ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

# ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

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

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

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

# Πίνακας περιεχομένων


1. Εισαγωγή ... 3
1.1. Οδηγία 2010/40/ΕΕ ... 3
1.2. Μεταφορά της οδηγίας 2010/40/ΕΕ στο δίκαιο των κρατών μελών ... 5
2. Ανάλυση της εφαρμογής της οδηγίας 2010/40/ΕΕ ... 5
2.1. Πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής ... 5
2.2. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές ... 6
2.2.1. Μεθοδολογία ... 6
2.2.2. Δράσεις προτεραιότητας ... 6
2.2.3. Άλλες δράσεις στους τομείς προτεραιότητας και πέραν αυτών ... 9
2.3. Προτάσεις εγκατάστασης ... 9
2.3.1. Διαλειτουργικό σύστημα eCall σε κλίμακα ΕΕ (δράση προτεραιότητας δ)) ... 9
2.3.2. Άλλες δράσεις προτεραιότητας (γ) και ε)) ... 10
2.4. Πρότυπα ... 10
2.5. Μη δεσμευτικά μέτρα ... 11
2.5.1. Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη ... 11
2.5.2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα αστικά ITS ... 11
2.6. Προστασία των κανόνων για τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ... 12
2.7. Ευθύνη ... 12
2.8. Εκθέσεις των κρατών μελών ... 12
2.8.1. Έκθεση για τις εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας . 12
2.8.2. Πληροφορίες για προβλεπόμενες εθνικές δράσεις ITS κατά την επόμενη πενταετία 12
2.9. Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS ... 13
3. Αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και εξουσιοδότηση ... 14
3.1. Διάφορες εκφάνσεις ... 14
3.2. Άσκηση της εξουσιοδότησης ... 15
3.3. Επακόλουθα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές ... 17
4. Χρησιμοποιούμενοι και απαιτούμενοι χρηματοδοτικοί πόροι ... 17
5. Συμπέρασμα ... 19

# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1. Οδηγία 2010/40/ΕΕ

Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς[1] (εφεξής «οδηγία ITS» ή οδηγία 2010/40/ΕΕ»). Η οδηγία τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2010, μετά από ταχεία νομοθετική διαδικασία που κατέδειξε τη βούληση των συννομοθετών να σημειωθεί ταχεία πρόοδος σε αυτό το νέο πεδίο πολιτικής.

Σκοπός της οδηγίας ITS είναι να επισπευσθεί η συντονισμένη εγκατάσταση και χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών στις οδικές μεταφορές ανά την Ευρώπη (και των διεπαφών τους με άλλους τρόπους μεταφοράς). Η οδηγία περιέχει κατάλογο με έξι δράσεις προτεραιότητας που καλύπτουν:

α) την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε κλίμακα Ένωσης·

β) την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε κλίμακα Ένωσης·

γ) δεδομένα και διαδικασία για τη δωρεάν, όπου είναι δυνατόν, παροχή στους χρήστες ελάχιστων καθολικών πληροφοριών σχετικά με την κυκλοφορία που αφορούν την οδική ασφάλεια·

δ) την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού eCall[2] σε κλίμακα Ένωσης·

ε) την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων· και

στ) την παροχή υπηρεσιών κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων.

Προσδιορίζονται επίσης τομείς προτεραιότητας, στους οποίους πρέπει να συνεχισθούν οι εργασίες: βέλτιστη χρήση δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις (τομέας προτεραιότητας Ι)· αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών (τομέας προτεραιότητας ΙΙ), εφαρμογές ITS σχετικά με την ασφάλεια και προστασία του οδικού δικτύου (τομέας προτεραιότητας ΙΙΙ), σύνδεση του οχήματος με την υποδομή μεταφορών (τομέας προτεραιότητας IV). Οι εν λόγω τομείς προτεραιότητας αντιστοιχούν στους πρώτους τέσσερις τομείς προτεραιότητας του σχεδίου δράσης ITS[3].

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας ITS, πρέπει να εγκριθούν πρώτα προδιαγραφές για τις έξι δράσεις προτεραιότητας πριν εγκριθούν προδιαγραφές για άλλες δράσεις των τομέων προτεραιότητας. Καθώς οι έξι δράσεις προτεραιότητας αποτελούν μέρος των τομέων προτεραιότητας Ι και ΙΙΙ, οι εργασίες σχετικά με τις προδιαγραφές εστιάσθηκαν πρωτίστως σε αυτούς τους δύο τομείς προτεραιότητας.

