



Βρυξέλλες, 8.10.2019
COM(2019) 464 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Εφαρμογή της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών
στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2019) 373 final}

Περιεχόμενα

1.	Εισαγωγή.....	2
2.	Ανάλυση της εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ	2
2.1.	Επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής	2
2.2.	Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές	3
2.2.1.	Μεθοδολογία.....	3
2.2.2.	Περάτωση των προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας.....	4
2.2.3.	Άλλες δράσεις	5
2.3.	Προτάσεις εγκατάστασης.....	7
2.3.1.	Διαλειτουργικό σύστημα eCall σε κλίμακα ΕΕ (δράση προτεραιότητας δ)).....	7
2.3.2.	Άλλες δράσεις	8
2.4.	Πρότυπα	8
2.5.	Μη δεσμευτικά μέτρα	9
2.5.1.	Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη.....	9
2.5.2.	Κατευθυντήριες γραμμές για τα ITS στις αστικές περιοχές	10
2.6.	Κανόνες για την ιδιωτική ζωή, την ασφάλεια και την περαιτέρω χρήση των πληροφοριών.....	10
2.7.	Κανόνες περί ευθύνης.....	11
2.8.	Εκθέσεις των κρατών μελών.....	11
2.8.1.	Έκθεση για τις εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας .	11
2.8.2.	Κύρια διδάγματα - τρέχουσες τάσεις	11
2.9.	Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS	13
3.	Αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και εξουσιοδότηση	14
3.1.	Αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα	14
3.2.	Άσκηση της εξουσιοδότησης	14
3.3.	Επακόλουθα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές.....	15
4.	Χρησιμοποιούμενοι και αναγκαίοι χρηματοδοτικοί πόροι	16
5.	Συμπέρασμα	17

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η δεύτερη έκθεση σχετικά με την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή της οδηγίας 2010/40/ΕΕ¹ (οδηγία ITS), στην οποία αναλύεται η λειτουργία και η εφαρμογή της οδηγίας μετά την πρώτη έκθεση προόδου, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 της οδηγίας. Η πρώτη έκθεση εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 21 Οκτωβρίου 2014² και συνοδεύεται από δύο έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την υλοποίηση του σχεδίου δράσης ITS και με τις αναλύσεις των εκθέσεων των κρατών μελών για τα έτη 2011 και 2012³.

Η οδηγία ITS προβλέπει ένα πλαίσιο έγκρισης κοινών προδιαγραφών της ΕΕ από την Επιτροπή για δράσεις σε τέσσερις τομείς προτεραιότητας της οδηγίας, αρχής γενομένης με έξι δράσεις προτεραιότητας που καθορίζονται στο άρθρο 3 της οδηγίας. Η κατάσταση των εργασιών στις έξι αυτές δράσεις προτεραιότητας περιγράφεται στην ενότητα 2.2.2 της παρούσας έκθεσης.

Η αρμοδιότητα έγκρισης προδιαγραφών με τεχνικές, λειτουργικές και οργανωτικές διατάξεις, καθώς και με διατάξεις για την παροχή υπηρεσιών, ανατέθηκε στην Επιτροπή έως τις 27 Αυγούστου 2017. Όπως αναφέρεται στην πρώτη έκθεση προόδου, ήταν απαραίτητη η παράταση της εν λόγω προθεσμίας έγκρισης προδιαγραφών, για τις δράσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας ITS και δεν αποτελούν δράσεις προτεραιότητας.

Η παράταση αυτή επήλθε με την απόφαση (ΕΕ) 2017/2380 για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ όσον αφορά την περίοδο έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων⁴. Παρατείνεται η αρμοδιότητα της Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για περίοδο πέντε ετών, ανανεώσιμη σιωπηρώς, από τις 27 Αυγούστου 2017. Ζητείται επίσης από την Επιτροπή να επικαιροποιήσει η το πρόγραμμα εργασίας που αφορά τις δράσεις βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 3 (δηλ. δράσεις πέραν των δράσεων προτεραιότητας που απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας ITS) έως τις 10 Ιανουαρίου 2019, όπως επίσης να το επικαιροποιεί πριν από κάθε επακόλουθη πενταετή παράταση της αρμοδιότητας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Η παρούσα έκθεση συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την ανάλυση των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών του 2014 και του 2017 που υποβλήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας ITS. Το αποτέλεσμα της εκ των υστέρων αξιολόγησης της οδηγίας ITS εκτίθεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την αξιολόγηση της οδηγίας ITS⁵.

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

² COM (2014) 642 final

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en

⁴ ΕΕ L 340 της 20.12.2017, σ. 1.

⁵ SWD/2019/368 και SWD/2019/369

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/40/ΕΕ

2.1. Επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής

Το πρώτο πρόγραμμα εργασίας της οδηγίας ITS κάλυπτε την περίοδο 2011-2015 και είχε ως κύριο αντικείμενο την εκπόνηση των προδιαγραφών που αφορούν τις έξι δράσεις προτεραιότητας. Ήταν μεν αναγκαίο να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά τις προδιαγραφές για αυτές τις δράσεις προτεραιότητας και μετά την περίοδο αυτή, αλλά ήταν απαραίτητο να επικαιροποιηθεί και το εν λόγω πρόγραμμα εργασίας με την επεξεργασία άλλων δράσεων της οδηγίας, όπως ορίζει η απόφαση (ΕΕ) 2017/2380.

Με την απόφαση (2018) 8264 της Επιτροπής, που εκδόθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2018 και καλύπτει την περίοδο 2018-2022 επικαιροποιείται το πρόγραμμα εργασίας όσον αφορά τις δράσεις βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 3 της οδηγίας ITS, δηλ. δράσεις στο πεδίο των τεσσάρων τομέων προτεραιότητας της οδηγίας πέραν των έξι δράσεων προτεραιότητας. Περιγράφονται οι νέες δραστηριότητες που προγραμματίζει να αναλάβει η Επιτροπή για την υλοποίηση των δράσεων αυτών και προβλέπεται σχετικό ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα.

2.2. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές

2.2.1. Μεθοδολογία

Οι προδιαγραφές εκπονήθηκαν με βάση τη συμφωνία-πλαίσιο για τις σχέσεις μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁶ και την κοινή αντίληψη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις⁷ και με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁸, όταν η εν λόγω συμφωνία κατέστη εφαρμοστέα.

Όπως περιγράφεται στην πρώτη έκθεση προόδου, η εκπόνηση των προδιαγραφών τεκμηριώθηκε με ευρύ φάσμα προπαρασκευαστικών εργασιών (μελέτες, ημερίδες κ.λπ.), αναλύσεις (κόστους-οφέλους, απαιτήσεις για πεδία που πρέπει να αφεθούν κενά και αναλύσεις προσεγγίσεων) και διαβουλεύσεις (δημόσιες διαβουλεύσεις, διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη⁹ και με τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ενημέρωση και πρόσκληση εμπειρογνομών του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου).

Όπως τονίζεται στην αρχική έκθεση, κρίθηκε αναγκαία μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση ώστε να αντιμετωπισθούν τα διάφορα θέματα (χρηματοδότηση, τυποποίηση, μεγαλύτερος συντονισμός των ενδιαφερόμενων μερών, διαχείριση της εγκατάστασης κ.λπ.) που υπερβαίνουν το πεδίο απλών προδιαγραφών, ιδίως για τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS). Για τον λόγο αυτόν, συστάθηκε τον Νοέμβριο του 2014 μια πλατφόρμα ενδιαφερόμενων μερών¹⁰ (η πλατφόρμα C-ITS) ως ομάδα εμπειρογνομών της Επιτροπής, η οποία συγκεντρώνει ενδιαφερόμενους του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και εκπροσωπεί όλους τους

⁶ EE L 304 της 20.11.2010, σ. 47.

