.

2.9. Η πρόταση συνάδει επίσης με τη στρατηγική της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη, καθώς πραγματοποιείται αρκετά από τα βασικά ζητήματα τα οποία, κατά τη διαδικασία αναθεώρησης της στρατηγικής το 2005, διαπιστώθηκε ότι χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής. Η επίλυση των ζητημάτων αυτών αποσκοπεί σε έναν κοινό στόχο: να καταστούν αειφόρες οι μεταφορές, π.χ. με τη βελτίωση της διαχείρισης της ζήτησης μεταφορών και με τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων εξαιτίας τροχαίων ατυχημάτων έως το 2010 (σε σύγκριση με το 2000). Περαιτέρω ζητήματα που θα αποτελέσουν έμμεσα αντικείμενο εξέτασης είναι η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στην ΕΕ και, κατά συνέπεια, ο περιορισμός των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Επιπλέον, η πρόταση υποστηρίζει την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 1/2005 σχετικά με την προστασία των ζώων κατά τη μεταφορά και σχετικές λειτουργίες (συστήματα πλοήγησης).

2.10. Η προτεινόμενη οδηγία παρέχει το πλαίσιο για την υλοποίηση του σχεδίου δράσης ΕΣΜ. Οι υποχρεώσεις που επιβάλλει η οδηγία στα κράτη μέλη θα βασίζονται σε κοινές προδιαγραφές που θα θεσπίσει η Επιτροπή, με τη διαδικασία της επιτροπολογίας, με στόχο την εξασφάλιση συντονισμένης εξάπλωσης διαλειτουργικών ΕΣΜ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Επιτροπή θα επικουρείται στο έργο της από μια ευρωπαϊκή επιτροπή ΕΣΜ που θα χρησιμεύει και ως χώρος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Το προτεινόμενο σχέδιο δράσης ΕΣΜ καθορίζει τους τομείς προτεραιότητας για την επιτάχυνση της συντονισμένης εξάπλωσης εφαρμογών και υπηρεσιών ΕΣΜ σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.11. Το σχέδιο δράσης βασίζεται σε σειρά εξελισσόμενων πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και, συγκεκριμένα, στο σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευμάτων <sup>(2)</sup>, το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα <sup>(3)</sup>, την εγκατάσταση του Galileo <sup>(4)</sup>, τον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών <sup>(5)</sup>, την πρωτοβουλία i2010 για τα ευφυή οχήματα <sup>(6)</sup>, την πρωτοβουλία eSafety <sup>(7)</sup>, το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη <sup>(8)</sup>, την πρωτοβουλία eCall <sup>(9)</sup>, τις ευρωπαϊκές πλατφόρμες τεχνολογίας <sup>(10)</sup> και τα στρατηγικά ερευνητικά προγράμματά τους, και την πρωτοβουλία CARS 21 <sup>(11)</sup>.

### 3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θεωρεί απαραίτητο να διασφαλιστεί η ύπαρξη συστήματος οδικών μεταφορών αξιόπιστου, λειτουργικού, αποτελεσματικού και ασφαλούς (συμπεριλαμβανομένων των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα αυτό). Η συντονισμένη εγκατάσταση των ΕΣΜ θα επιτρέψει τη διασφάλιση, το συντομότερο δυνατόν και με τη μεγαλύτερη δυνατή εμβέλεια, της δυνατότητας κυκλοφορίας στο δίκτυο οδικών υποδομών και της λειτουργικότητας του εν λόγω δικτύου στα διάφορα κράτη μέλη και στο σύνολο της ΕΕ.

3.2. Η ΕΟΚΕ, ενόψει της εφαρμογής σχεδίου δράσης για τα ΕΣΜ, συμφωνεί με την υιοθέτηση της πρότασης οδηγίας που παρέχει το απαιτούμενο νομικό πλαίσιο για τον συντονισμό του συστήματος ευφών μεταφορών και, παράλληλα, διατηρεί την απαραίτητη ευελιξία ως προς την τήρηση των αρχών της αναλογικότητας και της επικουρικότητας.