[1] ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EL:NOT

Η οδηγία 2010/40/ΕΕ βασίζεται σε μία προσέγγιση σε δύο στάδια:

- η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να θεσπίσει, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), τις απαραίτητες προδιαγραφές — συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών, τεχνικών, οργανωτικών διατάξεων ή της παροχής υπηρεσιών — για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής χρήσης των ITS[4].
- σε δεύτερο στάδιο, το αργότερο δώδεκα μήνες από την έγκριση των αναγκαίων προδιαγραφών για μια δράση προτεραιότητας, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει πρόταση, εφόσον χρειάζεται, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 294 της ΣΛΕΕ, για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης δράσης προτεραιότητας. Η Επιτροπή πρέπει να διεξαγάγει εκτίμηση των επιπτώσεων που θα περιλαμβάνει ανάλυση κόστους/οφέλους για μια τέτοια πρόταση[5].

Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή ενέκρινε πρόγραμμα εργασίας[6] όπου προσδιορίζονται και ιεραρχούνται οι εργασίες που θα αναληφθούν βάσει της οδηγίας ITS (βλ. 2.1).

Για τη συμμετοχή των δημοσίων αρχών και των ιδιωτικών φορέων στην εφαρμογή της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, η Επιτροπή επικουρείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ITS, η οποία συγκεντρώνει εκπροσώπους από τα κράτη μέλη, και από την Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS η οποία απαρτίζεται από υψηλού επιπέδου εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων φορέων ITS.

Στα καθήκοντα της Επιτροπής περιλαμβάνεται, επίσης, η έγκριση κατευθυντηρίων γραμμών για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη[7] και σε τακτά χρονικά διαστήματα σχετικά με τη σημειούμενη πρόοδο των εργασιών.

Εκτός από τις ειδικές υποχρεώσεις που αφορούν την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την ασφάλεια και την ευθύνη[8], τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι προδιαγραφές που θα εγκριθούν, θα εφαρμόζονται στις εφαρμογές και τις υπηρεσίες ITS όταν εγκατασταθούν στην επικράτειά τους. Τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να καταβάλουν προσπάθειες να συνεργάζονται στους τομείς προτεραιότητας, ενόσω δεν έχουν εγκριθεί προδιαγραφές. Οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη απορρέουν από το άρθρο 17 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ. Σκοπός είναι να γίνουν πιο γνωστές οι διάφορες δραστηριότητες και οι προθέσεις των κρατών μελών και να δοθεί ώθηση στις δραστηριότητες αυτές με καλύτερη αναγνώριση της προστιθέμενης αξίας των ITS για τις πολιτικές μεταφορών σε εθνικά περιβάλλοντα.

---

[4] Άρθρο 3 της οδηγίας ITS

[5] Άρθρο 6 της οδηγίας ITS

[6] Το πρόγραμμα εργασίας για την εφαρμογή της οδηγίας 2010/40/ΕΕ εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 15 Φεβρουαρίου 2011 (Ε(2011) 289 τελικό) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_el.pdf

[7] Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την έγκριση κατευθυντηρίων γραμμών για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 193 της 23.7.2011, σ. 48.

[8] Βλ. άρθρα 10 και 11 της οδηγίας ITS.

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 της οδηγίας ITS, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει έκθεση ανά τρία έτη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην εφαρμογή της οδηγίας. Η έκθεση πρέπει να συνοδεύεται από ανάλυση της λειτουργίας και της εφαρμογής των άρθρων 5 έως 11 και του άρθρου 16, καθώς και των χρησιμοποιούμενων και των απαιτούμενων χρηματοδοτικών πόρων. Στην έκθεση πρέπει να αξιολογείται επίσης εάν χρειάζεται τροποποίηση της οδηγίας, ανάλογα με την περίπτωση. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 της οδηγίας, η Επιτροπή πρέπει «να υποβάλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη περιόδου πέντε ετών μετά τις 27 Αυγούστου 2010.»

Με την παρούσα έκθεση εκπληρώνονται και οι δύο προαναφερόμενες υποχρεώσεις. Η έκθεση συνοδεύεται επίσης από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την έκθεση προόδου και την επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS και από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών του 2011 (εθνικές δραστηριότητες και έργα τους στους τομείς προτεραιότητας) και του 2012 (εθνικές δράσεις ITS που προτείνονται για την επόμενη πενταετία), οι οποίες υποβλήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας ITS.

### 1.2. Μεταφορά της οδηγίας 2010/40/ΕΕ στο δίκαιο των κρατών μελών

Σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας, τα κράτη μέλη έπρεπε να θέσουν σε ισχύ, μέχρι τις 27 Φεβρουαρίου 2012, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την εν λόγω οδηγία και να τις κοινοποιήσουν στην Επιτροπή.