⁷ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁹ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en

βασικούς ενδιαφερόμενους κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας, μεταξύ των οποίων είναι δημόσιες αρχές, κατασκευαστές οχημάτων, προμηθευτές, πάροχοι υπηρεσιών, εταιρείες τηλεπικοινωνιών, κ.λπ. Σκοπός είναι να συμβάλουν σε ένα κοινό όραμα για τη διαλειτουργική εγκατάσταση των C-ITS στην ΕΕ και να υποστηρίξουν την εκπόνηση προδιαγραφών της ΕΕ.

2.2.2. *Περάτωση των προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας*

Η επεξεργασία των έξι δράσεων προτεραιότητας για την εκπόνηση και τη χρήση των προδιαγραφών και των προτύπων που καθορίζονται στο άρθρο 3 της οδηγίας ITS και στο παράρτημά της Ι ολοκληρώθηκε. Όπως επισημαίνεται στην πρώτη έκθεση προόδου, η έγκριση των τριών πρώτων προδιαγραφών ήταν αρκετά απλή, λόγω του σχετικά περιορισμένου πεδίου εφαρμογής τους. Η εκπόνηση των σχετικών προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας που αφορούν τις πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις ήταν πιο δύσκολη, λόγω του πολύ ευρέος πεδίου εφαρμογής των προδιαγραφών αυτών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας ITS και της ανάγκης να οικοδομηθεί κοινή αντίληψη με τους εμπειρογνώμονες για το εν λόγω πεδίο.

Οι προδιαγραφές εγκρίθηκαν χρονολογικά ως εξής¹¹:

Δράση προτεραιότητας δ): στις 26 Νοεμβρίου 2012, δηλαδή πριν από την ενδεικτική ημερομηνία στόχο της 27ης Φεβρουαρίου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013 σχετικά με την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού πανενωσιακού συστήματος eCall¹² (βλ. πρώτη έκθεση προόδου).

Δράση προτεραιότητας γ): στις 15 Μαΐου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013 προς συμπλήρωση της οδηγίας ITS σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες¹³ (βλ. πρώτη έκθεση προόδου).

Δράση προτεραιότητας ε): στις 15 Μαΐου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 885/2013 σχετικά με τη συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων¹⁴ (βλ. πρώτη έκθεση προόδου).

Δράση προτεραιότητας στ): η Επιτροπή διεξήγαγε αρκετές διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και με τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την παροχή υπηρεσιών κράτησης ασφαλών και προστατευμένων θέσεων στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων. Από τις διαβουλεύσεις συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε ανάγκη για προδιαγραφές και πρότυπα όσον αφορά την κράτηση χώρων στάθμευσης (βλ. πρώτη έκθεση προόδου). Προς το παρόν δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει σημαντικά.

¹¹ Τα αναφερόμενα στοιχεία αντιστοιχούν στα διάφορα στοιχεία του άρθρου 3 της οδηγίας ITS.

¹² ΕΕ L 91 της 3.4.2013, σ. 1.

¹³ ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6.

¹⁴ ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 1.

Δράση προτεραιότητας β): στις 18 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2015/962 για τη συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο¹⁵. Σκοπός των προδιαγραφών είναι να διασφαλισθούν οι προσβασιμότητα, ανταλλαγή, περαιτέρω χρήση και επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία από τις οδικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης οδών για την παροχή σε ενωσιακό επίπεδο υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο. Όπως διαφαίνεται από αυτήν την παράθεση, τα στοιχεία που ρυθμίζονται σχετίζονται περισσότερο με την «υποστηρικτική υπηρεσία» παρά με αυτές καθαυτές τις υπηρεσίες πληροφόρησης.

Δράση προτεραιότητας α): στις 31 Μαΐου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2017/1926 προς συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις¹⁶. Δρομολογήθηκαν διάφορες πρωτοβουλίες για την προετοιμασία των προδιαγραφών (1η πρόκληση για έξυπνη κινητικότητα, μελέτες, ημερίδες και δημόσιες διαβουλεύσεις¹⁷). Η Επιτροπή άρχισε επίσης διάλογο σχετικά με ενδεχόμενη πρωτοβουλία για την πρόσβαση σε δεδομένα των πολυτροπικών μεταφορών, ώστε να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα προσβασιμότητας στα δεδομένα μεταφορών, τα οποία θα καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις υπηρεσίες κινητικότητας. Το πρώτο στάδιο αυτού του προβληματισμού οδήγησε τον Ιούνιο του 2014 στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών ενημέρωσης, προγραμματισμού και έκδοσης εισιτηρίων για τις πολυτροπικές μετακινήσεις», με πρώτο βήμα την έγκριση προδιαγραφών βάσει της οδηγίας ITS. Οι προδιαγραφές που εγκρίθηκαν έχουν ως αντικείμενο, αφενός, τους ευνοϊκούς όρους, όπως η προσβασιμότητα σε δεδομένα και σε υπηρεσίες και, αφετέρου, διατάξεις για τη διασύνδεση των υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης.

2.2.3. Άλλες δράσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας ITS, η Επιτροπή εγκρίνει προδιαγραφές για άλλες δράσεις σε τομείς προτεραιότητας που απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας ITS, μετά την έγκριση των αναγκαίων προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας.

Πρόσφατα ολοκληρώθηκαν οι εργασίες για τα **C-ITS**. Οι εργασίες αυτές βασίζονταν αρχικά σε ερευνητικά έργα και σε πολλές διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, στις οποίες συμμετείχαν επίσης η ευρωπαϊκή επιτροπή ITS και η ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα ITS. Οι εργασίες συνεχίστηκαν στο πλαίσιο της πλατφόρμας C-ITS, με στόχο να αποκτήσουν κοινό όραμα όλοι οι παράγοντες που συμμετέχουν στην αξιακή αλυσίδα. Αντικείμενο των δύο σταδίων (Νοέμβριος 2014 — Ιανουάριος 2016 και Ιούλιος 2016 — Σεπτέμβριος 2017) της πλατφόρμας C-ITS¹⁸ ήταν τα κύρια χαρακτηριστικά του τεχνικο-νομικού πλαισίου που είναι αναγκαίο για την

¹⁵ EE L 157 της 3.6.2015, σ. 21.

¹⁶ EE L 272 της 21.10.2017, σ. 1.

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

¹⁸ Οι εκθέσεις των δύο σταδίων είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en

εγκατάσταση των C-ITS· κατά τη διάρκεια των δύο σταδίων οι ενδιαφερόμενοι συνέβαλαν σημαντικά στις εργασίες για τις προδιαγραφές μαζί με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Παράλληλα, τα κράτη μέλη και ο κλάδος άρχισαν να αναλαμβάνουν σημαντικές πρωτοβουλίες (προπαρασκευαστικές εργασίες εγκατάστασης της πλατφόρμας C-Roads¹⁹ και έργα, επικοινωνιακός όμιλος CAR 2 CAR), οι οποίες συνέβαλαν στις κοινές ευρωπαϊκές προδιαγραφές επικοινωνίας μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχήματος και υποδομής.

