



## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 11 Οκτωβρίου 2023  
(OR. en)

2021/0419 (COD)

PE-CONS 35/23

TRANS 266  
TELECOM 209  
IND 327  
DATAPROTECT 181  
DIGIT 121  
CODEC 1156

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς

**ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2023/...**  
**ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της ...

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ  
περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών  
στον τομέα των οδικών μεταφορών  
και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 290 της 29.7.2022, σ. 126.

<sup>2</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Οκτωβρίου 2023 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή στις 9 Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» («στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα») προσδιορίζεται η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS) ως βασική δράση για την επίτευξη συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας, και συνεπώς για τη συμβολή στον μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος για αποδοτική, ασφαλή, βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Με αυτόν τον τρόπο συμπληρώνονται οι δράσεις που ανακοινώθηκαν στο πλαίσιο της εμβληματικής στρατηγικής για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών με στόχο την προώθηση της πολυτροπικής εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα εξαγγέλθηκε επίσης για το 2022 αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής<sup>1</sup>, ώστε να συμπεριληφθεί η υποχρεωτική προσβασιμότητα δυναμικών συνόλων δεδομένων, καθώς και η αξιολόγηση της ανάγκης για κανονιστική δράση σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρόχων πολυτροπικών ψηφιακών υπηρεσιών, μαζί με πρωτοβουλία για την έκδοση εισιτηρίων, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων σιδηροδρομικών μεταφορών. Με την παρούσα οδηγία θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι εφαρμογές ITS στον τομέα των οδικών μεταφορών καθιστούν δυνατή τη συνεχή και αδιάλειπτη ενοποίηση με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές ή η ενεργός κινητικότητα, ώστε να διευκολύνεται η στροφή προς τους εν λόγω τρόπους μεταφοράς, όποτε είναι δυνατό, με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της προσβασιμότητας.

---

<sup>1</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (ΕΕ L 272 της 21.10.2017, σ. 1).

- (2) Στο πλαίσιο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επιβεβαιώνεται ο στόχος να γίνει σχεδόν μηδενικός ο αριθμός των θανάτων για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην Ένωση έως το 2050. Διάφορες δράσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> συμβάλλουν στην ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου, όπως το σύστημα eCall, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και οι υπηρεσίες πληροφόρησης σχετικά με ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, όπως πιστοποιούνται σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/1012 της Επιτροπής<sup>2</sup>.
- (3) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2019, με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» επισημαίνονται ο αυξανόμενος ρόλος που διαδραματίζει η αυτοματοποιημένη και συνδεδεμένη πολυτροπική κινητικότητα σε συνδυασμό με έξυπνα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας που στηρίζονται στην ψηφιοποίηση, καθώς και ο στόχος για στήριξη νέων βιώσιμων υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας με τις οποίες μπορεί να βελτιωθεί η κινητικότητα, να μειωθεί η συμφόρηση και η ρύπανση, ιδίως στις αστικές περιοχές, και να υποστηριχθεί η μετάβαση σε πιο καθαρούς τρόπους μεταφοράς μέσω της προώθησης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και της καλύτερης διαχείρισης της κυκλοφορίας. Για να υποστηριχθεί αυτή η εξέλιξη, ενδέχεται να απαιτηθεί η διερεύνηση κατάλληλων τεχνικών κριτηρίων ελέγχου στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup> (γνωστού και ως κανονισμού για την ταξινόμηση) για τη στήριξη επενδύσεων σε ITS.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη θέσπιση προτύπων που καθορίζουν λεπτομερώς το επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης και τις διαδικασίες πιστοποίησής τους (ΕΕ L 170 της 28.6.2022, σ. 27).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

- (4) Η αυξανόμενη ανάγκη για καλύτερη χρήση των δεδομένων προκειμένου να καταστούν οι αλυσίδες μεταφορών περισσότερο βιώσιμες, ασφαλείς, αποδοτικές και ανθεκτικές απαιτεί ενισχυμένο συντονισμό του πλαισίου που διέπει τα ITS με άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην εναρμόνιση και τη διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων στους τομείς της κινητικότητας, των μεταφορών και της εφοδιαστικής με την προοπτική πολυτροπικών μεταφορών, όπως, για παράδειγμα, ο κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων κινητικότητας και οι συνιστώσες του, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, καθώς και οι εργασίες του φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF), λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή.
- (5) Δεδομένης της ανάγκης ψηφιοποίησης των οδικών μεταφορών, αύξησης της οδικής ασφάλειας και μείωσης της συμφόρησης, η ανάπτυξη και η χρήση ευφών συστημάτων και υπηρεσιών μεταφορών στο οδικό δίκτυο θα πρέπει να ενισχυθούν περαιτέρω σε επίπεδο διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (6) Η ψηφιοποίηση και η καινοτομία στον τομέα των οδικών μεταφορών δημιουργούν δυνατότητες απασχόλησης, μέσω της ανάπτυξης νέων έργων στον κλάδο.
- (7) Σε πολλά κράτη μέλη αναπτύσσονται ήδη σε εθνικό επίπεδο εφαρμογές ευφών συστημάτων και υπηρεσιών μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, παρά τις βελτιώσεις που σημειώθηκαν μετά την έκδοσή της το 2010, στην αξιολόγηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ διαπιστώθηκε ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ελλείψεις, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να συνεχίζεται η κατακερματισμένη και μη συντονισμένη ανάπτυξη, καθώς και η έλλειψη γεωγραφικής συνέχειας των υπηρεσιών ITS σε όλη την Ένωση και στα εξωτερικά της σύνορα.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).

- (8) Στο πλαίσιο της εφαρμογής των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 885/2013<sup>1</sup>, (ΕΕ) αριθ. 886/2013<sup>2</sup>, (ΕΕ) 2015/962<sup>3</sup> και (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν συστήσει εθνικά σημεία πρόσβασης (ΕΣΠ). Στα σημεία αυτά οργανώνεται η πρόσβαση σε δεδομένα που αφορούν τις μεταφορές και καθορίζεται η περαιτέρω χρήση τους με σκοπό να υποστηριχθεί η παροχή διαλειτουργικών υπηρεσιών ITS για τις μετακινήσεις και την κυκλοφορία σε τελικούς χρήστες σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα εν λόγω δεδομένα που αφορούν τις μεταφορές θα πρέπει να διατίθενται σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο στον βαθμό που προβλέπεται από την παρούσα οδηγία. Τα ΕΣΠ, μαζί με περιφερειακά και τοπικά σημεία πρόσβασης που ενδεχομένως υπάρχουν στα κράτη μέλη, αποτελούν σημαντική συνιστώσα του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ειδικότερα όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων. Τα κράτη μέλη, συνεργαζόμενα για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα μέσω των ΕΣΠ, θα πρέπει να προσπαθήσουν να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα, τη διαλειτουργικότητα και τη συνεργασία των ΕΣΠ σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και να διευκολύνουν την πρόσβαση των χρηστών δεδομένων σε αυτά. Παρά το γεγονός ότι τα ΕΣΠ λειτουργούν σε όλα τα κράτη μέλη, χρειάζεται ακόμη να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα δεδομένων όσον αφορά πολλούς τύπους δεδομένων που θεωρούνται κρίσιμης σημασίας για την υποστήριξη της ανάπτυξης βασικών υπηρεσιών οι οποίες παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες στους τελικούς χρήστες.

---

<sup>1</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 885/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, σχετικά με τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων (ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 1).

<sup>2</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες (ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6).

<sup>3</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2014, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 157 της 23.6.2015, σ. 21).

- (9) Θα πρέπει να ενισχυθεί η συνεργασία των κρατών μελών κατά την εφαρμογή των προδιαγραφών για την ανάπτυξη ITS. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει τη συνεργασία των κρατών μελών όσον αφορά τους τομείς προτεραιότητας, για παράδειγμα με την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών για την προώθηση της εναρμονισμένης και έγκαιρης ανάπτυξης ITS εντός της Ένωσης και για τον εξορθολογισμό της κοινοχρησίας των τύπων δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα III.
- (10) Σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> απαιτείται η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα μέσω ΕΣΠ ορισμένων στατικών και δυναμικών δεδομένων και υπηρεσιών που σχετίζονται με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε όλο το έδαφος της Ένωσης, για την υποστήριξη της ανάπτυξης ενισχυμένων υπηρεσιών πληροφόρησης προς τους τελικούς χρήστες. Η διάταξη αυτή προβλέπει επίσης τη θέσπιση κανόνων για τη συμπλήρωση των κανόνων που καθορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής<sup>2</sup> όσον αφορά τη διαβίβαση, την παρουσίαση και τα πρότυπα ποιότητας των δεδομένων.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1).

<sup>2</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).

- (11) Εκτός από τις προδιαγραφές που έχουν ήδη εκδοθεί, πρέπει να θεσπιστούν προδιαγραφές και, κατά περίπτωση, πρότυπα που καθορίζουν περαιτέρω λεπτομερείς διατάξεις και διαδικασίες για τη διασφάλιση συντονισμένης, αποτελεσματικής και διαλειτουργικής ανάπτυξης ITS σε όλη την Ένωση. Πριν από τη θέσπιση πρόσθετων ή αναθεωρημένων προδιαγραφών, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί αν συνάδουν με ορισμένες καθορισμένες αρχές που ορίζονται στο παράρτημα II. Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, κατ' αρχάς, στους τέσσερις βασικούς τομείς για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση ITS. Κατά την περαιτέρω υλοποίηση των ITS θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες υποδομές ITS που έχει αναπτύξει το εκάστοτε κράτος μέλος από άποψη τεχνολογικής προόδου και χρηματοδοτικών προσπαθειών που έχουν καταβληθεί.
- (12) Θα πρέπει να διασφαλίζεται, ιδίως για τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS), ότι οι απαιτήσεις για τα συστήματα ITS δεν επιβάλλουν τη χρήση συγκεκριμένου τύπου τεχνολογίας ούτε εισάγουν διακρίσεις υπέρ της χρήσης συγκεκριμένου τύπου τεχνολογίας σύμφωνα με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/1972 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Εάν μπορούν να χρησιμοποιηθούν συμπληρωματικές, αξιόπιστες και δοκιμασμένες σε πραγματικές συνθήκες τεχνολογίες C-ITS, θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα ενεργοποίησης για συνυπάρχουσες εφαρμογές, με παράλληλη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων ITS.
- (13) Κατά τη θέσπιση των προδιαγραφών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να αξιοποιούνται η πείρα και τα αποτελέσματα που έχουν ήδη επιτευχθεί στον τομέα των ITS, των C-ITS και της συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (ΣΣΑΚ), ιδίως στο πλαίσιο των πλατφορμών C-ITS και ΣΣΑΚ, του ευρωπαϊκού φόρουμ για την πολυτροπική κινητικότητα των επιβατών, του φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής και της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την υλοποίηση του eCall.