3.3. Η επίτευξη των στόχων που περιλαμβάνονται στην προτεινόμενη οδηγία έχει ουσιαστική σημασία, εφόσον πρόκειται για την εξασφάλιση βελτιωμένης λειτουργικότητας, αξιοπιστίας, αποτελεσματικότητας και ασφάλειας των οδικών μεταφορών, ώστε να προκύψει ένα περισσότερο σταθερό οικονομικό και κοινωνικό κλίμα σε κάθε κράτος μέλος, αλλά και σε όλη την ΕΕ. Η εφαρμογή συστημάτων ΕΣΜ θα επηρεάσει την ανάπτυξη των περιφερειών, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ο όγκος της ροής εμπορευμάτων υπερβαίνει τη χωρητικότητα του υφιστάμενου δικτύου μεταφορών. Κατά την εφαρμογή της οδηγίας και του σχεδίου δράσης, οι περιφέρειες πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο ανταλλάσσοντας τις εμπειρίες τους και συμεριζόμενες τα αποτελέσματα που προκύπτουν.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 607.

<sup>(3)</sup> Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα δημοσιεύσει αυτό το έγγραφο εντός του 2009.

<sup>(4)</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm).

<sup>(5)</sup> COM(2008) 433.

<sup>(6)</sup> COM(2007) 541.

<sup>(7)</sup> <http://www.esafetysupport.org>.

<sup>(8)</sup> [http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_fr.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html).

<sup>(9)</sup> [http://www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox).

<sup>(10)</sup> <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 22.

3.4. Στην οδηγία δεν περιλαμβάνονται λεπτομερείς διατάξεις που να εξασφαλίζουν την πραγματική εφαρμογή συστημάτων ΕΣΜ στο οδικό δίκτυο των διαφόρων κρατών μελών με τη χρήση συγκεκριμένων μηχανισμών ελέγχου, ούτε καν στην περίπτωση της χρηματοδότησης εκ μέρους της Επιτροπής και των σχεδίων που προαναφέρθηκαν (EasyWay, κλπ.).

3.5. Προκειμένου να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα του δικτύου οδικών μεταφορών και η δυνατότητα εύκολης κυκλοφορίας, είναι ουσιαστικό να διατίθενται, συνεχώς και αδιαλείπτως, ενημερωμένες οδικές πληροφορίες και δεδομένα που να αναφέρουν διάφορα περιστατικά ή φαινόμενα τα οποία εμποδίζουν, πλήρως ή εν μέρει, σε ένα δεδομένο σημείο ή τομέα, την κυκλοφορία στο δίκτυο υποδομών.

3.6. Τα ΕΣΜ οφείλουν να παρέχουν σε πραγματικό χρόνο αξιόπιστες, ομοιόμορφες και όσο το δυνατόν ακριβέστερες πληροφορίες και να περιγράφουν την κατάσταση των διατροφικών μεταφορών, ώστε οι χρήστες να διαθέτουν τη δυνατότητα επιλογής.

3.7. Τα ΕΣΜ στηρίζονται στην αυξανόμενη χρήση μεγάλου αριθμού δεδομένων. Η υλοποίησή τους απαιτεί, επομένως, την ανάπτυξη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και τη συνεκτίμηση, όχι μόνο των σημερινών εφαρμογών, αλλά και της μελλοντικής εξέλιξης που ενδέχεται να έχουν τα συστήματα αυτά καθώς και το ρόλο και τις αρμοδιότητες των επιμέρους ενδιαφερόμενων παραγόντων. Όσον αφορά την προστασία του ιδιωτικού βίου, η επεξεργασία πληροφοριών που αφορούν ταυτοποιημένα πρόσωπα, πρέπει να υπόκειται σε νομικές και τεχνικές διατάξεις οι οποίες θα διασφαλίζουν ότι η διαβίβαση προσωπικών δεδομένων επιτρέπεται μόνο σε σαφώς και νομικώς προσδιορισμένες περιπτώσεις, σύμφωνα με το κοινοτικό νομικό πλαίσιο και τις διάφορες εθνικές νομοθεσίες.