Έως την ημερομηνία αυτή, μόνο επτά κράτη μέλη είχαν κοινοποιήσει στην Επιτροπή τα εθνικά μέτρα μεταφοράς. Αρκετά κράτη μέλη χρειάστηκαν από ένα επιπλέον έτος και το τελευταίο κράτος μέλος κοινοποίησε την τελική πράξη μεταφοράς στις 2 Ιανουαρίου 2014. Στις συνεδριάσεις της επιτροπής ITS, αρκετά κράτη μέλη δήλωσαν ότι αυτό δείχνει τη δυσκολία μεταφοράς της οδηγίας: η οδηγία περιλαμβάνει πολύ λίγα πραγματικά ειδικά μέτρα άμεσης μεταφοράς, διότι αποτελεί πλαίσιο το οποίο επιτρέπει τη θέσπιση μεταγενέστερων κανονιστικών μέτρων.

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

### 2.1. Πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 5 της οδηγίας ITS και σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στην οδηγία, η Επιτροπή ενέκρινε πρόγραμμα εργασίας, μετά από διαβούλευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ITS.

Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει την περίοδο 2011-15 και παρέχει γενική ετήσια επισκόπηση των κύριων καθηκόντων και δραστηριοτήτων που πρόκειται να εκτελεστούν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας ITS. Εστιάζεται στην εκπόνηση των προδιαγραφών που αφορούν τις έξι δράσεις προτεραιότητας και τις εκτιμώμενες ημερομηνίες έγκρισή τους.

## 2.2. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές

### *2.2.1. Μεθοδολογία*

Η εκπόνηση των προδιαγραφών πραγματοποιήθηκε με βάση τη συμφωνία-πλαίσιο για τις σχέσεις μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[9] και την κοινή συνεννόηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις[10].

Οι ενέργειες και οι εργασίες στο πλαίσιο της εκπόνησης των προδιαγραφών συνίστανται στα εξής:

- Συλλογή των υφιστάμενων δεδομένων και αποτελεσμάτων από ευρωπαϊκές μελέτες, ερευνητικά προγράμματα, εθνικά έργα υλοποίησης, δημόσιες διαβουλεύσεις, υφιστάμενες δραστηριότητες ενώσεων, εισηγήσεις εμπλεκόμενων παραγόντων, κ.λπ.

- Ανάλυση κόστους-οφέλους.

- Ανάλυση των αποκλίσεων και ανάλυση των απαιτήσεων και των πιθανών προσεγγίσεων, ιδίως μέσω διαδικτυακών δημόσιων διαβουλεύσεων που ανέλαβε η Επιτροπή για να βεβαιωθεί για τις απόψεις και τις θέσεις των πολιτών, των ενδιαφερομένων φορέων και κρατών μελών.

- Διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σχετικά με το σχέδιο προδιαγραφών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έλαβαν όλα τα σχετικά έγγραφα κατά τη σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προσκλήθηκαν στις συνεδριάσεις των εμπειρογνωμόνων.

- Γνώμη της Ευρωπαϊκής Συμβουλευτικής Ομάδας ITS για το σχέδιο προδιαγραφών.

Σε αυτήν την προπαρασκευαστική εργασία συνέβαλαν επίσης σημαντικά και διάφορες δράσεις, μελέτες, ημερίδες κ.λπ. σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου δράσης ITS (βλ. έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για την έκθεση προόδου και την επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS).

### *2.2.2. Δράσεις προτεραιότητας*

Οι έξι δράσεις προτεραιότητας για την εκπόνηση και τη χρήση προδιαγραφών και προτύπων καθορίζονται στο άρθρο 3 της οδηγίας ITS και στο παράρτημα I αυτής.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας ITS, η Επιτροπή έπρεπε να θεσπίσει έως τις 27 Φεβρουαρίου 2013 προδιαγραφές για μία ή περισσότερες δράσεις προτεραιότητας. Επιπλέον, το πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής όριζε το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα για την έγκριση προδιαγραφών για τις πρώτες έξι δράσεις προτεραιότητας:

α) παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε κλίμακα Ένωσης: τέταρτο τρίμηνο του 2014·

---

[9] ΕΕ L 304 της 20.11.2010, σ. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

β) παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε κλίμακα Ένωσης: τέταρτο τρίμηνο του 2013·

γ) δεδομένα και διαδικασίες για τη δωρεάν, όπου είναι δυνατόν, παροχή στους χρήστες ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια: τέταρτο τρίμηνο του 2012·

δ) εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού eCall σε κλίμακα Ένωσης: τέταρτο τρίμηνο του 2012·

ε) παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων: τέταρτο τρίμηνο του 2012·

στ) παροχή υπηρεσιών κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων: τέταρτο τρίμηνο του 2013.