Μετά από 14 συνεδριάσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και τις εντατικές διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, η Επιτροπή εξέδωσε στις 13 Μαρτίου 2019 τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές της ΕΕ για τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS)²⁰. Ωστόσο, η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξη απορρίφθηκε από το Συμβούλιο τον Ιούλιο του 2019.

Ένας άλλος τομέας για την έγκριση προδιαγραφών αφορά την ανοικτή πρόσβαση στις υπηρεσίες ITS (ανοικτή πλατφόρμα εντός του οχήματος) μέσω της **πρόσβασης σε δεδομένα και πόρους εντός του οχήματος**. Ο τομέας αυτός αποτέλεσε το αντικείμενο αρκετών προπαρασκευαστικών μελετών²¹ και έντονων συζητήσεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών κατά τη διάρκεια του πρώτου σταδίου της πλατφόρμας C-ITS²². Στην ανακοίνωσή της [COM(2018)283 final]²³ *Οδεύοντας προς την αυτοματοποιημένη κινητικότητα: Μια στρατηγική της ΕΕ για την κινητικότητα του μέλλοντος* που δημοσιεύθηκε στις 17 Μαΐου 2018, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα εξετάσει εάν χρειάζονται προδιαγραφές βάσει της οδηγίας ITS για την πρόσβαση σε δεδομένα οχημάτων (προσωπικού ή/και μη προσωπικού χαρακτήρα) για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών, και ιδίως για τη διαχείριση της κυκλοφορίας²⁴. Στις εργασίες αυτές θα πρέπει επίσης να αξιοποιηθούν οι εισηγήσεις της νέας ομάδας εμπειρογνομώνων της Επιτροπής για την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών²⁵.

Αυτό επιβεβαιώθηκε στο επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας της οδηγίας ITS που εγκρίθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2018, το οποίο περιλαμβάνει επίσης πρόσθετες δραστηριότητες για την περίοδο 2018-2022. Εξαιτίας αυτών των δραστηριοτήτων ενδέχεται να εκδοθούν νέες κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει της οδηγίας ITS που θα καλύπτουν:

¹⁹ <https://www.c-roads.eu>

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en

²¹ Συγκεκριμένα <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf>, TRL, Μάιος 2017.

²² Βλ. παράγραφο 8. Ομάδα εργασίας αριθ. 6 της έκθεσης για την πλατφόρμα C-ITS: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283>

²⁴ Στην ανακοίνωση, η Επιτροπή ανήγγειλε επίσης ότι θα εκδώσει σύσταση σχετικά με ένα πλαίσιο διακυβέρνησης δεδομένων, για να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων, και ότι θα εξετάσει περαιτέρω επιλογές για ένα πλαίσιο ανταλλαγής δεδομένων οχημάτων, για να καταστεί δυνατός ο θεμιτός ανταγωνισμός στην παροχή υπηρεσιών.

²⁵ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing>

- την πιθανή γεωγραφική επέκταση των υφιστάμενων προδιαγραφών για υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε ενωσιακό επίπεδο, καθώς και πιθανούς πρόσθετους τύπους δεδομένων (π.χ. περιορισμοί αστικής πρόσβασης, σημεία φόρτισης/ανεφοδιασμού)·
- την πιθανή επέκταση του συστήματος eCall σε άλλες κατηγορίες οχημάτων (όπως τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και οι γεωργικοί ελκυστήρες)·
- τη διαλειτουργική πολυτροπική πληρωμή/έκδοση εισιτηρίων· και
- την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών.

Όπως αναφέρεται στο επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας, οι δραστηριότητες αυτές θα αρχίσουν με τη χαρτογράφηση με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, για την περαιτέρω αποσαφήνιση του πεδίου των δραστηριοτήτων.

2.3. Προτάσεις εγκατάστασης

2.3.1. Διαλειτουργικό σύστημα eCall σε κλίμακα ΕΕ (δράση προτεραιότητας δ))

Υφίσταται πλέον το νομικό πλαίσιο που προβλέπεται για την εγκατάσταση διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την ΕΕ.

Με την απόφαση 585/2014/ΕΕ²⁶, που εκδόθηκε στις 3 Ιουνίου 2014, προβλέφθηκε η υποχρεωτική εγκατάσταση, το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2017, των αναγκαίων κέντρων λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) που είναι απαραίτητα για τη λήψη και τη διεκπεραίωση των κλήσεων στον αριθμό 112 του eCall εντός της ΕΕ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που καθορίστηκαν στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013. Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη, έχει ολοκληρωθεί η εν λόγω εγκατάσταση, πλην ενός προβλήματος (έλλειψη εγκατάστασης σε μικρή περιοχή).

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758²⁷ καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου ΕΚ των οχημάτων για τα συστήματα eCall βάσει του αριθμού κλήσης 112 εντός του οχήματος, καθώς και για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες eCall βάσει του αριθμού κλήσης 112 εντός του οχήματος. Προβλέπει την υποχρεωτική τοποθέτηση συστήματος eCall βάσει του αριθμού κλήσης 112 εντός του οχήματος σε όλους τους νέους τύπους οχημάτων M1 (επιβατηγά αυτοκίνητα) και N1 (ελαφρά επαγγελματικά οχήματα) από την 31η Μαρτίου 2018 και εντεύθεν. Αναγνωρίζει επίσης το δικαίωμα του κατόχου του οχήματος να χρησιμοποιεί σύστημα TPS eCall εντός του οχήματος, το οποίο παρέχει παρόμοια υπηρεσία, επιπλέον του συστήματος eCall βάσει του αριθμού κλήσης 112 εντός του οχήματος. Στο πλαίσιο έκθεσης αξιολόγησης που θα υποβληθεί έως τις 31 Μαρτίου 2021, η Επιτροπή οφείλει να διερευνήσει κατά πόσον το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού θα πρέπει να επεκταθεί και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και οι γεωργικοί ελκυστήρες. Ο εν λόγω κανονισμός συμπληρώθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/78 της Επιτροπής²⁸ και τον εκτελεστικό

²⁶ EE L 164 της 3.6.2014, σ. 6.

²⁷ EE L 123 της 19.5.2019, σ. 77.

²⁸ EE L 12 της 17.1.2017, σ. 26.

κανονισμό (ΕΕ) 2017/79 της Επιτροπής²⁹, στους οποίους αναλύονται περαιτέρω διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις.

2.3.2. Άλλες δράσεις

Σύμφωνα με την ανάλυση στις εκθέσεις των κρατών μελών, τα περισσότερα κράτη μέλη δραστηριοποιήθηκαν πολύ στην εφαρμογή των πρώτων προδιαγραφών που εγκρίθηκαν [δράσεις προτεραιότητας γ), ε) και β)], ιδίως χάρη στη χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ μέσω των προσκλήσεων υποβολής προσφορών για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF).