3.8. Ο βασικότερος κανόνας είναι συστηματική διασφάλιση της ανωνυμίας των δεδομένων από τον βασικό πάροχο. Η συμβουλευτική επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζεται και να διαβουλεύεται σε αυτά τα θέματα με τον ευρωπαϊκό επόπτη προστασίας δεδομένων. Επίσης, συνιστάται να εξετασθεί η δυνατότητα συμμετοχής του επόπτη στη συμβουλευτική ομάδα.

3.9. Το πρόγραμμα Galileo δεν πρέπει να χρησιμοποιείται κατ' αποκλειστικότητα· αντίθετα, θα πρέπει να ανοιχθεί ο δρόμος της συνεργασίας για το σύνολο των προσβάσιμων συστημάτων πλοήγησης μέσω δορυφόρου.

3.10. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα των οδικών πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με παρεμπόδιση ή διακοπή της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο και με την κατάσταση του τελευταίου, χρειάζεται να ενοποιηθεί, σε ευρωπαϊκή κλίμακα, η τυποποιημένη δομή και το κοινό μορφότυπο XML ανταλλαγής δεδομένων για την παρουσίαση των φαινομένων και περιστατικών που περιορίζουν την δυνατότητα κυκλοφορίας, την κατάσταση του δικτύου, την ασφάλειά του ή ακόμη τη ροή της κυκλοφορίας.

3.11. Μια άλλη σημαντική προϋπόθεση είναι η ενοποίηση των παραμέτρων δημιουργίας του ενιαίου δικτύου με γεωαναφορά που παρουσιάζει τις οδικές υποδομές προκειμένου να καταστεί δυνατός ο ενιαίος ψηφιακός εντοπισμός και η καταγραφή των φαινομένων και περιστατικών, αλλά και των πληροφοριών σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις συνιστώσες του και τις παρόδεις εγκαταστάσεις. Για τον σκοπό αυτό, συνιστάται να εφαρμόζονται γενικά οι βέλτιστες πρακτικές που έχουν δοκιμαστεί προς το παρόν στα κράτη μέλη. Τα συστήματα διαχείρισης του οδοστρώματος αφορούν επίσης το έργο της συνεχούς διατήρησης του οδικού δικτύου σε καλή τεχνική κατάσταση.

3.12. Τα απαραίτητα δεδομένα, η ανάλυση και η διάδοσή τους στους ενδιαφερόμενους τελικούς χρήστες θα πρέπει να κυκλοφορούν εντός του συστήματος χωρίς να επιβαρύνουν υπερβολικά τους οδηγούς, αλλά, αντίθετα, να βελτιώνουν την άνεσή τους και, κατ' επέκταση, να ενισχύουν την οδική ασφάλεια, λαμβανομένης ιδιαίτερα υπόψη και της γήρανσης του πληθυσμού. Συνεπώς η οδηγία θα πρέπει να προβλέπει και τον τρόπο με τον οποίο θα παρέχονται οι πληροφορίες στους χρήστες του ΕΣΜ προκειμένου να ενισχυθούν σε υψηλό βαθμό η λειτουργικότητα, η αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια του συστήματος μεταφορών και να μειωθούν όσο το δυνατό περισσότερο τα τροχαία ατυχήματα.

3.13. Τα ΕΣΜ περιλαμβάνουν και τα συστήματα πληροφοριών που χρησιμοποιούν οι υπηρεσίες της αστυνομίας, της πυροσβεστικής, των πρώτων βοηθειών, των φορέων εκμετάλλευσης του οδικού δικτύου και οι μετεωρολογικές υπηρεσίες, πέραν των ίδιων των οδηγών. Οι πληροφορίες και τα δεδομένα που συλλέγονται χάρη στα συστήματα αυτά πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των πληροφοριών για το δίκτυο μεταφορών.