---

<sup>1</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2018/1972 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Κώδικα Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών (ΕΕ L 321 της 17.12.2018, σ. 36).



- (14) Με τις προδιαγραφές θα πρέπει να προωθείται η καινοτομία. Η αυξημένη διαθεσιμότητα δεδομένων θα πρέπει, για παράδειγμα, να επιφέρει την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών ITS, και αντίστροφα μέσω της καινοτομίας θα πρέπει να προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά την έκδοση μελλοντικών προδιαγραφών. Η ευρωπαϊκή σύμπραξη για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» θα πρέπει να στηρίζει την ανάπτυξη και τη δοκιμή του επόμενου κύματος υπηρεσιών C-ITS, με βάση τις προδιαγραφές που θα εκδοθούν για τις υπηρεσίες C-ITS και για να συμβάλει στην ενσωμάτωση των άκρως αυτοματοποιημένων οχημάτων σε νέες υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας. Οι νέες τεχνολογίες, ιδίως για τα C-ITS, πρέπει να δοκιμάζονται σε πραγματικές συνθήκες οδικής κυκλοφορίας ως αξιόπιστη υπηρεσία πριν από την εγκατάσταση.

- (15) Τα C-ITS χρησιμοποιούν τεχνολογίες που δίνουν τη δυνατότητα στα οδικά οχήματα να επικοινωνούν μεταξύ τους και με παρόδιες υποδομές, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι σηματοδότες κυκλοφορίας. Οι υπηρεσίες C-ITS είναι μια κατηγορία υπηρεσιών ITS οι οποίες έχουν ως βάση την ανοικτή αρχιτεκτονική με την οποία καθίσταται δυνατή η δημιουργία σχέσης από πολλούς προς πολλούς (many-to-many) ή διομότιμης σχέσης (peer-to-peer) μεταξύ των σταθμών C-ITS. Αυτό σημαίνει ότι μεταξύ όλων των σταθμών C-ITS θα πρέπει να ανταλλάσσονται μηνύματα με ασφάλεια και η ανταλλαγή μηνυμάτων δεν θα πρέπει να περιορίζεται σε προκαθορισμένους σταθμούς. Στις περισσότερες υπηρεσίες απαιτείται η διασφάλιση της γνησιότητας και της ακεραιότητας των μηνυμάτων C-ITS τα οποία περιέχουν πληροφορίες όπως η θέση, η ταχύτητα και η κατεύθυνση. Συνεπώς, θα πρέπει να δημιουργηθεί κοινό ευρωπαϊκό μοντέλο εμπιστοσύνης C-ITS για την καθιέρωση σχέσης εμπιστοσύνης μεταξύ όλων των σταθμών C-ITS, ανεξάρτητα από τις χρησιμοποιούμενες τεχνολογίες επικοινωνιών. Το εν λόγω μοντέλο εμπιστοσύνης θα πρέπει να εφαρμοστεί μέσω πολιτικής για τη χρήση υποδομής δημόσιου κλειδιού (PKI). Το υψηλότερο επίπεδο της PKI θα πρέπει να είναι ο Ευρωπαϊκός Κατάλογος Εμπιστευσης Πιστοποιητικών (ECTL), ο οποίος θα αποτελείται από καταχωρίσεις όλων των εμπιστευμένων αρχών πιστοποίησης βάσης στην Ευρώπη. Για να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του εν λόγω μοντέλου εμπιστοσύνης C-ITS, ορισμένα καθήκοντα θα πρέπει να εκτελούνται σε κεντρικό επίπεδο. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την εκτέλεση αυτών των βασικών καθηκόντων, ιδίως όσον αφορά τους ρόλους i) της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS όσον αφορά τη διαχείριση της πολιτικής πιστοποιητικών και της χορήγησης αδειών για PKI, ii) του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης κατά τη δημιουργία και την επικαιροποίηση του ECTL και, για τακτική δραστηριότητα, κατά την υποβολή εκθέσεων στην αρχή πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS όσον αφορά τη συνολική ασφαλή λειτουργία του μοντέλου εμπιστοσύνης C-ITS, και iii) του σημείου επαφής C-ITS για τη διαχείριση του συνόλου της επικοινωνίας με τους διαχειριστές των αρχών πιστοποίησης βάσης και τη δημοσίευση του πιστοποιητικού δημόσιου κλειδιού του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης και του ECTL. Επί του παρόντος, η Επιτροπή διασφαλίζει επίσης ότι η ευρωπαϊκή αρχή πιστοποίησης βάσης εκπληρώνει το ρόλο της. Η αρχή αυτή μπορεί να διατηρηθεί εάν ενδείκνυται, για παράδειγμα για τη στήριξη σχεδίων μετάβασης σε περίπτωση που άλλη αρχή πιστοποίησης βάσης έχει υπονομευθεί.

- (16) Οι περισσότερες δράσεις στο πλαίσιο της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, με εξαίρεση το σύστημα eCall, επικεντρώθηκαν στην έκδοση προδιαγραφών για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της προσβασιμότητας των δεδομένων που είναι ήδη διαθέσιμα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, καθώς και στην ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS· ωστόσο, ποτέ δεν είχε προβλεφθεί υποχρέωση των αντίστοιχων ενδιαφερομένων μερών να δημιουργούν και να διαθέτουν τα εν λόγω δεδομένα στον συγκεκριμένο μορφότυπο ή να αναπτύσσουν συγκεκριμένες υπηρεσίες. Η χρήση ορισμένων υπηρεσιών ITS είναι πλέον διαδεδομένη, για παράδειγμα ο εντοπισμός συμβάντων με τον οποίο καθίσταται δυνατή η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την οδική ασφάλεια· ομοίως η χρήση δεδομένων κρίσιμης σημασίας στο πλαίσιο άλλων τομέων προτεραιότητας που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, όπως για παράδειγμα των κανονισμών κυκλοφορίας, τα οποία υποστηρίζουν σημαντικές υπηρεσίες, όπως τα όρια ταχύτητας, με στόχο τη διευκόλυνση των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα ελέγχου ταχύτητας βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Η υποχρεωτική παροχή ορισμένων υπηρεσιών ITS και ορισμένων δεδομένων κρίσιμης σημασίας σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο θεωρείται αναγκαία για τη διασφάλιση τόσο της συνεχούς διαθεσιμότητας των εν λόγω δεδομένων, όσο και της αδιάλειπτης παροχής των εν λόγω υπηρεσιών σε όλη την Ένωση. Προϋποθέτει ότι οι υποκείμενες πληροφορίες που αποτυπώνονται στα μηχαναγνώσιμα δεδομένα υπάρχουν ήδη, ανεξάρτητα από τον μορφότυπο ή το μέσο διά του οποίου παρουσιάζονται. Για παράδειγμα, μόνο όταν οι αρμόδιες αρχές εκδίδουν προειδοποίηση δυσμενών καιρικών συνθηκών για την κυκλοφορία (π.χ. στο ραδιόφωνο ή σε ασπίδα σήμανσης) υπάρχουν οι υποκείμενες πληροφορίες.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

Η παρούσα οδηγία δεν ορίζει εάν πρέπει να δημιουργούνται ειδικές πληροφορίες για την κυκλοφορία (για παράδειγμα, κατάρτιση σχεδίων κυκλοφορίας), ούτε υπό ποιες συνθήκες θα πρέπει να εκδίδεται προειδοποίηση σχετικά με την ασφάλεια (για παράδειγμα, εάν η χιονόπτωση ενεργοποιεί προειδοποίηση για τους οδηγούς) ή ποιες τιμές πρέπει να περιλαμβάνει ένας κανονισμός κυκλοφορίας (για παράδειγμα, το επίπεδο ορίου ταχύτητας). Όλα αυτά παραμένουν στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών, γεγονός που συνεπάγεται διαφορές στην πράξη (για παράδειγμα, η ίδια χιονόπτωση μπορεί να ενεργοποιεί απόφαση έκδοσης προειδοποίησης για την κυκλοφορία σε ορισμένες περιοχές, αλλά όχι σε άλλες). Επιπλέον, για την υποχρεωτική παροχή ορισμένων υπηρεσιών ITS και δεδομένων κρίσιμης σημασίας σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο δεν απαιτούνται επενδύσεις στον παρόδιο εξοπλισμό του δικτύου για τη συλλογή πρόσθετων πληροφοριών. Οι τύποι δεδομένων και οι υπηρεσίες, η παροχή των οποίων θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική βάσει της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να προσδιορίζονται με βάση τις προδιαγραφές που εκδίδει η Επιτροπή μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, ιδίως των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 885/2013, (ΕΕ) αριθ. 886/2013, (ΕΕ) 2017/1926 και (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, και να αποτυπώνουν τους τύπους δεδομένων και τις υπηρεσίες που ορίζονται στις εν λόγω πράξεις. Οι προδιαγραφές που έχουν ήδη εκδοθεί από την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων που αναφέρονται σε αυτές, αφήνουν περιθώρια για επιλογές σχετικά με το ψηφιακό περιεχόμενο στοιχείου πληροφορίας που πρέπει να διατεθεί σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο. Ενδέχεται να χρειαστούν προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η κατάρτιση προφίλ των προτύπων, προκειμένου να προβλεφθεί κοινή προσέγγιση εφαρμογής. Στις περιπτώσεις αυτές, το πρόγραμμα εργασίας ITS θα πρέπει να περιγράφει τις προπαρασκευαστικές εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν και οι εφαρμοστέες ημερομηνίες για την παροχή των εν λόγω τύπων δεδομένων και συναφών υπηρεσιών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη αυτές τις πρόσθετες εργασίες.