Όσον αφορά τις προδιαγραφές σχετικά με τις δράσεις προτεραιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχεία β) και γ) της οδηγίας ITS³⁰, 17 κράτη μέλη και η Νορβηγία ανέφεραν ότι έχουν δημιουργήσει το εθνικό τους σημείο πρόσβασης, ενώ 5 άλλα κράτη μέλη θα λάβουν μέτρα σύντομα προς αυτή την κατεύθυνση. Η εγκατάσταση των εθνικών σημείων πρόσβασης (NAP) για τις προδιαγραφές ε) είναι πιο περιορισμένη (13 κράτη μέλη έχουν δημιουργήσει εθνικό σημείο πρόσβασης και/ή έχουν συμβάλει στη δημιουργία του ευρωπαϊκού σημείου πρόσβασης), διότι αρκετά κράτη μέλη κρίνουν ότι οι προδιαγραφές δεν εφαρμόζονται στην επικράτειά τους λόγω της απουσίας υπηρεσιών πληροφοριών για ασφαλή και προστατευμένη στάθμευση. Δεδομένων αυτών των θετικών εξελίξεων, φαίνεται σκόπιμο να συνεχιστεί η στήριξη των προσπαθειών που καταβάλλουν σήμερα τα κράτη μέλη προς αυτή την κατεύθυνση, ιδίως λαμβανομένου επίσης υπόψη ότι οι εν λόγω προδιαγραφές αφορούν κυρίως τους παράγοντες διευκόλυνσης των υπηρεσιών, όπως η προσβασιμότητα σε δεδομένα, περισσότερο από ό,τι αυτές καθαυτές τις υπηρεσίες. Παρόμοια συλλογιστική ενδέχεται να εφαρμοστεί για τις προδιαγραφές α), οι οποίες βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο εφαρμογής.

Πέραν πάντως της προσβασιμότητας σε δεδομένα, τίθεται το θέμα της διαθεσιμότητας δεδομένων (δηλ. της ύπαρξης πληροφοριών σε ψηφιακή μορφή), ιδίως για πολύ σημαντικούς τύπους δεδομένων που αντιστοιχούν στους κανόνες χρήσης της υποδομής, όπως οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας, οι οποίοι είναι καίριας σημασίας για υπηρεσίες όπως ο ευφυής έλεγχος της ταχύτητας (ISA) ή η αυτοματοποιημένη οδήγηση, σε όλο το δίκτυο οδικών μεταφορών. Το θέμα αυτό θα πρέπει να μελετηθεί για να αξιολογηθεί εάν χρειάζεται η ανάληψη περαιτέρω δράσης.

2.4. Πρότυπα

Αρκετές δραστηριότητες τυποποίησης αφορούν τους τομείς προτεραιότητας της οδηγίας ITS.

Τα πρότυπα eCall που αναφέρονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013 έχουν εγκριθεί. Το 2015 ολοκληρώθηκε μια ήσσονος σημασίας αναθεώρηση των εν λόγω προτύπων προκειμένου να ενσωματωθούν τα αποτελέσματα των πιλοτικών έργων HeERO³¹. Το 2015 οριστικοποιήθηκε και

²⁹ ΕΕ L 12 της 17.1.2017, σ. 44.

³⁰ Οι προδιαγραφές που αφορούν τα διάφορα στοιχεία του άρθρου 3 της οδηγίας αναφέρονται στο εξής εν συντομία ως «προδιαγραφές α)», «προδιαγραφές β)» κ.λπ.

³¹ www.heero-pilot.eu

δημοσιεύθηκε επίσης το CEN/TS 16454 σχετικά με τις δοκιμές συμμόρφωσης των διατεματικών κλήσεων του eCall.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN) και/ή το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων (ETSI) άρχισαν τις εργασίες σε αρκετά νέα αντικείμενα που αφορούν το eCall και τυγχάνουν ενωσιακής στήριξης, τα οποία έχουν εγκριθεί ως νέα πρότυπα ή τεχνικές προδιαγραφές, και συγκεκριμένα το eCall μέσω ενός σταθμού ITS, αρκετές τεχνικές προδιαγραφές επέκτασης του eCall σε άλλες κατηγορίες οχημάτων (βαρέα φορτηγά οχήματα και άλλα επαγγελματικά οχήματα, πούλμαν και λεωφορεία, γεωργικά/δασικά οχήματα, μηχανοκίνητα δίκυκλα) και στα πρωτόκολλα υψηλού επιπέδου εφαρμογών eCall (HLAP), στα οποία χρησιμοποιούνται δίκτυα κλήσεων πακετομεταγωγής IMS.

Άλλες ανάγκες δεν έχουν ακόμη αντιμετωπιστεί, όπως οι υλικές και λειτουργικές απαιτήσεις για την αγορά ανταλλακτικών των εποχούμενων διατάξεων και οι κατευθυντήριες γραμμές για την πιστοποίηση (αγορά ανταλλακτικών) των συστημάτων eCall.

Βάσει της εντολής τυποποίησης M/453, η CEN (TC 278 WG16) και το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων ETSI (TTC ITS), καθώς και άλλοι οργανισμοί τυποποίησης, κατήρτισαν πρότυπα για τα συνεργατικά ITS. Οι εργασίες τυποποίησης των ITS βασίζονται επίσης στη συνεργασία μεταξύ της ΕΕ, των ΗΠΑ και άλλων εταίρων που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια εναρμόνιση των προτύπων ITS. Η συνεργασία αυτή επιταχύνει τον καθορισμό των προτύπων και οδηγεί στην ταχύτερη εγκατάσταση των ITS.

Εκπονήθηκε και δημοσιεύτηκε επίσης το πρότυπο DATEX II για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τα ITS (σε πραγματικό χρόνο), το δε 2018 ολοκληρώθηκε μια τεχνική προδιαγραφή CEN (CEN/TS 17268) για την ανταλλαγή (στατικών) χωρικών δεδομένων ITS σύμφωνα με το έργο TN-ITS³². Οι δραστηριότητες αυτές είναι ουσιώδεις για την καλύτερη ανταλλαγή των δεδομένων ITS οδικών μεταφορών και για τα δεδομένα που απαιτούνται για τους ψηφιακούς χάρτες.

Τον Φεβρουάριο του 2016, η Επιτροπή δρομολόγησε την εντολή τυποποίησης M/546 με την οποία ζητούσε από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης να καταρτίσουν νέα ευρωπαϊκά πρότυπα και παραδοτέα ευρωπαϊκής τυποποίησης για να υποστηριχθεί η εφαρμογή του άρθρου 8 της οδηγίας ITS στον τομέα των πολυτροπικών πληροφοριών, της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αστικής εφοδιαστική στον τομέα των αστικών ITS. Οι εργασίες αυτές αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2021.

Πρόσθετες ανάγκες τυποποίησης που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ITS προσδιορίστηκαν και προστέθηκαν στις ετήσιες επικαιροποιήσεις του κυλιόμενου προγράμματος της Επιτροπής για την τυποποίηση των ΤΠΕ³³ ενόψει πιθανών μελλοντικών δραστηριοτήτων τυποποίησης. Σε αυτές περιλαμβάνονται η αρχιτεκτονική της ανοικτής πλατφόρμας εντός του οχήματος, η ασφαλής ενσωμάτωση και λειτουργία των νομαδικών διατάξεων και η ανάλυση των ελλείψεων όσον αφορά το ευρύ φάσμα υπηρεσιών συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (CCAM).