3.14. Εκτός από τις διαδικασίες που επιτρέπουν τη βελτίωση της προσπελασιμότητας του οδικού δικτύου και της δυνατότητας κυκλοφορίας σε αυτό, είναι απαραίτητο να συνεχιστεί η ανάπτυξη οδών επικοινωνίας μέσω της κατασκευής (ιδίως σε περιοχές με ανύπαρκτο ως τώρα οδικό δίκτυο), αποκατάστασης και επισκευής τους. Έτσι θα προσαρμοστεί η εμβέλεια του οδικού δικτύου στις ιδιαιτερότητες και στις συνθήκες ζωής της κάθε περιοχής κλπ. Τα ΕΣΜ θα πρέπει να ενταχθούν όχι μόνο στα ΔΕΔ-Μ που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, αλλά και στο υπάρχον οδικό δίκτυο.

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Η οδηγία και το σχέδιο δράσης πρέπει να καθορίσουν συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι να μπορούν να υλοποιηθούν σε πρώτη φάση από όλα τα κράτη μέλη:

- εξασφάλιση της συλλογής και της επεξεργασίας σε εθνικό επίπεδο δεδομένων και πληροφοριών που αφορούν την κατάσταση της κυκλοφορίας στην επικράτεια του εκάστοτε κράτους μέλους,
- εξασφάλιση των διασυνοριακών ανταλλαγών δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της κυκλοφορίας στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ σε πραγματικό χρόνο,
- δωρεάν παροχή βασικών πληροφοριών στους οδηγούς εν είδει κοινωνικού υπέρους.

4.2. Στο πλαίσιο των διεργασιών αυτών, με τη συλλογή πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με τα σημεία ή τους τομείς όπου η κυκλοφορία δυσχεραίνεται, εμποδίζεται ή έχει σταματήσει τελείως επιδιώκονται οι ακόλουθοι στόχοι:

- επαλήθευση και έλεγχος των μηχανισμών που επιτρέπουν την εξάλειψη ή την επίλυση των προβλημάτων που προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση ή αχρηστεύουν τις οδούς, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν οριστικά,

- ενημέρωση του συνόλου των χρηστών του οδικού δικτύου (οδηγοί συνήθων οχημάτων, οχημάτων άμεσης επέμβασης κλπ.) για τα σημεία που παρουσιάζουν συμφόρηση ή δεν είναι προσπελάσιμα, τη διάρκεια, το μέγεθος και τα αίτια του προβλήματος·

- διαχείριση της κίνησης στο οδικό δίκτυο προκειμένου να διασφαλιστεί η δυνατότητα χρήσης του καθώς και η κυκλοφορία σε συνάρτηση με τα διαθέσιμα δεδομένα όσον αφορά τα σχετικά προβλήματα (διαχείριση της κίνησης σε ένα συγκεκριμένο σημείο του δικτύου, εναλλακτικές διαδρομές κλπ.),

- ανάλυση των αιτιών που προκαλούν κατ' επανάληψη ορισμένα φαινόμενα τα οποία περιορίζουν την προσπελασιμότητα του οδικού δικτύου και την κυκλοφορία σε ορισμένα σημεία ή τμήματά τους. Στόχος είναι να προταθούν και να εφαρμοστούν διατάξεις που θα περιορίζουν ή θα εμποδίζουν την εμφάνιση των προβλημάτων αυτών.

4.3. Επίσης, οι προτάσεις δεν καθορίζουν σαφώς τον ρόλο που θα πρέπει να αναλάβουν τα ΕΣΜ και δεν ορίζουν καμία ημερομηνία κατά την οποία θα πρέπει να αποφανθούν σχετικά οι εμπειρογνώμονες. Πρόκειται για γενικού χαρακτήρα έγγραφα, χωρίς λεπτομέρειες, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη μιας μη ενιαίας προσέγγισης ως προς ορισμένες αρμοδιότητες ή τομείς.