- (17) Η αναγκαία μετατροπή από μη ψηφιακές πληροφορίες σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο απαιτεί σταδιακή και αναλογική προσέγγιση, λόγω του μεγάλου αριθμού των εμπλεκόμενων ενδιαφερόμενων μερών και των ανόμοιων τεχνικών ικανοτήτων τους, καθώς και λόγω του μεγάλου όγκου πληροφοριών. Συνεπώς, η υποχρεωτική παροχή ορισμένων δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο θα πρέπει σε πρώτη φάση να αφορά πληροφορίες που δημιουργούνται ή πληροφορίες που επικαιροποιούνται μετά από συγκεκριμένη ημερομηνία έναρξης· στη δεύτερη φάση, θα πρέπει να εμπίπτουν στην υποχρέωση αυτή και οι πληροφορίες που είχαν δημιουργηθεί προηγουμένως. Για άλλα δεδομένα για τα οποία οι πληροφορίες καθίστανται γρήγορα παρωχημένες, μπορεί να αρκεί η διάθεση μόνο νέων ή επικαιροποιημένων πληροφοριών.
- (18) Για λόγους συνέχειας, οι τύποι δεδομένων και οι υπηρεσίες των οποίων η παροχή είναι υποχρεωτική βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να διατίθενται εντός συγκεκριμένης γεωγραφικής εμβέλειας. Η γεωγραφική εμβέλεια θα πρέπει επίσης να καθοριστεί βάσει σταδιακής και αναλογικής προσέγγισης. Στην περίπτωση των δεδομένων σχετικά με τη ρύθμιση της κυκλοφορίας σε αστικούς κόμβους, προκειμένου να διασφαλιστεί η αναλογικότητα των σχετικών υποχρεώσεων, και κυρίως να προβλεφθεί εύλογη σχέση κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν την κάλυψη σε συγκεκριμένους δρόμους με την εφαρμογή κατώτατου ορίου ροής κυκλοφορίας που καθορίζεται στην παρούσα οδηγία.
- (19) Για λόγους οδικής ασφάλειας, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταστήσουν τα δεδομένα προσβάσιμα μέσω των ΕΣΠ το συντομότερο δυνατόν (π.χ. όρια ταχύτητας ή δυναμικά δεδομένα για ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης), ακόμη και για μέρη του οδικού δικτύου που δεν εμπίπτουν στη γεωγραφική εμβέλεια που ορίζεται στο παράρτημα III (π.χ. αυτοκινητόδρομοι που δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο).

- (20) Στη μελέτη που εκπονήθηκε το 2020 με τίτλο «Mapping accessible transport for persons with reduced mobility» (Χαρτογράφηση προσβάσιμων μεταφορών για άτομα με μειωμένη κινητικότητα) αποδεικνύεται ότι λόγω της έλλειψης επαρκών δεδομένων όσον αφορά τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητας δυσχεραίνεται επί του παρόντος ο αξιόπιστος προγραμματισμός των διαδρομών όταν χρησιμοποιούνται πτυχές προσβασιμότητας ως μεταβλητές στην αναζήτηση. Αποδεικνύεται επίσης ότι ο καθορισμός ελάχιστων απαιτήσεων και προτύπων για την ενημέρωση των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να θεωρείται εξαιρετικά σημαντικός σε ενωσιακό επίπεδο και σε επίπεδο κρατών μελών. Για να βελτιωθεί περαιτέρω η προσβασιμότητα του συστήματος μεταφορών και να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, οι ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας πρέπει να διαθέτουν δεδομένα σχετικά με τους κόμβους πρόσβασης και τα χαρακτηριστικά προσβασιμότητάς τους σε προσβάσιμους μορφότευπους.
- (21) Μετά τη σχετική δήλωση στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η Επιτροπή καλείται να εξετάσει ποιες προσαρμογές απαιτούνται στο ισχύον νομικό πλαίσιο για να ανταποκριθεί στις νέες τεχνολογίες ηλεκτρονικών επικοινωνιών και πώς τα κέντρα λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) του συστήματος eCall επηρεάζονται από την πιθανή επέκταση του eCall σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα βαρέα φορτηγά οχήματα, τα λεωφορεία και πούλμαν, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και οι γεωργικοί ελκυστήρες. Επιπλέον, πέραν του πλαισίου της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή καλείται να αξιολογήσει πιθανές επιλογές για την αντιμετώπιση του ζητήματος της τεχνολογικής απαξίωσης των συστημάτων eCall σε οχήματα με εξοπλισμό που πληροί τις τρέχουσες προδιαγραφές eCall, μετά την απενεργοποίηση των δικτύων επικοινωνιών κυκλωματομεταγωγής (2G και 3G).

(22) Η αυξημένη ενσωμάτωση των ITS και των προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, ή των συστημάτων οχημάτων και υποδομών εν γένει, συνεπάγεται ότι τα εν λόγω συστήματα θα βασίζονται όλο και περισσότερο στις πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ αυτών. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση των C-ITS. Αυτή η εξάρτηση θα αυξηθεί με υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης. Τα υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης αναμένεται να χρησιμοποιούν την επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και υποδομών με ασφαλή τρόπο προκειμένου να συντονίζουν τους ελιγμούς και να εξομαλύνουν τις ροές κυκλοφορίας και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη περισσότερο βιώσιμων μεταφορών. Αυτή η επικοινωνία μεταξύ οχημάτων και υποδομών θα πρέπει να στηρίζει την αξιοπιστία, την ακρίβεια και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων. Επομένως, η υπονόμηση της ακεραιότητας των υπηρεσιών ITS θα μπορούσε να έχει σοβαρό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, για παράδειγμα όταν σκόπιμα ψευδείς πληροφορίες ωθούν τα οχήματα σε ελιγμούς που θέτουν σε κίνδυνο τους χρήστες του οδικού δικτύου, και θα μπορούσε να έχει αλυσιδωτές επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών της Ένωσης. Για να διασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σε περίπτωση καταστάσεων στις οποίες διακυβεύεται η ακεραιότητα των υπηρεσιών ITS και απαιτείται επείγοντως παρέμβαση σε επίπεδο Ένωσης ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής και ορθή λειτουργία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών ή η οδική ασφάλεια, προκειμένου η Επιτροπή να θεσπίζει αντίμετρα για την αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της κατάστασης αυτής. Τα αντίμετρα αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται το συντομότερο δυνατόν και να εφαρμόζονται αμέσως. Ωστόσο, πριν από τη θέσπιση τέτοιων αντιμέτρων, η Επιτροπή θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για διαβούλευση με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Εξάλλου, δεδομένου ότι ενδέχεται να υπάρχουν σχέδια διαχείρισης έκτακτης ανάγκης σε διάφορα επίπεδα παρέμβασης για την αντιμετώπιση σειράς πιθανών αστοχιών του συστήματος, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίζει τέτοια αντίμετρα μόνο σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όταν τα διορθωτικά μέτρα που λαμβάνονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές δεν εξασφαλίζουν έγκαιρη και αποτελεσματική αντίδραση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να διασφαλιστεί η αδιάλειπτη λειτουργία των μεταφορών, ενδείκνυται να εφαρμοστεί η παράταση της ισχύος των εν λόγω αντιμέτρων πέραν των έξι μηνών και να γίνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Η εφαρμογή τέτοιων αντιμέτρων θα πρέπει να παύει αμέσως μόλις εφαρμοστεί εναλλακτική λύση ή διευθετηθεί η κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (23) Οποιαδήποτε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει της παρούσας οδηγίας, όπως η επεξεργασία δεδομένων θέσης όταν επιτρέπει την άμεση ή έμμεση ταυτοποίηση προσώπου, θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής, όπως ορίζεται, ειδικότερα, στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και στην οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προσδιορίζει τον σκοπό για τον οποίο τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μπορούν να υποβάλλονται σε επεξεργασία δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

<sup>2</sup> Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).



- (24) Όταν οι προδιαγραφές που θα αναπτυχθούν βάσει της παρούσας οδηγίας αφορούν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, θα πρέπει να προβλέπουν επαρκείς και κατάλληλες εγγυήσεις προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη μέγιστη διάρκεια αποθήκευσης των δεδομένων και την ανωνυμοποίηση ή την ψευδωνυμοποίηση των δεδομένων. Ειδικότερα, με την επιφύλαξη κάθε ειδικής απαίτησης που προβλέπεται στη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με τη χρήση ανώνυμων ή ψευδωνυμοποιημένων δεδομένων, όποτε είναι δυνατόν να επιτευχθούν εξίσου οι σκοποί που επιδιώκονται με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και όταν είναι τεχνικά εφικτό, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ανωνυμοποιημένα δεδομένα. Σε άλλες περιπτώσεις, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η χρήση ψευδωνυμοποιημένων δεδομένων, για παράδειγμα μέσω του συστήματος διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφαλείας C-ITS της ΕΕ, με σκοπό την ενίσχυση της προστασίας της ιδιωτικής ζωής των ατόμων, σύμφωνα με την αρχή της προστασίας των δεδομένων ήδη από τον σχεδιασμό. Η χρήση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα τα οποία προκύπτουν από μοτίβα κινητικότητας ή αναγνώριση προσώπου δεν επιτρέπεται να έχει ως αποτέλεσμα κοινωνική διάκριση οποιασδήποτε μορφής. Επιπλέον, οι εν λόγω προδιαγραφές ή η εθνική νομοθεσία, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ, θα πρέπει να προβλέπουν διασφαλίσεις ιδίως κατά της αθέμιτης χρήσης, συμπεριλαμβανομένων της παράνομης πρόσβασης, της τροποποίησης ή της απώλειας.
- (25) Η οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> εφαρμόζεται σε προϊόντα για τα οποία η τομεακή νομοθεσία δεν προβλέπει ειδικότερες διατάξεις που έχουν τον ίδιο στόχο όσον αφορά την ασφάλεια, καθώς και όταν οι απαιτήσεις ασφαλείας που επιβάλλει η τομεακή νομοθεσία δεν καλύπτουν τις πτυχές και τους κινδύνους ή την κατηγορία κινδύνων που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία (γνωστή και ως «δίχτυ ασφαλείας»).

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2001, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων (ΕΕ L 11 της 15.1.2002, σ. 4).