³²

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

³³

http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_en

2.5. Μη δεσμευτικά μέτρα

2.5.1. Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη

Λαμβανομένων υπόψη των εμπειριών που συγκεντρώθηκαν, με βάση την ανάλυση των πρώτων εκθέσεων προόδου των κρατών μελών για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (2014), εκπονήθηκαν μια κοινή δομή για την υποβολή εκθέσεων και ένας κατάλογος κύριων δεικτών επιδόσεων (ΚΔΕ) σε συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, που προτάθηκαν στα κράτη μέλη για να χρησιμοποιούνται σε εθελοντική βάση για τη σύνταξη των εκθέσεων προόδου για το 2017. Κατά τον τρόπο αυτόν συμπληρώνονται οι κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας ITS³⁴ που εκδόθηκαν στις 13 Ιουλίου 2011. Λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τη χρήση της εν λόγω δομής και των ΚΔΕ παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την ανάλυση των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών για το 2014 και το 2017.

2.5.2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα ITS στις αστικές περιοχές

Όπως αναφέρεται στην πρώτη έκθεση προόδου, οι κατευθυντήριες γραμμές για τα ITS στις αστικές περιοχές που καταρτίστηκαν στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης ITS χρησίμευσαν ως βάση για το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με θέμα την αξιοποίηση των ευφυών συστημάτων μεταφορών για τις πόλεις της ΕΕ³⁵. Η ενέργεια αυτή εντασσόταν στη δέσμη μέτρων της ΕΕ για την αστική κινητικότητα που εγκρίθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2013³⁶. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εν λόγω δέσμη μέτρων το 2019.

2.6. Κανόνες για την ιδιωτική ζωή, την ασφάλεια και την περαιτέρω χρήση των πληροφοριών

Όπως αναφέρθηκε το 2014, οι διατάξεις που αφορούν την ιδιωτική ζωή, την προστασία των δεδομένων, την ασφάλεια και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών περιλήφθηκαν στις προδιαγραφές εφόσον χρειαζόταν, με τη διευκρίνιση ότι πρέπει να τηρείται η νομοθεσία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων. Κατά τον ίδιο τρόπο, ο Ευρωπαϊός Επόπτης Προστασίας Δεδομένων προσκαλείται συστηματικά σε συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων και η γνώμη του λαμβάνεται δεόντως υπόψη.

Η προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα αποτέλεσε σημαντικό ζήτημα κατά την κατάρτιση των προδιαγραφών για τα C-ITS, διότι αρκετές υπηρεσίες C-ITS βασίζονται στη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Διευκρινίστηκε ότι για τα C-ITS, οι προδιαγραφές δεν μπορούν να αποτελέσουν νομική βάση για τη νόμιμη επεξεργασία των δεδομένων. Παρά το γεγονός αυτό, στις προδιαγραφές C-ITS καθορίζονται απαιτήσεις για την ψευδωνυμοποίηση μηνυμάτων, καθώς και συλλογιστικές στις αιτιολογικές σκέψεις που στηρίζουν την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Μια άλλη σημαντική πτυχή των προδιαγραφών για τα C-ITS είναι η ασφάλεια των επικοινωνιών. Σε πολλές υπηρεσίες C-ITS είναι καθοριστικής σημασίας να

³⁴ EE L 193 της 23.7.2011, σ. 48.

³⁵ [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)527-communication.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf)

³⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_el.htm

εξασφαλιστεί η γνησιότητα και η ακεραιότητα των μηνυμάτων C-ITS τα οποία περιέχουν πληροφορίες όπως η θέση, η ταχύτητα και η κατεύθυνση. Συνεπώς, με τις προδιαγραφές αυτές δημιουργείται ένα κοινό ευρωπαϊκό μοντέλο εμπιστοσύνης C-ITS για όλους τους σταθμούς C-ITS ανεξαρτήτως ποια τεχνολογία επικοινωνίας χρησιμοποιείται.

2.7. Κανόνες περί ευθύνης

Όπως αναφέρθηκε το 2014, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη περιλήφθηκαν στις προδιαγραφές, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας ITS.

Καθώς η ευθύνη αποτελεί και αυτή σημαντικό στοιχείο των C-ITS, κατά την εκπόνηση των προδιαγραφών λήφθηκε η δέουσα μέριμνα παραπομπής στις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας εναρμόνισης για τα προϊόντα που καθορίζονται στο παράρτημα I της απόφασης αριθ. 768/2008/EK³⁷. Οι διατάξεις αυτές δεν είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ευθύνη, περιγράφουν όμως λεπτομερώς τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των κατασκευαστών σταθμών C-ITS.

2.8. Εκθέσεις των κρατών μελών

2.8.1. Έκθεση για τις εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας ITS, τα κράτη μέλη όφειλαν να υποβάλουν στην Επιτροπή, το αργότερο έως τις 27 Αυγούστου 2014 και έως τις 27 Αυγούστου 2017, εκθέσεις για τις οικείες εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας που απαριθμούνται στο άρθρο 2 της οδηγίας ITS.

Οι εν λόγω εκθέσεις το 2014 και το 2017 αναλύθηκαν στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών» που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

2.8.2. Κύρια διδάγματα - τρέχουσες τάσεις

Τα περισσότερα κράτη μέλη παρακολουθούν ενεργά τις εργασίες στον τομέα προτεραιότητας I (Βέλτιστη χρήση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις), καθώς και τα έργα που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ με τη συμμετοχή πολλών κρατών μελών (όπως το Crocodile 2). Πολλές χώρες ανέφεραν επίσης ότι αναπτύσσουν εθνικές υπηρεσίες προγραμματισμού μετακινήσεων και ότι βελτιώνουν τις υποδομές συλλογής δεδομένων και πινακίδων μεταβλητού μηνύματος. Ωστόσο, ο ιδιωτικός τομέας είχε εκδηλώσει αρχικά περιορισμένη προθυμία να συνεργαστεί για την πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με την οδική ασφάλεια³⁸ (προδιαγραφές γ).

Τα κράτη μέλη ανέπτυξαν επίσης ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων στον τομέα προτεραιότητας II (Συνέχεια της κυκλοφορίας και υπηρεσίες ITS διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών). Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η βελτίωση των οικείων συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και η συνέχιση της

³⁷ Απόφαση αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων.

³⁸ Όσον αφορά τα δεδομένα που παράγονται από τα οχήματα, διάφορα κράτη μέλη δρομολόγησαν το 2017 ειδική ομάδα δεδομένων, στην οποία συμμετέχουν διάφοροι ενδιαφερόμενοι του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Στις 3 Ιουνίου 2019, υπεγράφη μνημόνιο συμφωνίας για τις εργασίες που αφορούν την απόδειξη αρχών σχετικά με την ανταλλαγή δεδομένων κυκλοφορίας που αφορούν την οδική ασφάλεια τα οποία παράγονται από οχήματα. <https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/>

διασυνοριακής εγκατάστασης υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας, η αποτελεσματικότερη σύνδεση των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, η ανάπτυξη πολυτροπικής και έξυπνης/ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων στις συγκοινωνίες ή η ανάπτυξη καινοτόμων εργαλείων και επιγραμμικών συστημάτων πληροφόρησης και διαχείρισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη συμμετείχαν σε ένα ή περισσότερα έργα που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ σε αυτόν τον τομέα, όπως τα NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 ή Arc Atlantique 2.