4.4. Η ΕΟΚΕ προτείνει, συνεπώς, να προσδιοριστούν ορισμένες λειτουργίες των ΕΣΜ ως εξής:

4.4.1. Ειδικευμένα συστήματα: επιτρέπουν τη συλλογή και την ανάλυση πληροφοριών όσον αφορά τις ενδιαφερόμενες αρχές, οργανισμούς και ιδρύματα (αστυνομία, πυροσβεστική, υπηρεσίες πρώτων βοηθειών κλπ.): ορισμένα χαρακτηριστικά των ανεπεξέργαστων δεδομένων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να γίνει καλύτερα κατανοητή η κατάσταση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο.

4.4.2. Συλλογή δεδομένων και πληροφοριών χάρη στις τηλεματικές εφαρμογές: επιτρέπει να παρακολουθούνται συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των διαφόρων στοιχείων των ΕΣΜ στους συγκεκριμένους τομείς του οδικού δικτύου.

4.4.3. Διαχείριση της κυκλοφορίας και καθοδήγηση: από την αξιολόγηση των συγκεκριμένων πληροφοριών και δεδομένων που συλλέγονται αυτόματα ή κατόπιν παρέμβασης του χειριστή, τα ΕΣΜ διαχειρίζονται την κυκλοφορία σε ένα συγκεκριμένο τομέα του οδικού δικτύου με τη βοήθεια κατάλληλων μέσων (πινακίδες σήμανσης με μεταβαλλόμενα μηνύματα που επισημαίνουν τις εντολές ή απαγορεύσεις, φωτεινά βέλη ή σήματα κλπ.).

4.4.4. Επιτήρηση: χάρη στα συστήματα κοινών συσκευών λήψης, οι αρμόδιες αρχές, οργανώσεις και ιδρύματα μπορούν να βλέπουν και να παρακολουθούν την οδική κυκλοφορία.

4.4.5. Δημοσίευση πληροφοριών: οι πληροφορίες και τα δεδομένα σχετικά με την παρεμπόδιση ή διακοπή της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο και με την κατάσταση του τελευταίου, δημοσιοποιούνται ή ανακοινώνονται, έτσι ώστε να είναι προσβάσιμες στο σύνολο των πελατών και των χρηστών του οδικού δικτύου. Η διάδοση πληροφοριών πραγματοποιείται με τη βοήθεια των διαθέσιμων μέσων και των τεχνολογιών της πληροφορίας, από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις και ο οδηγός μπορεί να ενημερωθεί, είτε πριν από τη μετακίνηση, είτε κατά τη διάρκειά της.

4.4.6. Έλεγχος και καταστολή: με τα συστήματα τηλεματικής μπορεί να ελέγχεται αν οι οδηγοί τηρούν ορισμένες υποχρεώσεις (εξόφληση διοδίων κλπ.) καθώς και τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας: οι σοβαρότερες παραβάσεις μπορούν να τιμωρούνται (μη τήρηση του ανωτάτου ορίου ταχύτητας, παραβίαση του φωτεινού σηματοδότη, επιτρεπόμενο συνολικό βάρος, κλοπές οχημάτων κτλ.) σύμφωνα με τη νομοθεσία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και την ενδεχόμενη εναρμόισή της σε κοινοτικό επίπεδο <sup>(12)</sup>.

4.4.7. Τεχνικός επιχειρησιακός έλεγχος: Τα τηλεματικά συστήματα διασφαλίζουν επίσης τον έλεγχο της επιχειρησιακής αξιοπιστίας των διαφόρων στοιχείων του συστήματος. Επίσης, επιτρέπει τον αυτόματο εντοπισμό των προβλημάτων και την ενεργοποίηση προοδευτικών διαδικασιών ή διαδικασιών διαφύλαξης.