**Εγκριθείσες προδιαγραφές**

Η Επιτροπή τήρησε την προθεσμία της 27ης Φεβρουαρίου 2013 θεσπίζοντας στις 26 Νοεμβρίου 2012 την πρώτη δέσμη προδιαγραφών για τη δράση προτεραιότητας **δ)** με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013 σχετικά με την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού πανευρωπαϊκού συστήματος eCall[11]. Σε αυτόν τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό καθορίζονται οι προδιαγραφές, βάσει προτύπων, για την αναβάθμιση της υποδομής των δημόσιων κέντρων λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης (PSAP) που απαιτείται για την ορθή λήψη και διεκπεραίωση των κλήσεων eCall, ώστε να διασφαλιστούν η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια της εναρμονισμένης πανευρωπαϊκής υπηρεσίας eCall.

Όσον αφορά τη δράση προτεραιότητας **γ)**, η Επιτροπή εξέδωσε στις 15 Μαΐου 2013 τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013 σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, εφόσον είναι δυνατόν, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια[12]. Στον κανονισμό καθορίζονται οι απαραίτητες προδιαγραφές για να εξασφαλιστεί συμβατότητα, διαλειτουργικότητα και συνέχεια στην εγκατάσταση και την επιχειρησιακή χρήση των σχετικών δεδομένων και διαδικασιών για συγκεκριμένο σύνολο περιστατικών οδικής ασφάλειας. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός απευθύνεται τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς φορείς και προβλέπει την ανταλλαγή δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια χωρίς πρόσθετο κόστος για τους τελικούς χρήστες μέσω ενός εθνικού σημείου πρόσβασης σε κοινό τυποποιημένο μορφότυπο (DATEX[13]), ώστε να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα και η προβλεψιμότητα των δυνητικών χρηστών των δεδομένων αυτών. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατόν να τεθούν λεπτομερείς απαιτήσεις για την ποιότητα μέσα στο χρονοδιάγραμμα εκπόνησης των προδιαγραφών αυτών: για τον λόγο αυτόν συστάθηκε ειδική επιχειρησιακή ομάδα, στην οποία συμμετέχουν ενδιαφερόμενοι

11 ΕΕ L 91 της 3.4.2013, σ. 1.

12 ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6.

13 DATEX: Ευρωπαϊκή Τεχνική Προδιαγραφή για τη Μοντελοποίηση και την Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τα ITS

παράγοντες του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, που θα εξετάσει τα κριτήρια ποιότητας και τις μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Όσον αφορά τη δράση προτεραιότητας ε), η Επιτροπή εξέδωσε στις 15 Μαΐου 2013 τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 885/2013) όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων[14]. Ο κανονισμός καθορίζει τις απαραίτητες προδιαγραφές που απαιτούνται για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα, η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια στην εγκατάσταση και την επιχειρησιακή χρήση των υπηρεσιών πληροφοριών. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός απευθύνεται τόσο στους δημόσιους όσο και στους ιδιωτικούς φορείς και καθορίζει τα απαραίτητα στοιχεία για την παροχή υπηρεσιών πληροφοριών με εναρμονισμένο τρόπο, καθώς και ορισμένα προηγμένα χαρακτηριστικά των δυναμικών πληροφοριών. Όπως για τη δράση προτεραιότητας γ), οι απαιτήσεις ποιότητας είναι ελάχιστες.

Αυτές οι τρεις προδιαγραφές εκπονήθηκαν σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη σε ειδικές συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων[15], στις οποίες κλήθηκαν να συμμετάσχουν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων, και μετά από διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως μέσω διαδικτυακών δημόσιων διαβουλεύσεων και ημερίδων.