(26) Όταν είναι απαραίτητη η διενέργεια αξιολόγησης της συμμόρφωσης, στις προδιαγραφές θα πρέπει να περιλαμβάνονται λεπτομερείς διατάξεις θέσπισης της διαδικασίας η οποία διέπει την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των συστατικών στοιχείων. Όσον αφορά ορισμένες υπηρεσίες ITS, και ιδίως υπηρεσίες C-ITS, η αδιάλειπτη συμμόρφωση με ορισμένες απαιτήσεις και η διαλειτουργικότητα έχουν ουσιαστική σημασία για την ασφάλεια και την ορθή λειτουργία του συστήματος. Ως εκ τούτου, όταν κρίνεται απαραίτητο, στις προδιαγραφές στις οποίες καθορίζονται απαιτήσεις για τα προϊόντα θα πρέπει επίσης να καθορίζονται διαδικασίες σχετικές με την εποπτεία της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης ρήτρας διασφάλισης. Οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να βασίζονται στην απόφαση αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, ειδικότερα όσον αφορά τις ενότητες των διαφόρων φάσεων των διαδικασιών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και εποπτείας της αγοράς. Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup> θεσπίζεται πλαίσιο για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και των εξαρτημάτων και του σχετικού εξοπλισμού τους, ενώ με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 167/2013<sup>3</sup> και (ΕΕ) αριθ. 168/2013<sup>4</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θεσπίζονται κανόνες για την έγκριση τύπου δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, καθώς και γεωργικών ή δασικών οχημάτων, των εξαρτημάτων και του σχετικού εξοπλισμού τους.

---

<sup>1</sup> Απόφαση αριθ. 768/2008/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 82).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

Συνεπώς, θα επρόκειτο περί αλληλεπικάλυψης εργασιών αν προβλεπόταν αξιολόγηση της συμμόρφωσης του εξοπλισμού και των εφαρμογών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω νομοθετικών πράξεων. Ωστόσο, οι εν λόγω νομοθετικές πράξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων εφαρμόζονται σε εξοπλισμό που σχετίζεται με ITS και εγκαθίσταται εντός των οχημάτων, και δεν εφαρμόζονται σε εξωτερικό εξοπλισμό και λογισμικό ITS οδικής υποδομής που θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Στην περίπτωση αυτή, στις προδιαγραφές θα μπορούσαν να προβλέπονται διαδικασίες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και την εποπτεία της αγοράς. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να περιορίζονται σε ό,τι κρίνεται αναγκαίο σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση και να επιδιώκουν, κατά περίπτωση, συστηματική προσέγγιση όσον αφορά τους κανόνες για τον ορισμό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τις εφαρμοστέες διαδικασίες, ιδίως όσον αφορά τις διασυννοριακές εφαρμογές και υπηρεσίες.

- (27) Στις περιπτώσεις που η ανάπτυξη και η χρήση εξοπλισμού και λογισμικού ITS περιλαμβάνουν συστήματα τεχνητής νοημοσύνης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές διατάξεις κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με την τεχνητή νοημοσύνη (κανονισμός για την τεχνητή νοημοσύνη).

- (28) Για εφαρμογές και υπηρεσίες ITS για τις οποίες απαιτούνται ακριβείς και εγγυημένες υπηρεσίες χρονισμού και εντοπισμού, πρέπει να χρησιμοποιούνται υποδομές που βασίζονται σε δορυφόρους ή οποιαδήποτε τεχνολογία παρέχει ισοδύναμα επίπεδα ακρίβειας. Θα πρέπει να αξιοποιούνται οι συνέργειες μεταξύ του τομέα των μεταφορών και του διαστημικού τομέα της Ένωσης για την προώθηση της ευρύτερης χρήσης νέων τεχνολογιών, οι οποίες ανταποκρίνονται στην ανάγκη για ακριβείς και εγγυημένες υπηρεσίες χρονισμού και εντοπισμού. Το διαστημικό πρόγραμμα της Ένωσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> παρέχει υψηλής ποιότητας, επικαιροποιημένα και ασφαλή διαστημικά δεδομένα, πληροφορίες και υπηρεσίες μέσω των συστημάτων Galileo, Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθωσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) και Copernicus.
- (29) Η παροχή ασφαλών και αξιόπιστων υπηρεσιών χρονισμού και εντοπισμού αποτελεί βασικό στοιχείο για την αποτελεσματική λειτουργία των εφαρμογών και των υπηρεσιών ITS. Συνεπώς, ενδείκνυται να διασφαλιστεί η συμβατότητά τους με τον μηχανισμό επαλήθευσης ταυτότητας που παρέχει το πρόγραμμα Galileo, ώστε να μετριαστούν οι επιθέσεις υποκλοπής σημάτων από το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS). Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση άλλων δοκιμασμένων μηχανισμών που παρέχουν το ίδιο επίπεδο εμπιστοσύνης για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας των πληροφοριών χρονισμού και εντοπισμού.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 912/2010, (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 και (ΕΕ) αριθ. 377/2014 και της απόφασης αριθ. 541/2014/ΕΕ (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 69).

- (30) Κατά την κατάρτιση των προγραμμάτων εργασίας που θεσπίζονται από την Επιτροπή δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, θα πρέπει να ζητείται η γνώμη των κρατών μελών και άλλων σχετικών ενδιαφερομένων μερών, συμπεριλαμβανομένων άλλων ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, ιδίως της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, και επιτροπών που ασχολούνται με τις ψηφιακές πτυχές των μεταφορών.
- (31) Οι κανόνες για την υποβολή εκθέσεων θα πρέπει να απλουστευθούν και να διευκολύνουν τη συγκριτική ανάλυση. Ως εκ τούτου, οι διάφορες υφιστάμενες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να αντικατασταθούν από μία έκθεση από κάθε κράτος μέλος ανά τριετία, η οποία θα καλύπτει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και όλων των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων, και θα πρέπει να θεσπιστεί ένα κοινό υπόδειγμα που θα περιλαμβάνει ορισμένους βασικούς δείκτες επιδόσεων. Με βάση την εμπειρία από τη χρήση προαιρετικών βασικών δεικτών επιδόσεων στις εκθέσεις, η Επιτροπή αναμένεται ότι θα είναι σε θέση να επιλέξει ορισμένους από τους εν λόγω δείκτες ώστε να συμπεριληφθούν στο εναρμονισμένο υπόδειγμα.
- (32) Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη παροτρύνονται να ενισχύσουν τη συνεργασία με τρίτες χώρες, ιδίως με τις χώρες που είναι υποψήφιες για προσχώρηση στην Ένωση και τις τρίτες χώρες στις οποίες βρίσκονται διάδρομοι διέλευσης που συνδέουν τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή παροτρύνεται να προωθήσει επίσης τη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο.

- (33) Για να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά την έγκριση και την επικαιροποίηση των προγραμμάτων εργασίας, καθώς και την έγκριση του υποδείγματος για τις εκθέσεις που θα πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- (34) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε, για πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, να τροποποιεί τον κατάλογο των τύπων δεδομένων, τη διαθεσιμότητα των οποίων πρέπει να εξασφαλίζουν τα κράτη μέλη. Η περίοδος αυτή θα πρέπει να παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις για την εν λόγω παράταση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και με ενδιαφερόμενα μέρη, τα οποία εκπροσωπούν όλους τους τύπους χρηστών του οδικού δικτύου και άλλα εμπλεκόμενα μέρη, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>1</sup>. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

---

<sup>1</sup> Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1).

- (35) Για την εξασφάλιση συντονισμένης προσέγγισης, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των δραστηριοτήτων της επιτροπής που συστήνεται με την παρούσα οδηγία και των επιτροπών που έχουν συσταθεί με τους κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 165/2014<sup>1</sup>, (ΕΕ) 2019/1239<sup>2</sup>, (ΕΕ) 2020/1056<sup>3</sup> και (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και με τις οδηγίες 2007/2/ΕΚ<sup>4</sup> και (ΕΕ) 2019/520<sup>5</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (36) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση συντονισμένης και συνεκτικής ανάπτυξης διαλειτουργικών ITS σε όλη την Ένωση, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη ή/και τον ιδιωτικό τομέα, μπορεί όμως, εξαιτίας της κλίμακας και των επιπτώσεών της, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).

<sup>4</sup> Οδηγία 2007/2/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2007, για τη δημιουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Inspire) (ΕΕ L 108 της 25.4.2007, σ. 1).

<sup>5</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

- (37) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα<sup>1</sup>, τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν να επισυνάπτουν στην κοινοποίηση των εθνικών μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, όταν δικαιολογείται, ένα ή περισσότερα έγγραφα που διευκρινίζουν τη σχέση ανάμεσα στα στοιχεία μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα τμήματα των εθνικών πράξεων μεταφοράς. Για την παρούσα οδηγία ο νομοθέτης εκτιμά ότι η διαβίβαση των εγγράφων αυτών είναι δικαιολογημένη.
- (38) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, ο οποίος γνωμοδότησε στις 2 Μαρτίου 2022,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).



*Άρθρο 1*  
*Τροποποιήσεις της οδηγίας 2010/40/ΕΕ*

Η οδηγία 2010/40/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Η παρούσα οδηγία προβλέπει τη διαθεσιμότητα δεδομένων και την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS στο πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 2, με την ειδική γεωγραφική κάλυψη που καθορίζεται στο παράρτημα III, για τα δεδομένα, και την ειδική γεωγραφική κάλυψη που καθορίζεται στο παράρτημα IV, για τις υπηρεσίες ITS.».

2) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας οι κάτωθι τομείς αποτελούν τομείς προτεραιότητας για την ανάπτυξη και τη χρήση προδιαγραφών και προτύπων:

- α) Τομέας προτεραιότητας I: Υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα·
- β) Τομέας προτεραιότητας II: Υπηρεσίες ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας·
- γ) Τομέας προτεραιότητας III: Υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία·
- δ) Τομέας προτεραιότητας IV: Υπηρεσίες ITS για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.».

3) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα των συστημάτων και των υποκείμενων επιχειρηματικών διεργασιών για ανταλλαγή δεδομένων και κοινοχρησία πληροφοριών και γνώσεων ώστε να καθίσταται δυνατή η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών ITS.»

β) το σημείο 4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

γ) το σημείο 14) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«14) «δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο»: δεδομένα σχετικά με τα χαρακτηριστικά των υποδομών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των σταθερών οδικών σημάτων και των ρυθμιστικών χαρακτηριστικών ασφαλείας τους, καθώς και των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα.»

δ) το σημείο 18) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«18) «πρότυπο»: πρότυπο όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*·

---

\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12).»