Εκτός από την εγκατάσταση της υποδομής eCall και την εφαρμογή των προδιαγραφών ε) υπηρεσίες πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών, η οποία χρηματοδοτήθηκε επίσης μέσω έργων χρηματοδοτούμενων από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», αναφέρθηκαν λιγότερες δραστηριότητες στον τομέα προτεραιότητας III (εφαρμογές ITS ασφάλειας και προστασίας της οδικής κυκλοφορίας). Αρκετά βασικά έργα ITS μεγάλης κλίμακας που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ κατά μήκος των διαδρόμων του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (όπως το Ursa Major 2 ή το NEXT-ITS 2) συνδέονται τουλάχιστον εν μέρει με τον τομέα προτεραιότητας III, αλλά αποσκοπούν ιδίως στη βελτίωση της ασφάλειας της επιβατικής και της εμπορευματικής κυκλοφορίας. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι πολλά από τα συνεργατικά έργα ITS που αναφέρονται στον τομέα προτεραιότητας IV εστιάζονται κυρίως στην ασφάλεια.

Πολλές νέες δραστηριότητες αναφέρθηκαν στον τομέα προτεραιότητας IV, με αντικείμενο κυρίως τα συνεργατικά ITS, ώστε ο τομέας αυτός να συμβαδίζει περισσότερο με άλλους τομείς προτεραιότητας σε πολλά κράτη μέλη. Τα έργα που χρηματοδοτούνται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», όπως η πλατφόρμα C-Roads (και τα συναφή εθνικά έργα C-Roads), το InterCor και το NordicWay στα οποία συμμετείχαν πολλά κράτη μέλη συνέβαλαν στη δημιουργία διασυνοριακής διαλειτουργικότητας και προτύπων.

Όπως τονίστηκε ήδη στην έκθεση του 2014, η διαλειτουργικότητα και η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών υποστηρίζονται από τις προδιαγραφές της ΕΕ που εγκρίθηκαν βάσει της οδηγίας ITS.

Πολλά κράτη μέλη έχουν επίσης ορίσει NAP που συνδέονται με τις διάφορες προδιαγραφές της οδηγίας ITS. Στον πίνακα που ακολουθεί εκτίθεται το επίπεδο εγκατάστασης των NAP όταν συντασσόταν η παρούσα έκθεση. Το κόκκινο χρώμα υποδεικνύει την έλλειψη πληροφοριών και/ή τη μη εγκατάσταση των NAP σε αρκετά κράτη μέλη. Επικαιροποιημένος και λεπτομερής κατάλογος των NAP διατίθεται επίσης στον ιστότοπο της Επιτροπής³⁹.

Κωδικός χρώματος για τα εθνικά σημεία πρόσβασης

	Υπάρχον
	Εργασίες εν εξελίξει
	Δεν υπάρχουν πληροφορίες
	Άνευ αντικειμένου

³⁹

https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en

Όνομα χώρας	Εθνικό σημείο πρόσβασης MMTIS	Εθνικό σημείο πρόσβασης RTTI	Εθνικό σημείο πρόσβασης SRTI	Εθνικό σημείο πρόσβασης SSTP	Ενωσιακό σημείο πρόσβασης SSTP
	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 1926/2017	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 962/2015	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 886/2013	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 885/2013	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός 885/2013
	(δράση «α»)	(δράση «β»)	(δράση «γ»)	(δράση «ε»)	(στατιστικά στοιχεία - δράση «ε»)
Αυστρία					
Βέλγιο					
Βουλγαρία					
Κροατία					
Κύπρος					
Τσεχική Δημοκρατία					
Δανία					
Εσθονία					
Φινλανδία					
Γαλλία					
Γερμανία					
Ελλάδα					
Ουγγαρία					
Ιρλανδία					
Ιταλία					
Λετονία					
Λιθουανία					
Λουξεμβούργο					
Μάλτα					
Κάτω Χώρες					
Νορβηγία					
Πολωνία					
Πορτογαλία					
Ρουμανία					
Σλοβακία					
Σλοβενία					
Ισπανία					
Σουηδία					
Ηνωμένο Βασίλειο					

Πολλά κράτη μέλη συνεργάστηκαν επίσης για κοινά εργαλεία προσβασιμότητας σε δεδομένα και παροχής υπηρεσιών (π.χ. προφίλ DATEX II, προδιαγραφές ΔΕΔ-ITS, κατάλογος μεταδεδωμένων, πλαίσιο ποιότητας, υποδείγματα υπεύθυνης δήλωσης κ.λπ.), μέσω των έργων/δράσεων στήριξης του προγράμματος που χρηματοδοτούνται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» ή σε εθελοντική βάση. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να ενθαρρυνθεί και να επεκταθεί ώστε να υποστηριχθεί η εναρμόνιση της ψηφιακής υποδομής ITS, της οποίας τη ραχοκοκαλιά αποτελούν όλα τα NAP.

Αναφέρθηκαν επίσης νέοι τύποι δραστηριοτήτων, όπως η χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών (δρόνων) για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας, και πολλά κράτη μέλη ανέφεραν δραστηριότητες που αφορούν τα αυτοοδηγούμενα οχήματα/την αυτόνομη οδήγηση. Αυτά τα νέα θέματα ITS αξίζει να εξετασθούν επισταμένα, ιδίως ενόψει πιθανής αναθεώρησης της οδηγίας ITS.

2.9. Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS

Όπως αναφέρθηκε ήδη το 2014, η Επιτροπή ζήτησε συστηματικά τη γραπτή γνώμη των μελών της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS σχετικά με τις επιχειρηματικές και τις τεχνικές πτυχές των σχεδίων προδιαγραφών. Η ομάδα υπέβαλε αξιόλογες παρατηρήσεις, οι οποίες συνέβαλαν στην κατάρτιση των τελικών εκδόσεων των προδιαγραφών. Διοργανώθηκαν δέκα συνεδριάσεις με φυσική παρουσία από τον Μάρτιο του 2012 έως τον Σεπτέμβριο του 2018, καθώς και συνεδριάσεις των «Φύλων των ITS», στις οποίες έγινε πιο ολοκληρωμένη συζήτηση μεταξύ της Επιτροπής, των κρατών μελών, του κλάδου και άλλων ενδιαφερόμενων.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/40/ΕΕ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ

3.1. Αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα

Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για την αξιολόγηση της οδηγίας ITS που συνοδεύει την παρούσα έκθεση περιλαμβάνεται εκτενής αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας, της αποδοτικότητας, της συνάφειας, της συνοχής και της ενωσιακής προστιθέμενης αξίας της οδηγίας 2010/40/ΕΕ.

3.2. Άσκηση της εξουσιοδότησης

Πολιτική στήριξη

Στην έκθεση του 2014 επισημάνθηκε η διαφορά μεταξύ των απόψεων που εξέφρασαν οι εθνικοί εμπειρογνώμονες κατά τη διάρκεια των εργασιών που πραγματοποιήθηκαν για τις προδιαγραφές του συστήματος eCall και των θέσεων των κρατών μελών κατά τη διάρκεια του πολιτικού ελέγχου από το Συμβούλιο. Στη συνέχεια, η έγκριση των προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας διεξάχθηκε ομαλά από την άποψη αυτή, με γενική συμφωνία στο επίπεδο του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου. Αυτό ενδέχεται να έχει διευκολύνει την 5ετή παράταση της εξουσιοδότησης της Επιτροπής για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και του διαλόγου με τα κράτη μέλη για την εκπόνηση του επικαιροποιημένου προγράμματος εργασίας. Αντιθέτως, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός για τη συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την εγκατάσταση και την επιχειρησιακή χρήση των C-ITS, που εξέδωσε η Επιτροπή στις 13 Μαρτίου 2019 μετά από εκτεταμένη και εποικοδομητική συνεργασία με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, απορρίφθηκε από το Συμβούλιο τον Ιούλιο του 2019.