4.5. Εξάλλου, η ΕΟΚΕ συνιστά να καθοριστούν ελάχιστα ευρωπαϊκά πρότυπα (ή να καταρτιστεί κατάλογος με παραδείγματα), προκειμένου να εξοπλιστούν οι δίαυλοι επικοινωνίας που ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ με βασικά τηλεματικά συστήματα όπως:

- σύστημα με κάμερες παρακολούθησης,
- μέθοδοι παρακολούθησης της κατάστασης της κυκλοφορίας, ανίχνευση των συμφορήσεων και μέτρηση των οχημάτων,
- συστήματα πινακίδων σήμανσης με μεταβαλλόμενα μηνύματα και συστήματα οδικής ενημέρωσης,
- σύστημα μετεωρολογικής ενημέρωσης για οδηγούς,
- συστήματα δυναμικής διαχείρισης του οδικού δικτύου,
- σύστημα επείγουσας βοήθειας.

Βρυξέλλες, 13 Μαΐου 2009.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Mario SEPI

4.6. Με βάση τα συστήματα αυτά και τις πληροφορίες που προέρχονται από ειδικευμένα συστήματα, μπορεί να αξιολογηθεί σε πραγματικό χρόνο η δυνατότητα κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, η προσπελασιμότητά του, καθώς και η διάρκεια της μετάβασης στους κύριους προορισμούς.

4.7. Η ΕΟΚΕ προειδοποιεί για τις δυσκολίες που μπορούν να προκύψουν από τον εκ των υστέρων εξοπλισμό των οχημάτων με το ειδικό υλικό των ΕΣΜ. Η δομή και τα συστήματα των οχημάτων πρέπει να σχεδιάζονται με τη μέθοδο της ανοιχτής πλατφόρμας. Η μέθοδος αυτή πρέπει να συμπεριλαμβάνει όχι μόνο τα συστήματα και τις τεχνολογίες, αλλά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν.

4.8. Δεν υφίσταται καμία αμφιβολία ότι τα ΕΣΜ θα κάνουν χρήση πολλών από τις τεχνολογίες –της πληροφορίας ή άλλων– που διαθέτουμε σήμερα· η συντονισμένη προσέγγιση που υιοθέτησε η ΕΕ θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης και απαρίθμηση των συγκεκριμένων τομέων που θα χρειαστεί να αναπτυχθούν έως ότου να καταστούν πλήρως εφαρμόσιμοι. Είναι επίσης σημαντικό να διατεθεί η κατάλληλη χρηματοδότηση από την ΕΕ, τα κράτη μέλη και τον ιδιωτικό τομέα. Τα έξοδα εκμετάλλευσης θα πρέπει να καλύπτονται από πόρους προερχόμενους από φορολογικά έσοδα ή από διόδια.

4.9. Στους διάφορους καιρίους τομείς του σχεδίου δράσης, οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εισάγουν πρόσθετο αριθμό πρακτικών διατάξεων σχετικά με την εξάπλωση των ΕΣΜ. Κατά την ίδια περίοδο, θα είναι βεβαίως απαραίτητο να αφιερωθεί ο απαραίτητος χρόνος στην κατάρτιση των τελικών χρηστών, που είναι οι οδηγοί, και στην εξοικείωση τους με τα διάφορα στοιχεία του συστήματος. Σε αυτό συμπεριλαμβάνονται η προβολή του συστήματος και η εκπαίδευση του κοινού ώστε να εξοικειωθεί με τις σύγχρονες τεχνολογίες ακόμη και μέσω ασυνήθιστων τρόπων προώθησης (π.χ. με την υποστήριξη της ανάπτυξης ευφυών οχημάτων και με τη διοργάνωση ευρωπαϊκού διαγωνισμού για την επιβράβευση των καλύτερων οχημάτων).

<sup>(12)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας, εισηγητής: ο κ. SIMONS, 17.9.2008 (TEN/348), ΕΕ C 77 της 31.3.2009, σ. 70-72.