ε) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

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

20) «υπηρεσία C-ITS»: υπηρεσία ITS η οποία παρέχεται μέσω C-ITS·

- 21) «διαθεσιμότητα δεδομένων»: η ύπαρξη δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·
- 22) «εθνικό σημείο πρόσβασης» ή «ΕΣΠ»: ψηφιακή διεπαφή που έχει συσταθεί από κράτος μέλος και αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης στα δεδομένα, όπως ορίζεται στις προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 6·
- 23) «προσβασιμότητα των δεδομένων»: η δυνατότητα να ζητούνται και να λαμβάνονται δεδομένα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·
- 24) «ψηφιακή υπηρεσία πολυτροπικής κινητικότητας»: υπηρεσία με την οποία παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα δεδομένα για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, όπως η τοποθεσία των εγκαταστάσεων μεταφοράς, τα ωράρια, η διαθεσιμότητα ή οι ναύλοι για περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει χαρακτηριστικά που δίνουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης κρατήσεων ή πληρωμών ή έκδοσης εισιτηρίων·
- 25) «υποκείμενες πληροφορίες»: οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και οι οποίες έχουν κριθεί σημαντικές για την ενημέρωση των χρηστών του οδικού δικτύου και των χρηστών ITS, ιδίως από τις οδικές αρχές όταν είναι υπεύθυνες για τις εν λόγω πληροφορίες·
- 26) «κύρια οδός»: οδός εκτός αστικών περιοχών, που έχει οριστεί από κράτος μέλος, η οποία συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και η οποία δεν ταξινομείται ως μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου ή ως αυτοκινητόδρομος·».

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 4α*

*Πρόγραμμα εργασίας*

1. Έως τις ... [12 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS που συστάθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 2011\* και των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση προγράμματος εργασίας. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4. Το πρόγραμμα εργασίας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
  - α) τους στόχους και τις ημερομηνίες για την εφαρμογή του κάθε έτος, αναφέροντας για ποιες επιμέρους εργασίες πρέπει να καταρτιστούν προδιαγραφές σύμφωνα με το άρθρο 6·
  - β) τους τύπους δεδομένων τους οποίους η Επιτροπή προτίθεται να προσθέσει στο παράρτημα III ή να αφαιρέσει από αυτό, με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1α·
  - γ) προπαρασκευαστικές εργασίες που θα πραγματοποιηθούν από την Επιτροπή σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1.

2. Πριν από κάθε επόμενη πενταετή παράταση της εξουσίας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση νέου προγράμματος εργασίας, το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) έως γ). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4.

---

\* Απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Μαΐου 2011, για τη σύσταση ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (2011/C 135/03), (ΕΕ C 135 της 5.5.2011, σ. 3).».

- 5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 5*

*Εφαρμογή προδιαγραφών για την ανάπτυξη των ITS*

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι προδιαγραφές που θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6 εφαρμόζονται στις εφαρμογές και τις υπηρεσίες ITS όταν οι εν λόγω εφαρμογές και υπηρεσίες ITS αναπτύσσονται, σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στο παράρτημα II. Η λήψη των εν λόγω μέτρων δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να αποφασίζουν για την ανάπτυξη αυτών των εφαρμογών και υπηρεσιών στο έδαφός τους. Το δικαίωμα αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του άρθρου 6α.
2. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη συνεργάζονται, μεταξύ άλλων με τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη, στους τομείς προτεραιότητας στον βαθμό που δεν έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές για τους εν λόγω τομείς.

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης, ενδεικτικά μέσω σχεδίων συντονισμού υποστηριζόμενων από την Ένωση, και, όποτε κρίνεται απαραίτητο, με τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη, όσον αφορά τις επιχειρησιακές πτυχές της εφαρμογής των προδιαγραφών που θεσπίζει η Επιτροπή, όπως τα πρότυπα και τα ενωσιακά εναρμονισμένα προφίλ, τους κοινούς ορισμούς, τα κοινά μεταδεδομένα, τις κοινές απαιτήσεις ποιότητας και τις πτυχές που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα των αρχιτεκτονικών των ΕΣΠ, τις κοινές προϋποθέσεις για ανταλλαγή δεδομένων, την ασφαλή πρόσβαση και τις κοινές δραστηριότητες κατάρτισης και ενημέρωσης. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για τους παρόχους δεδομένων, τους χρήστες δεδομένων και τους παρόχους υπηρεσιών ITS που καθορίζονται στις προδιαγραφές, τα κράτη μέλη συνεργάζονται επίσης όσον αφορά τις πρακτικές για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις, την ανάπτυξη μηχανισμών για την επιβολή της συμμόρφωσης και ζητήματα που αφορούν τη διασυνοριακή συνεργασία.».

6) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Με την επιφύλαξη των διαδικασιών που ορίζονται με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*, στις προδιαγραφές καθορίζονται, κατά περίπτωση, οι καταστάσεις στις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν, έπειτα από κοινοποίηση στην Επιτροπή, να θεσπίζουν πρόσθετους κανόνες για την παροχή υπηρεσιών ITS στο σύνολο ή σε τμήμα του εδάφους τους. Οι κανόνες αυτοί δεν παρεμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα.»

---

\* Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).»

β) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Οι προδιαγραφές βασίζονται, κατά περίπτωση, σε οποιοδήποτε από τα πρότυπα που αναφέρονται στο άρθρο 8.

Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν κανόνες για τον καθορισμό παραμέτρων σχετικών με την ποιότητα και την καταλληλότητα χρήσης. Κατά περίπτωση, και ειδικότερα όταν αυτό δικαιολογείται για λόγους ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν κανόνες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης και την εποπτεία της αγοράς, καθώς και ρήτρα διασφάλισης, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 768/2008/EK.

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

Οι προδιαγραφές συνάδουν με τις αρχές του παραρτήματος II.



γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 για τον καθορισμό των προδιαγραφών που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δεν καλύπτουν πάνω έναν τομέα προτεραιότητας και εκδίδονται για καθεμία από τις δράσεις προτεραιότητας.».

7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 6α*

*Διαθεσιμότητα δεδομένων και ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS*

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν υφίστανται ήδη οι υποκείμενες πληροφορίες, τα δεδομένα είναι διαθέσιμα για τη γεωγραφική κάλυψη για κάθε τύπο δεδομένων που ορίζεται στο παράρτημα III.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα που αντιστοιχούν στις υποκείμενες πληροφορίες τα οποία δημιουργούνται ή επικαιροποιούνται την ημερομηνία που ορίζεται στην τρίτη στήλη του παραρτήματος III, ή μετά από αυτήν, διατίθενται χωρίς καθυστέρηση.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στο παράρτημα III, άλλα δεδομένα που αντιστοιχούν στο σύνολο των υφιστάμενων υποκείμενων πληροφοριών, τα οποία έχουν δημιουργηθεί ή επικαιροποιηθεί πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στην τέταρτη στήλη του εν λόγω παραρτήματος, διατίθενται χωρίς καθυστέρηση μετά από αυτήν την ημερομηνία.

Στις περιπτώσεις που δεν ορίζεται ημερομηνία στην τέταρτη στήλη του παραρτήματος III, οι εφαρμοστέες ημερομηνίες καθορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 7.

Οι προθεσμίες σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ισχύουν μόνο για τις υφιστάμενες υποδομές. Για τις υποδομές που ολοκληρώνονται σε μεταγενέστερη ημερομηνία, οι εν λόγω προθεσμίες νοούνται ως οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των εν λόγω δεδομένων μέσω των ΕΣΠ έως την αυτή ημερομηνία.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS που προσδιορίζονται στο παράρτημα IV για τη γεωγραφική κάλυψη το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο έως τις αντίστοιχες ημερομηνίες που ορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.».

8) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 7*

*Τροποποιήσεις του παραρτήματος III*

1. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της επαναλαμβανόμενης διαδικασίας διαβούλευσης και από κοινού με εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τα κράτη μέλη και με τα ενδιαφερόμενα μέρη, εξακριβώνει την ωριμότητα των περιγραφών για το ψηφιακό περιεχόμενο των τύπων δεδομένων που πρέπει να διατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 6α και εξασφαλίζει την ολοκλήρωση των ενδεδειγμένων προπαρασκευαστικών εργασιών.

- 1α. Κατόπιν ανάλυσης κόστους-οφέλους και διενέργειας των κατάλληλων διαβουλεύσεων και λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της αγοράς και την τεχνολογική ανάπτυξη σε ολόκληρη την Ένωση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12 προκειμένου να τροποποιεί το παράρτημα III με τους εξής τρόπους:
- α) προσθήκη τύπων δεδομένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής μιας από τις κατηγορίες ή υποκατηγορίες δεδομένων που αναφέρονται στο παράρτημα III και παρατίθενται στις προδιαγραφές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 8, όταν η διαθεσιμότητα των εν λόγω τύπων δεδομένων αποφέρει, σύμφωνα με ανάλυση κόστους-οφέλους, ουσιαστικά και σαφώς αιτιολογημένα οφέλη και βελτιώσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα των μεταφορών, την ασφάλεια και προστασία κατά τις μεταφορές ή την αποδοτικότητα και τη διαχείριση των μεταφορών, και καθορισμός των εφαρμοστέων ημερομηνιών·
  - β) όταν δικαιολογείται σαφώς, απαλοιφή τύπων δεδομένων από το παράρτημα III·
  - γ) καθορισμός των εφαρμοστέων ημερομηνιών για τους τύπους δεδομένων που παρατίθενται στο παράρτημα III για τις περιπτώσεις στις οποίες από τις ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας] δεν έχουν καθοριστεί ημερομηνίες.
2. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της παραγράφου 1α του παρόντος άρθρου συνάδουν με τους τύπους δεδομένων που καθορίζονται στο πλέον πρόσφατο πρόγραμμα εργασίας το οποίο εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 4α. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις αφορούν, κατά περίπτωση, το ψηφιακό περιεχόμενο που ορίζεται στο πλαίσιο των προπαρασκευαστικών εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δεν καλύπτουν περισσότερους από έναν τομείς προτεραιότητας.