Αμφισβήτηση της έκτασης της εξουσιοδότησης

Στις 18 Δεκεμβρίου 2013, ένα κράτος μέλος παρέπεμψε τους δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 885/2013 (υπηρεσίες πληροφόρησης για τη στάθμευση φορτηγών) και (ΕΕ) αριθ. 886/2013 (παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια) στο Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ζήτησε την ακύρωση αυτών των δύο

κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών με το επιχείρημα ότι υπερβαίνουν τα όρια της εξουσιοδότησης βάσει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και ότι, ως εκ τούτου, παραβιάζουν το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ, διότι οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εισήγαγαν υποχρεώσεις τις οποίες οφείλουν να εκπληρώνουν όλα τα κράτη μέλη, αντίθετα με τον στόχο της οδηγίας ITS.

Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την εν λόγω προσφυγή τον Οκτώβριο του 2015⁴⁰, δηλώνοντας ότι η Επιτροπή δεν υπερέβη την εξουσιοδότησή της κατά την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Επιβεβαίωσε επίσης τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά τη σύσταση οργανισμού ελέγχου, αρμόδιου να αξιολογεί τη συμμόρφωση με μία από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Το κράτος μέλος άσκησε αναίρεση κατά της απόφασης αυτής, υποστηρίζοντας, κατ' ουσίαν, ότι:

1. το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως έκρινε ότι οι προσβαλλόμενοι κανονισμοί δεν επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να αναπτύξουν τις εφαρμογές και τις υπηρεσίες ITS στο έδαφός τους·
2. το Γενικό Δικαστήριο δεν ερμήνευσε ορθά την εξουσιοδότηση του άρθρου 7 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ με το οποίο εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να απαιτεί από τα κράτη μέλη να συστήσουν οργανισμού ελέγχου· και
3. το Γενικό Δικαστήριο εσφαλμένως έκρινε ότι ο οργανισμός ελέγχου δεν αποτελεί ουσιώδες στοιχείο του επίμαχου ζητήματος και ότι μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο εξουσιοδότησης.

Στις 26 Ιουλίου 2017, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απέρριψε την αναίρεση ως αβάσιμη⁴¹, επιβεβαιώνοντας κατά τον τρόπο αυτόν την απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου και τη θέση της Επιτροπής.

Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο έκρινε ότι η σύσταση οργανισμού ελέγχου δεν αποτελεί «ουσιώδες στοιχείο» του επίμαχου ζητήματος και ότι επομένως μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εξουσιοδότησης.

3.3. Επακόλουθα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές

Όπως αναφέρθηκε ήδη στην έκθεση του 2014, παρασχέθηκε συνδρομή στην εφαρμογή των προδιαγραφών μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (έργα όπως τα I_HeERO, Crocodile 2 ή C-Roads και δράσεις υποστήριξης του προγράμματος όπως οι TN-ITS GO⁴², DATEX II, MMTIS⁴³) και της χρηματοδότησης από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» και μέσω σειράς πρωτοβουλιών και πλατφορμών των ενδιαφερομένων μερών (EeIP⁴⁴, TISA⁴⁵, EU-EIP⁴⁶, TN-ITS κ.λπ).

⁴⁰ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου, της 8ης Οκτωβρίου 2015, στις υποθέσεις T-659/13 και T-660/13, Τσεχική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, EU:T:2015:771.

⁴¹ Απόφαση του Δικαστηρίου, της 26ης Ιουλίου 2017, στις υποθέσεις T-659/13 και C-696/15, Τσεχική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, EU:T:2017:595.

⁴² <https://tn-its.eu/tn-its-go>

⁴³ Υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις — χορηγήθηκαν επιχορηγήσεις σε 17 κράτη μέλη

⁴⁴ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481>

⁴⁵ <http://tisa.org/>

⁴⁶ <https://eip.its-platform.eu/>

Για να διαρθρωθεί η εφαρμογή των προδιαγραφών στα κράτη μέλη, η Επιτροπή διοργάνωσε επίσης αρκετές συνεδριάσεις⁴⁷ και ημερίδες παρακολούθησης με εμπειρογνώμονες για να συζητηθούν θέματα εφαρμογής για όλες τις προδιαγραφές α), β), γ), δ) και ε), και ιδίως θέματα που αφορούν τη σύσταση των NAP.

Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2.8.2, πολλά κράτη μέλη συνεργάστηκαν, σε εθελοντική βάση και/ή στο πλαίσιο έργων χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ, σχετικά με τα διάφορα εργαλεία που απαιτούνται για την εφαρμογή των προδιαγραφών, ιδίως σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας, τα μεταδεδομένα, την κατάρτιση προφίλ των προτύπων κ.λπ.

Οι εργασίες αυτές ήταν αναγκαίες για να συμπληρωθούν οι προδιαγραφές με λειτουργικά στοιχεία και ορισμένες φορές δρομολογήθηκαν από μικρό αριθμό κρατών μελών, ελλείψει επίσημου πλαισίου. Ο καλύτερος συντονισμός με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών και την κάλυψη όλων των προδιαγραφών θα ωφελήσει οπωσδήποτε τις εργασίες, ώστε να αξιοποιηθούν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι εργασίες για την εναρμονισμένη ψηφιακή υποδομή ITS.

4. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Σε σύγκριση με την έκθεση του 2014, διατίθενται περισσότερες πληροφορίες για τους χρηματοδοτικούς πόρους που χρησιμοποιούνται και είναι αναγκαίοι, καθώς έχουν εξετασθεί όλες οι δράσεις προτεραιότητας και έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά την εγκατάσταση των υπηρεσιών και την υποδομή των NAP. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με την εφαρμογή των προδιαγραφών είναι πολύ συχνά δύσκολο να διακριθούν από το γενικό κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας των υπηρεσιών ITS και των ίδιων των υλικών υποδομών ITS, και ότι ενδέχεται να αποδειχθούν πολύ υψηλότερες.

Οι δαπάνες που συνδέονται με την εφαρμογή της οδηγίας ITS αναλύονται εκτενώς στην «Υποστηρικτική μελέτη για την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ για τα ITS» (Ricardo-TEPR, Ιούλιος 2018) και περιγράφηκαν διεξοδικά στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την αξιολόγηση της οδηγίας ITS που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Εκτός από το κόστος μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών και το κόστος για την Επιτροπή και τα κράτη μέλη που προκύπτει από τις συνεδριάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ITS (25 συνεδριάσεις έως τα τέλη του 2018), της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας (10 συνεδριάσεις), των ομάδων εμπειρογνομόνων των κρατών μελών (58 συνεδριάσεις για την εκπόνηση των προδιαγραφών ή συνεδριάσεις παρακολούθησης) και της πλατφόρμας C-ITS (8 συνεδριάσεις της ολομέλειας και περίπου 160 συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας), το κόστος που σχετίζεται με την εφαρμογή της οδηγίας μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

- **Σύσταση και λειτουργία των NAP:** το μέσο κόστος σύστασης των NAP, με βάση τη συμμετοχή 30 % των κρατών μελών, κυμαίνεται από 249 000 EUR για τις προδιαγραφές β) έως 352 000 EUR για τις προδιαγραφές γ). Το μέσο ετήσιο κόστος λειτουργίας κυμαίνεται από 29 000 EUR για τις προδιαγραφές γ) έως 46 000 EUR για τις προδιαγραφές β). Όσον αφορά τις προδιαγραφές α), μόνο 3

⁴⁷

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

κράτη μέλη παρείχαν στοιχεία, από τα οποία προκύπτει μέσο κόστος σύστασης 195 000 EUR και 22 000 EUR ετήσιο κόστος λειτουργίας. Οι δαπάνες αυτές είναι απλώς μέσες τιμές και οι επιμέρους τιμές για κάθε κράτος μέλος διαφέρουν σημαντικά, ανάλογα ιδίως με τις επιλογές εφαρμογής του εκάστοτε κράτους μέλους (παραιτέρω χρήση υφιστάμενων σημείων πρόσβασης, κοινά σημεία πρόσβασης για διάφορες προδιαγραφές κ.λπ.), με τις επιλεγείσες τεχνικές λύσεις (π.χ. αποθήκη δεδομένων, αγορά, αποθετήριο) και εάν έχουν συμπεριληφθεί ή όχι δυναμικά δεδομένα.