3. Η γεωγραφική κάλυψη για έναν τύπο δεδομένων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1α στοιχεία α) και γ), είναι είτε η ίδια είτε πιο περιορισμένη από εκείνη που ορίζεται στο παράρτημα III για τις κατηγορίες ή υποκατηγορίες στις οποίες ανήκει ο τύπος δεδομένων, ακολουθώντας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, κλιμακωτή προσέγγιση.
4. Οι ημερομηνίες που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1α στοιχεία α) και γ):
  - α) σε ό,τι αφορά την τρίτη στήλη του παραρτήματος III, δεν προηγούνται της ημερομηνίας δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση πράξης και, κατά περίπτωση, ακολουθούν κλιμακωτή προσέγγιση·
  - β) σε ό,τι αφορά την τέταρτη στήλη του παραρτήματος III, δεν προηγούνται της ημερομηνίας τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

Σε περίπτωση που στην τρίτη στήλη του παραρτήματος III έχει ήδη οριστεί ημερομηνία, η ημερομηνία για την τέταρτη στήλη:

- α) δεν προηγείται της ημερομηνίας δύο έτη μετά την καθορισμένη ημερομηνία στην τρίτη στήλη και δεν προηγείται της ημερομηνίας δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της σχετικής κατ' εξουσιοδότηση πράξης·
- β) σε ό,τι αφορά τα στατικά δεδομένα πολυτροπικής κυκλοφορίας για υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο ΕΕ (τοποθεσία ταυτοποιημένων κόμβων πρόσβασης) σε ολόκληρο το δίκτυο μεταφορών της Ένωσης, δεν προηγείται της 31ης Δεκεμβρίου 2032.

Ωστόσο, στην περίπτωση που η διαθεσιμότητα των υφιστάμενων δεδομένων που αντιστοιχούν σε πληροφορίες που δημιουργούνται ή επικαιροποιούνται πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στην τρίτη στήλη του παραρτήματος III δεν θεωρείται αναγκαία λόγω του ότι οι αντίστοιχες πληροφορίες καθίστανται γρήγορα παρωχημένες, οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της παραγράφου 1α στοιχεία α) και γ) του παρόντος άρθρου μπορούν να αναφέρουν στην τέταρτη στήλη του παραρτήματος III ότι η υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο δεν εφαρμόζεται στα εν λόγω δεδομένα.

5. Κατά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ, ιδίως όσον αφορά τον κίνδυνο παρέμβασης σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και το κόστος και τους ανθρώπινους πόρους που απαιτούνται για να διατεθούν τα σχετικά δεδομένα με επαρκές επίπεδο ποιότητας, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω παρεμβολές, το κόστος και οι πόροι διατηρούνται στο ελάχιστο επίπεδο, ιδίως όταν επιβαρύνουν τις δημόσιες αρχές. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης το κόστος και τον διοικητικό φόρτο για τους ιδιωτικούς φορείς που ενδέχεται να κληθούν να παράσχουν τα δεδομένα.».

9) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 7α*

*Προσωρινά μέτρα*

1. Με την επιφύλαξη των μηχανισμών ετοιμότητας και απόκρισης, όπως εκείνων που θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις άμεσης εφαρμογής για τη θέσπιση αντιμέτρων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της κατάστασης αυτής, όπως η αναστολή των υποχρεώσεων εντός του πεδίου εφαρμογής των τομέων προτεραιότητας που καθορίζονται βάσει του άρθρου 2. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη το συντομότερο δυνατόν όταν κρίνει ότι υφίσταται κατάσταση έκτακτης ανάγκης.
2. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με την παράγραφο 1 μόνον σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης μη δυνάμενης να προβλεφθεί και οφειλόμενης σε διακύβευση της διαθεσιμότητας ή της ακεραιότητας των υπηρεσιών ITS, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο προδιαγραφών που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6, όταν μια τέτοια κατάσταση είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή και ορθή λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης ή έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, και μόνον όταν δεν μπορεί να αναμένεται ότι η εφαρμογή μηχανισμού απόκρισης σε συμβάν ή η τροποποίηση των προδιαγραφών σύμφωνα με το άρθρο 6 θα εξασφαλίσει έγκαιρη και αποτελεσματική αντίδραση. Τα μέτρα που θεσπίζει η Επιτροπή περιορίζονται αυστηρά στην αντιμετώπιση των αιτιών και των συνεπειών της εν λόγω κατάστασης έκτακτης ανάγκης.

3. Η λήψη προσωρινών μέτρων σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να αναλαμβάνουν δράση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σχετικές με θέματα εθνικής ασφάλειας ή άμυνας που επηρεάζουν τις εφαρμογές και τις υπηρεσίες ITS οι οποίες αναπτύσσονται στο έδαφός τους.
4. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις έχουν περίοδο ισχύος που δεν υπερβαίνει τους 8 μήνες. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη όταν θεωρεί ότι η κατάσταση έκτακτης ανάγκης έχει λήξει. Η Επιτροπή καταργεί τις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις όταν έχει λήξει η εν λόγω κατάσταση ή όταν η Επιτροπή έχει τροποποιήσει τις σχετικές προδιαγραφές με στόχο την επανόρθωση της κατάστασης, όποιο από τα δύο συμβεί πρώτο.

---

\* Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση (ΕΕ L 194 της 19.7.2016, σ. 1).».

10) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 8*

*Πρότυπα*

1. Τα αναγκαία πρότυπα που πρέπει να προβλεφθούν για τη διαλειτουργικότητα, τη συμβατότητα και τη συνέχεια για την ανάπτυξη και λειτουργική χρήση των ITS αναπτύσσονται στους τομείς προτεραιότητας και για τις δράσεις προτεραιότητας. Προς τούτο, η Επιτροπή αφού καλέσει την επιτροπή του άρθρου 15 να διατυπώσει τη γνώμη της, ζητεί από τους αρμόδιους φορείς τυποποίησης σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει η οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\* να καταβάλουν κάθε απαραίτητη προσπάθεια για την ταχεία έγκριση αυτών των προτύπων.
2. Κατά την έκδοση εντολής προς τους φορείς τυποποίησης, πρέπει να τηρούνται οι βασικές αρχές του παραρτήματος II, καθώς και ενδεχόμενες λειτουργικές διατάξεις που περιέχονται σε προδιαγραφή η οποία έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 6.

---

\* Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (κωδικοποίηση) (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ. 1).».



11) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 10*

*Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής*

1. Τα δεδομένα που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\* υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με την παρούσα οδηγία μόνο στον βαθμό που η επεξεργασία αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των εφαρμογών, υπηρεσιών και δράσεων ITS που προσδιορίζονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας, με σκοπό τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας ή προστασίας και τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της κινητικότητας ή των συμβάντων.
2. Σε περίπτωση που οι προδιαγραφές οι οποίες θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 αφορούν την επεξεργασία δεδομένων τα οποία είναι δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με το άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, στις προδιαγραφές καθορίζονται οι κατηγορίες των εν λόγω δεδομένων και προβλέπονται κατάλληλες εγγυήσεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία 2002/58/ΕΚ. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αξιολόγηση επιπτώσεων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 7 της παρούσας οδηγίας περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων της εν λόγω επεξεργασίας στην προστασία των φυσικών προσώπων όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
3. Όταν η ανωνυμοποίηση είναι τεχνικά εφικτή και οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων μπορούν να επιτευχθούν με ανωνυμοποιημένα δεδομένα, χρησιμοποιούνται ανωνυμοποιημένα δεδομένα.

4. Όταν η ανωνυμοποίηση δεν είναι τεχνικά εφικτή ή οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων δεν μπορούν να επιτευχθούν με ανωνυμοποιημένα δεδομένα, τα δεδομένα ψευδωνυμοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η ψευδωνυμοποίηση είναι τεχνικά εφικτή και οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων μπορούν να επιτευχθούν με τη χρήση ψευδωνυμοποιημένων δεδομένων.

---

\* Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).».

- 12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 10α*

*Σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ*

Οι προδιαγραφές για τον τομέα προτεραιότητας που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ), τις οποίες θεσπίζει η Επιτροπή κατά την άσκηση των εξουσιών της σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 8, καλύπτουν το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ που αναφέρεται στο σημείο 4.3 του παραρτήματος Ι. Οι προδιαγραφές για το εν λόγω σύστημα καθορίζουν τα καθήκοντα των εξής ρόλων:

- α) αρχή πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS·
- β) διαχειριστής καταλόγου εμπιστευσης C-ITS·

γ) σημείο επαφής C-ITS.

Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διασφάλιση της εκτέλεσης των καθηκόντων των εν λόγω ρόλων.».

13) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 6 και 7 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 6 και 7 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.»·

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 6 ή 7 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.».

14) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 15*

*Διαδικασία επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την ευρωπαϊκή επιτροπή ITS (EIC). Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου\*.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011, σε συνδυασμό με το άρθρο 5.

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

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

---

\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).».

- 15) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 17*

*Υποβολή εκθέσεων*

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έως τις ... [15 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας] έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής, καθώς και σχετικά με τις βασικές τους δραστηριότητες και έργα σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά τους τομείς προτεραιότητας και τη διαθεσιμότητα δεδομένων και υπηρεσιών που παρατίθενται στα παραρτήματα III και IV.

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες καθορίζεται το υπόδειγμα για τις αρχικές εκθέσεις και τις εκθέσεις προόδου, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου βασικών δεικτών επιδόσεων για την αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις, υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας και βάσει βέλτιστων πρακτικών, κάνουν διάκριση μεταξύ υποχρεωτικών βασικών δεικτών επιδόσεων που πρέπει να περιλαμβάνονται στις εκθέσεις και επιπρόσθετων δεικτών που μπορούν να περιλαμβάνονται στις εν λόγω εκθέσεις, εφόσον κρίνεται σκόπιμο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 15 παράγραφος 4.
3. Μετά την αρχική έκθεση, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση ανά τριετία σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται ως προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι προθεσμίες για την υποβολή εκθέσεων που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις οι οποίες εκδίδονται βάσει του άρθρου 6 ευθυγραμμίζονται με την προαναφερόμενη συχνότητα.
4. Το αργότερο 12 μήνες μετά από καθεμιά από τις προθεσμίες για την υποβολή εκθέσεων των κρατών μελών, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται δυνάμει αυτής. Η έκθεση συνοδεύεται από ανάλυση της λειτουργίας και της εφαρμογής των άρθρων 5 έως 11 και του άρθρου 16, συμπεριλαμβανομένων των χρησιμοποιούμενων και απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων. Η έκθεση αξιολογεί επίσης, κατά περίπτωση, την ανάγκη τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.»

16) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

*«Άρθρο 18α*

*Επανεξέταση*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028, με βάση την πλέον πρόσφατη έκθεση της Επιτροπής που εκπονείται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4, η Επιτροπή επανεξετάζει το άρθρο 6α, το άρθρο 7 και τα παραρτήματα III και IV και μπορεί, εφόσον κριθεί σκόπιμο, να υποβάλει πρόταση τροποποίησης. Ειδικότερα, η Επιτροπή μπορεί, βάσει της προόδου που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα των δεδομένων και την ανάπτυξη υπηρεσιών και λαμβάνοντας υπόψη την αυξημένη χρήση τους μέσω εφαρμογών ITS, να προτείνει την προσαρμογή της γεωγραφικής κάλυψης ορισμένων τύπων δεδομένων και ορισμένων υπηρεσιών και να προσθέσει τύπους δεδομένων και υπηρεσίες που θεωρούνται κρίσιμης σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη των ITS.».

17) Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.

18) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

19) Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα III.

20) Το κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα IV.

## *Άρθρο 2*

### *Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις ... [24 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας] το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση υποβολής εκθέσεων που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 1 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ πριν από τη λήξη της προθεσμίας για την έκθεση που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη..

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.



*Άρθρο 3*  
*Έναρξη ισχύος*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 4*  
*Αποδέκτες*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο/Η Πρόεδρος*

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

#### ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

(όπως αναφέρονται στο άρθρο 2)

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

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

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

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

1.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε παρόχους υπηρεσιών ITS με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών·

1.1.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών·

1.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·

1.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την κράτηση και την αγορά, κατά περίπτωση, υπηρεσιών μεταφορών, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS.

1.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και για υπηρεσίες πλοήγησης σε επίπεδο ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε επίπεδο ΕΕ)

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

1.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την κυκλοφορία από παρόχους υπηρεσιών ITS και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και προς χρήση σε ψηφιακούς χάρτες, με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών·

1.2.2. τη διευκόλυνση της διασυννοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής παρατηρήσεων σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων·

1.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, τα οποία χρησιμοποιούνται για πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·

1.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο από τους παρόχους υπηρεσιών ITS για τους χρήστες του οδικού δικτύου και για άλλα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη.

1.3. Προδιαγραφές για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσίες πλοήγησης

1.3.1. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων για τη συλλογή από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές, κυρίως για βαρέα φορτηγά οχήματα) και για την παροχή αυτών των δεδομένων σε παρόχους υπηρεσιών ITS με βάση:

1.3.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα, σε παρόχους υπηρεσιών ITS, των υφισταμένων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές) που συλλέγουν οι αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή ο ιδιωτικός τομέας·

1.3.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και των παρόχων υπηρεσιών ITS, καθώς και άλλων αρμόδιων ενδιαφερόμενων μερών·

1.3.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία (δηλ. σχέδια κυκλοφορίας, κανονισμοί κυκλοφορίας και συνιστώμενες διαδρομές)·

1.3.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS, των υπηρεσιών και εφαρμογών ITS με αξιοποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία.

1.3.2. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων ώστε τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και τα αντίστοιχα δεδομένα σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, να είναι ακριβή και να διατίθενται, όταν είναι δυνατόν, στους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών με βάση:

1.3.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα των υφιστάμενων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία και των αντίστοιχων δεδομένων σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές, όπως για παράδειγμα για καθορισμένους κόμβους πρόσβασης, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, στους παραγωγούς και παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών·

1.3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των ιδιωτικών παραγωγών και παρόχων υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών·

1.3.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία που χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη·

1.3.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των ψηφιακών χαρτών από τους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών.

2. Τομέας προτεραιότητας II: Υπηρεσίες ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας

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

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

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

2.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και δεδομένων σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τις υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων·

2.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές που σχετίζονται με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των συμβάντων (π.χ. μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιορισμοί πρόσβασης σε εμπορεύματα, υπερμεγέθη οχήματα), μεταξύ των κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας, των κέντρων πληροφοριών για την κυκλοφορία, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, διασυννοριακά, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών·

2.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση από τα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και των δεδομένων σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τη βελτίωση των υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων·

2.1.4. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα δεδομένων και συνεργειών με άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη στήριξη της πολυτροπικότητας, της ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και της διευκόλυνσης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προς την κατεύθυνση των πλέον βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, μέσω της εναρμόνισης και της διευκόλυνσης της κοινοχρησίας δεδομένων\*.

## 2.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες διαχείρισης της κινητικότητας

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

2.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα, σε τυποποιημένη μορφή, υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, στις αρμόδιες δημόσιες αρχές με την επιφύλαξη απαιτήσεων για την προστασία των δεδομένων·

2.2.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS·

2.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

## 2.3. Το πλαίσιο της ΕΕ για την αρχιτεκτονική ITS

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

## 2.4. Εφαρμογές ITS και εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών

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

2.4.1. τη διαθεσιμότητα των σχετικών τεχνολογιών ITS στους προγραμματιστές εφαρμογών ITS και τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών από αυτούς·

2.4.2. τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με το φορτίο, τα οποία είναι προσβάσιμα μέσω άλλων ειδικών πλαισίων κοινοχρησίας δεδομένων\*\*·

2.4.3. την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων εντοπισμού στα εργαλεία και στα κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας.

## 3. Τομέας προτεραιότητας III: Υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τις υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

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

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

3.1.1. η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δεδομένων ITS επί του οχήματος προς ανταλλαγή·



3.1.2. η διαθεσιμότητα του απαραίτητου εξοπλισμού στα κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης τα οποία είναι αποδέκτες των δεδομένων που εκπέμπουν τα οχήματα·

3.1.3. η διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των οχημάτων και των κέντρων κλήσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής αλληλεπίδρασης με δεδομένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 και με το e-CMR<sup>\*\*\*</sup>, για παράδειγμα στην περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

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

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

3.2.1. τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης στους χρήστες·

3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ παρόδιων εγκαταστάσεων και χώρων στάθμευσης, κέντρων και οχημάτων·

3.2.3. την ενσωμάτωση σχετικών τεχνολογιών ITS, τόσο σε οχήματα όσο και σε παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης, για την επικαιροποίηση των πληροφοριών σχετικά με διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης για την πραγματοποίηση κρατήσεων.

3.3. Προδιαγραφές για παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια

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

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

3.4. Προδιαγραφές για άλλες δράσεις

- 3.4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη στήριξη της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου όσον αφορά τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής επί του οχήματος και τη χρήση νομαδικών συσκευών, συμπεριλαμβανομένων των κινητών τηλεφώνων, για την υποστήριξη της οδήγησης και/ή των δραστηριοτήτων μεταφοράς, καθώς και της ασφάλειας των συστημάτων επικοινωνίας επί του οχήματος, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858\*\*\*\*, (ΕΕ) αριθ. 167/2013\*\*\*\*\* και (ΕΕ) αριθ. 168/2013\*\*\*\*\* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

- 3.4.2. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για όλες τις σχετικές εφαρμογές ITS οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και (ΕΕ) αριθ. 168/2013.
- 3.4.3. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την ενσωμάτωση προηγμένων πληροφοριακών συστημάτων υποβοηθούμενης οδήγησης στα οχήματα και τις οδικές υποδομές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και (ΕΕ) αριθ. 168/2013.
- 3.4.4. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών εφαρμογών ITS σχετικών με την ασφάλεια, για την υποστήριξη, για παράδειγμα, της ανάκτησης κλαπέντων οχημάτων ή αγαθών, και των αρμόδιων δημόσιων αρχών, λαμβανομένων δεόντως υπόψη άλλων υφιστάμενων και αναδυόμενων πλαισίων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και (ΕΕ) αριθ. 168/2013.

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

Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τη σύνδεση των οχημάτων με τις υποδομές μεταφορών, την ενημέρωση και τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών άκρως αυτοματοποιημένης κινητικότητας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα, με την επιφύλαξη των προδιαγραφών και των προτύπων που προβλέπονται στους κανονισμούς (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και (ΕΕ) 168/2013:

4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την περαιτέρω πρόοδο της ανάπτυξης και εφαρμογής συνεργατικών (μεταξύ οχημάτων, μεταξύ οχήματος και υποδομής, μεταξύ υποδομών) ευφυών συστημάτων μεταφορών, ιδίως για την υποστήριξη της ΣΣΑΚ, με βάση:

4.1.1. τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών, καθώς και μεταξύ άλλων χρηστών του οδικού δικτύου και των οχημάτων και υποδομών·

4.1.2. τη διαθεσιμότητα των σχετικών δεδομένων ή πληροφοριών προς ανταλλαγή στα αντίστοιχα μέρη (όχημα ή οδική υποδομή)·

4.1.3. τη χρήση τυποποιημένης μορφής μηνύματος για την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ του οχήματος και της υποδομής·

4.1.4. τον καθορισμό ακριβούς και αξιόπιστης υποδομής επικοινωνίας για την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών·

4.1.5. τη χρήση μεθόδων τυποποίησης για την υιοθέτηση των αντίστοιχων αρχιτεκτονικών.

## 4.2. Προδιαγραφές για τις υπηρεσίες

4.2.1. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS βασισμένες σε δεδομένα κατάστασης με τις οποίες βελτιώνεται η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας·

4.2.2. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS βασισμένες σε παρατηρήσεις με τις οποίες βελτιώνεται περαιτέρω η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων μη συνδεδεμένων χρηστών των μεταφορών·

4.2.3. υπηρεσίες C-ITS βασισμένες σε προθέσεις με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα σε οχήματα να αντιμετωπίζουν σύνθετα σενάρια κυκλοφορίας και καθίσταται δυνατή η άκρως αυτοματοποιημένη οδήγηση·

4.2.4. υπηρεσίες υποδομής C-ITS προς στήριξη της αυτοματοποιημένης οδήγησης.

## 4.3. Προδιαγραφές για το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της ΕΕ

4.3.1. πολιτική πιστοποιητικών για τη διαχείριση πιστοποιητικών δημοσίου κλειδιού για υπηρεσίες C-ITS·

4.3.2. καθορισμός καθηκόντων της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, του διαχειριστή του καταλόγου εμπιστευσης C-ITS και του σημείου επαφής C-ITS·

#### 4.3.3. πολιτική ασφάλειας για τη διαχείριση της ασφάλειας των πληροφοριών στα C-ITS.

- 
- \* Όπως, για παράδειγμα, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33), καθώς και οι εργασίες του φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF).
- \*\* Όπως για παράδειγμα ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056.
- \*\*\* Πρόσθετο πρωτόκολλο της Σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR) σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές.
- \*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).
- \*\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).
- \*\*\*\*\* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).».
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

#### ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ITS

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

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

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

στ)	στηρίζουν την οπισθόδρομη συμβατότητα	–	διασφαλίζουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την ικανότητα των συστημάτων ITS να λειτουργούν με υφιστάμενα συστήματα των οποίων ο στόχος είναι κοινός, χωρίς να παρεμποδίζεται η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ενώ, παράλληλα, υποστηρίζεται, όπου χρειάζεται, η συμπληρωματικότητα με νέες τεχνολογίες ή η μετάβαση σε αυτές·
ζ)	σέβονται τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων εθνικών υποδομών και δικτύων	–	λαμβάνουν υπόψη τις εγγενείς διαφορές των χαρακτηριστικών των δικτύων μεταφορών, ιδίως ως προς τα μεγέθη του όγκου κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στο οδικό δίκτυο, καθώς και τις ιδιαιτερότητες των υποδομών·
η)	προωθούν την ισότιμη πρόσβαση	–	δεν παρεμποδίζουν ούτε δημιουργούν διακρίσεις κατά την πρόσβαση στις εφαρμογές και υπηρεσίες ITS για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Κατά περίπτωση, αυτές είναι προσβάσιμες σε άτομα με αναπηρίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που προβλέπονται στο παράρτημα I της οδηγίας (ΕΕ) 2019/882, όταν οι εφαρμογές και οι υπηρεσίες ITS προορίζονται ως διεπαφές χρηστών ITS με αναπηρία ή για να παρέχουν πληροφορίες σε αυτούς· είναι φιλικές προς τους χρήστες με περιορισμένες ψηφιακές γνώσεις·
θ)	στηρίζουν την ωριμότητα	–	αποδεικνύουν, ύστερα από κατάλληλη αξιολόγηση των κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες, σε όλους τους κατασκευαστές οχημάτων και συσκευών και τους παρόχους υποδομών, την ευρωστία των καινοτόμων συστημάτων ITS, μέσω επαρκούς επιπέδου τεχνικής ανάπτυξης και επιχειρησιακής αξιοποίησης·



ι)	παρέχουν ποιότητα σε θέματα χρονισμού και εντοπισμού	–	<p>διασφαλίζουν τη συμβατότητα των εφαρμογών και των υπηρεσιών ITS, οι οποίες στηρίζονται στον χρονισμό ή τον εντοπισμό, τουλάχιστον με τις υπηρεσίες πλοήγησης που παρέχει το σύστημα Galileo, όπως για παράδειγμα η υπηρεσία «Open Service Navigation Message Authentication» (επαλήθευση ταυτότητας μηνυμάτων πλοήγησης ανοικτής υπηρεσίας) και άλλες υπηρεσίες του συστήματος Galileo όπως η υπηρεσία υψηλής ακρίβειας (HAS), όταν η εν λόγω υπηρεσία καταστεί διαθέσιμη, καθώς και με τα συστήματα της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS).</p> <p>Κατά περίπτωση, διασφαλίζουν ότι σε εφαρμογές και υπηρεσίες ITS που βασίζονται σε δεδομένα γεωσκόπησης χρησιμοποιούνται δεδομένα, πληροφορίες ή υπηρεσίες του συστήματος Copernicus. Εκτός από τα δεδομένα του συστήματος Copernicus, μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται και άλλα δεδομένα και υπηρεσίες·</p>
ια)	διευκολύνουν τη διατροπικότητα	–	λαμβάνουν υπόψη τον συντονισμό διαφόρων τρόπων μεταφοράς, κατά περίπτωση, κατά την ανάπτυξη των ITS·
ιβ)	τηρούν τη συνοχή	–	λαμβάνουν υπόψη τους ισχύοντες κανόνες, πολιτικές και δραστηριότητες της Ένωσης που άπτονται του τομέα των ITS, ειδικότερα όσον αφορά την τυποποίηση και, όσον αφορά τις προδιαγραφές, την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2018/1972·
ιγ)	εξασφαλίζουν διαφάνεια και εμπιστοσύνη	–	εγγυώνται τη διαφάνεια, για παράδειγμα, εξασφαλίζοντας διαφάνεια όσον αφορά την κατάταξη, μεταξύ άλλων σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όταν προτείνονται επιλογές κινητικότητας στους πελάτες.

».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Κατάλογος τύπων δεδομένων

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
1. Δεδομένα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσιών πλοήγησης σε επίπεδο ΕΕ (όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι, τομέας προτεραιότητας Ι, σημεία 1.2, 1.3):			

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
1.1 Κατηγορία: Στατικοί και δυναμικοί κανονισμοί κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, που αφορούν:			
<p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– συνθήκες πρόσβασης στις σήραγγες</li> <li>– συνθήκες πρόσβασης στις γέφυρες</li> <li>– όρια ταχύτητας</li> <li>– απαγόρευση προσπέρασης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα</li> <li>– περιορισμοί βάρους/μήκους/πλάτους/ύψους</li> </ul>	<p>Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2025</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2027</p>
	<p>Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 8 500 οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 7 000 οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2026</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2028</p>

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
Υποκατηγορία: - οδοί μονής κατεύθυνσης	Οδικές υποδομές στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	31 Δεκεμβρίου 2025	31 Δεκεμβρίου 2027
Υποκατηγορία: - κανονιστικές ρυθμίσεις για την παράδοση εμπορευμάτων	Οδικές υποδομές στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)

<p>Τύπος δεδομένων</p> <p>_____</p>	<p>Γεωγραφική κάλυψη</p>	<p>Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο</p>	<p>Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο</p>
<p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– κατεύθυνση πορείας σε λωρίδες κυκλοφορίας εναλλασσόμενης κατεύθυνσης</li> </ul>	<p>Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 8 500 οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 7 000 οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2026</p>	<p>Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)</p>

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
Υποκατηγορία: – σχέδια κυκλοφορίας	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 8 500 οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 7 000 οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028.	31 Δεκεμβρίου 2028	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
<p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– μόνιμοι περιορισμοί πρόσβασης</li> </ul>	<p>Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 8 500 οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 7 000 οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2026</p>	<p>Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)</p>

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
<p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– όρια των περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων με ισχύ κατά ζώνες, τρέχουσα κατάσταση πρόσβασης και προϋποθέσεις κυκλοφορίας σε ρυθμιζόμενες ζώνες κυκλοφορίας</li> </ul>	<p>Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 8 500 οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα 7 000 οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2026</p>	<p>Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)</p>



Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
1.2 Τύποι δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου:			
Υποκατηγορία: – κλείσιμο οδού – κλείσιμο λωρίδας – οδικά έργα	Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2025	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
	Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2026	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
Υποκατηγορία: – προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2028	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
2. Δεδομένα σχετικά με υπηρεσίες πληροφόρησης και υπηρεσίες κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων (όπως αναφέρονται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.2):			
Κατηγορία: στατικά δεδομένα Υποκατηγορία: <ul style="list-style-type: none"> <li>– στατικά δεδομένα για τους χώρους στάθμευσης</li> <li>– πληροφορίες για την ασφάλεια και τον εξοπλισμό του χώρου στάθμευσης</li> </ul>	Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2025	31 Δεκεμβρίου 2026
	Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2026	31 Δεκεμβρίου 2027
Κατηγορία: δυναμικά δεδομένα Υποκατηγορία: <ul style="list-style-type: none"> <li>– δυναμικά δεδομένα σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, καθώς και αν ο χώρος στάθμευσης είναι: πλήρης, κλειστός ή αριθμός ελεύθερων διαθέσιμων θέσεων.</li> </ul>	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2027	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
3. Δεδομένα για εντοπισμό σχετικών με την οδική ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων που αφορούν την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια (όπως αναφέρονται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.3):			
<p>Κατηγορία: δυναμικά δεδομένα</p> <p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– προσωρινά ολισθηρό οδόστρωμα</li> <li>– ζώα, άνθρωποι, εμπόδια, συντρίμμια στο οδόστρωμα</li> <li>– μη προστατευμένος τόπος ατυχήματος</li> <li>– προσωρινά οδικά έργα</li> <li>– όχημα στο αντίθετο ρεύμα</li> <li>– μη διαχειριζόμενο κλειστό τμήμα οδού</li> </ul>	<p>Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και άλλοι αυτοκινητόδρομοι που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω δίκτυο</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2025</p>	<p>Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)</p>
<p>Υποκατηγορία:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– μειωμένη ορατότητα</li> <li>– έκτακτες καιρικές συνθήκες</li> </ul>	<p>Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και άλλοι αυτοκινητόδρομοι που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω δίκτυο</p>	<p>31 Δεκεμβρίου 2026</p>	<p>Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)</p>

Τύπος δεδομένων _____	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 6α παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
4. Στατικά δεδομένα πολυτροπικής κυκλοφορίας για υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο ΕΕ (όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι, τομέας προτεραιότητας Ι, σημεία 1.1 και 1.3):			
Κατηγορία: Τοποθεσία ταυτοποιημένων κόμβων πρόσβασης για όλους τους προγραμματισμένους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα κόμβων πρόσβασης και τις διαδρομές στα σημεία μετεπιβίβασης (όπως ανεγκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες)	Αστικοί κόμβοι όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και παρατίθενται στον εν λόγω κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)
	Το σύνολο του δικτύου μεταφορών της Ένωσης	31 Δεκεμβρίου 2028	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1α στοιχεία α), β) και γ)

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: «Άνευ αντικειμένου: δεν υπάρχει υποχρέωση διάθεσης των δεδομένων που δημιουργούνται ή επικαιροποιούνται πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται στην τρίτη στήλη του παρόντος παραρτήματος, δυνάμει του άρθρου 6α παράγραφος 1.»».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

### «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

#### Κατάλογος υπηρεσιών ITS

Υπηρεσία	Γεωγραφική κάλυψη	Ημερομηνία
Υπηρεσία παροχής ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια (SRTI) όπως αναφέρεται στο παράρτημα I, τομέας προτεραιότητας III, σημείο 3.3	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2026

».