- **Κατάρτιση προτύπων:** για την περίοδο 2011-2017, η Επιτροπή διέθεσε 2,8 εκατ. EUR για την κατάρτιση προτύπων για το eCall και για τις δύο εντολές M/453 (C-ITS) και M/546 (ITS στις αστικές περιοχές). Πρόσθετη χρηματοδότηση διατέθηκε για πρότυπα σχετικά με τις προδιαγραφές (π.χ. τεχνικές προδιαγραφές για την ανταλλαγή χωρικών δεδομένων ITS) και για την κατάρτιση προφίλ προτύπων μέσω έργων του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» ή δράσεων στήριξης του προγράμματος. Οι εργασίες τυποποίησης θα συνεχιστούν, ιδίως στο πλαίσιο του κυλιόμενου προγράμματος της Επιτροπής για την τυποποίηση στον τομέα των ΤΠΕ.
- **Δράσεις στήριξης του προγράμματος από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» :** για τη στήριξη της εφαρμογής των προδιαγραφών δρομολογήθηκαν αρκετές δράσεις στήριξης του προγράμματος από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», συνολικού ύψους 15,5 εκατ. EUR. Οι εν λόγω διαδικασίες καλύπτουν τις διαδικασίες και τα πρότυπα ανταλλαγής δεδομένων (ΔΕΔ-ITS GO για τα χωρικά δεδομένα ITS, DATEX II για δεδομένα κυκλοφορίας, NeTEx για τις δημόσιες συγκοινωνίες, MMIS) και της αρχιτεκτονικής ασφάλειας των C-ITS, ώστε να καταστεί δυνατόν σε πολλά κράτη μέλη να αναπτύξουν κοινά εργαλεία εφαρμογής.
- Όσον αφορά το **eCall**, εκτός από τα πιλοτικά έργα πριν από την εγκατάσταση, επενδύθηκαν 39 εκατ. EUR σε δύο έργα που χρηματοδοτούνται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (εκ των οποίων 18,7 εκατ. EUR ήταν κονδύλια της ΕΕ) στα οποία συμμετείχαν 18 κράτη μέλη. Οι δαπάνες αυτές υπερβαίνουν τη δημιουργία ή την αναβάθμιση της υποδομής των PSAP που είναι αναγκαία για την παραλαβή και τη διεκπεραίωση των κλήσεων eCall, και περιλαμβάνουν και δραστηριότητες που αφορούν το μέλλον, για παράδειγμα την επέκταση για την κάλυψη πρόσθετων τύπων οχημάτων.

Στις πρόσθετες δαπάνες συγκαταλέγονται οι μελέτες συμβούλων για την Επιτροπή (2,1 εκατ. EUR για την περίοδο 2010-2017), η διοργάνωση εκδηλώσεων σχετικά με τα ITS (1,6 εκατ. EUR για την περίοδο 2010-2017) και οι δαπάνες παρακολούθησης και επιβολής για την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

Όπως αναφέρεται στην «Υποστηρικτική μελέτη για την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ για τα ITS (Ricardo-TEPR), Ιούλιος 2018), οι επενδύσεις σε E&A (7ο ΠΠ και «Ορίζοντας 2020») και την εγκατάσταση (ΔΕΔ-Μ και ΔΣΕ, ΕΔΕΤ) είναι πολύ υψηλότερες από τις εν λόγω δαπάνες εφαρμογής, με αναλογία περίπου 100 προς 1. Καθώς ένας από τους κύριους στόχους των προδιαγραφών που εκπονήθηκαν βάσει της οδηγίας ITS είναι να διευκολυνθεί και να εναρμονισθεί η πρόσβαση σε δεδομένα που πρόκειται να χρησιμοποιούνται παραιτέρω για την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS, οι δαπάνες που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας

φαίνονται εύλογες, όπως και εκείνες που σχετίζονται με την εναρμονισμένη παροχή των υπηρεσιών αυτών καθ'αυτών, π.χ. του eCall και των C-ITS. Αυτά τα θέματα κόστους/οφελών εξετάζονται λεπτομερέστερα στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με αντικείμενο την αξιολόγηση της οδηγίας ITS που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εξετάσθηκαν πλήρως οι έξι δράσεις προτεραιότητας της οδηγίας ITS. Οι νέες δραστηριότητες βάσει της οδηγίας ITS έχουν αρχίσει, το δικαίωμα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων παρατάθηκε χρονικά και η έγκριση του επικαιροποιημένου προγράμματος εργασίας της οδηγίας ITS στις 11 Δεκεμβρίου 2018 θα κατευθύνει τις μελλοντικές εργασίες τα επόμενα έτη.

Τα περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν ενεργά τις προδιαγραφές που στηρίζουν την εγκατάσταση των υπηρεσιών ITS. Τα NAP βρίσκονταν ή βρίσκονται στο στάδιο της εγκατάστασης, με ανάπτυξη παράλληλα επιχειρησιακών εργαλείων για τη στήριξη της προσβασιμότητας σε δεδομένα ITS. Ο καλύτερος συντονισμός με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών και την κάλυψη όλων των προδιαγραφών θα ωφελήσει οπωσδήποτε τις εργασίες αυτές, ώστε να συγκεντρωθούν όλες οι προσπάθειες προς την κατεύθυνση της εναρμονισμένης ψηφιακής υποδομής ITS σε ολόκληρη την ΕΕ.

Εμφανίζονται νέα θέματα και προκλήσεις ITS, όπως εκφράζονται στις εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, όπως η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα και η κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS). Λαμβανομένης υπόψη αυτής της εξέλιξης, το θέμα της διαθεσιμότητας δεδομένων σε ολόκληρο το δίκτυο οδικών μεταφορών μπορεί να γίνει πιο σημαντικό, ιδίως για τους βασικούς τύπους δεδομένων που αντιστοιχούν στους κανόνες χρήσης της υλικής υποδομής. Το θέμα αυτό θα πρέπει να μελετηθεί για να αξιολογηθεί εάν χρειάζεται περαιτέρω ανάληψη δράσης.

Λαμβανομένων επίσης υπόψη των πορισμάτων της αξιολόγησης της οδηγίας ITS, σε πιθανή μελλοντική αναθεώρηση της οδηγίας ITS θα πρέπει να περιληφθούν όλες αυτές οι πτυχές με βάση ολοκληρωμένη προσέγγιση.