**Τρέχουσες εργασίες σχετικά με τις υπόλοιπες δράσεις προτεραιότητας**

Στο πλαίσιο των εργασιών σχετικά με τις προδιαγραφές για τη δράση προτεραιότητας α) αναφορικά με τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε κλίμακα Ένωσης, έχουν δρομολογηθεί διάφορες πρωτοβουλίες (1st Smart Mobility Challenge (1η Πρόκληση Ευφυούς Κινητικότητας[16]), μελέτες, ημερίδες και δημόσιες διαβουλεύσεις[17]). Στόχος είναι να εγκριθούν οι εν λόγω προδιαγραφές το 2015. Παράλληλα, η Επιτροπή άρχισε διάλογο[18] σχετικά με ενδεχόμενη πρωτοβουλία για την πρόσβαση σε δεδομένα των πολυτροπικών μεταφορών, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα προσβασιμότητας στα δεδομένα μεταφορών, τα οποία θα καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις υπηρεσίες κινητικότητας. Ο προβληματισμός αυτός οδήγησε σε ένα πρώτο στάδιο στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «οδικός χάρτης για την παροχή πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, τον σχεδιασμό και τις υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων» σε κλίμακα ΕΕ τον Ιούνιο του 2014[19]. Αυτό θα οδηγήσει πιθανώς σε νομική πρόταση σχετικά με την πρόσβαση στα δεδομένα πολυτροπικών μετακινήσεων και κυκλοφορίας, ανάλογα με την έκβαση της εκτίμησης των επιπτώσεων που θα ολοκληρωθεί κατά τη διάρκεια του 2014.

Για τη δράση προτεραιότητας β) αναφορικά με τις υπηρεσίες πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, η Επιτροπή έχει ήδη οργανώσει διάφορα σεμινάρια και συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων στο πλαίσιο της εκπόνησης των προδιαγραφών. Στόχος είναι να εγκριθούν οι εν λόγω προδιαγραφές έως τα τέλη του

14 ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 1.

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

16 1st Smart Mobility Challenge : http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_el.htm

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

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 τελικό

2014. Η καθυστέρηση αυτή ως προς το αρχικά προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα εξηγείται εν μέρει από το ευρύτατο πεδίο εφαρμογής των προδιαγραφών αυτών, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας ITS, και από την ανάγκη συναίνεσης με τα κράτη μέλη ως προς το πεδίο εφαρμογής των προδιαγραφών. Οι προδιαγραφές θα εστιασθούν στους όρους διευκόλυνσης των υπηρεσιών πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε κλίμακα ΕΕ και, ως εκ τούτου, σχετίζονται πολύ περισσότερο με τις υποστηρικτικές λειτουργίες παρά με αυτές καθαυτές τις υπηρεσίες.

Σχετικά με τις προδιαγραφές για τη δράση προτεραιότητας στ) αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων, η Επιτροπή διεξήγαγε αρκετές διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και τα κυριότερα ενδιαφερόμενα μέρη. Στις συζητήσεις τονίσθηκε ότι είναι λίγοι οι χώροι στάθμευσης που θα μπορούσαν να προσφέρουν υπηρεσίες κράτησης το 2014 (αντιπροσωπεύουν μόνον το 2% των θέσεων στάθμευσης) και ότι, συνεπώς, επί του παρόντος δεν χρειάζονται προδιαγραφές και πρότυπα για την κράτηση χώρων στάθμευσης. Ωστόσο, οι επερχόμενες εξελίξεις θα παρακολουθούνται και, εάν κριθεί σκόπιμο, το θέμα θα επανεξετασθεί σε αυτήν την προοπτική. Εάν χρειασθούν δραστηριότητες τυποποίησης, ενδέχεται να εξεταστούν στο ευρύτερο πλαίσιο της επικείμενης πρωτοβουλίας «e-Freight».

*2.2.3. Άλλες δράσεις στους τομείς προτεραιότητας και πέραν αυτών*

Όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας ITS, η Επιτροπή πρέπει να θεσπίσει προδιαγραφές για άλλες δράσεις σε τομείς προτεραιότητας που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας ITS, μετά την έγκριση των αναγκαίων προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας. Όπως εξηγήθηκε στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την έκθεση προόδου και την επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS, έχουν αρχίσει εργασίες για τα *συνεργατικά συστήματα*, τα οποία βασίζονται σε ερευνητικά έργα και πολλές διαβουλεύσεις των ενδιαφερομένων μερών, μεταξύ των οποίων και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ITS και η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS. Σκοπός είναι να αξιολογηθούν τα εμπόδια και οι όροι διευκόλυνσης και να προσδιορισθεί ο τρόπος με τον οποίο η Επιτροπή μπορεί να προωθήσει την εγκατάσταση των εν λόγω συστημάτων στην Ένωση. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν προπαρασκευαστικές μελέτες με σκοπό να προωθηθεί η ανοικτή πρόσβαση στις υπηρεσίες ITS (*εποχούμενη πλατφόρμα ανοιχτής πρόσβασης (open in-vehicle platform)*). Επίσης, υπάρχουν ενδείξεις ότι θα ήταν δυνατόν να διερευνηθούν περαιτέρω νέοι πιθανοί τομείς για την εκπόνηση προδιαγραφών (π.χ. πληθοπορισμός για δεδομένα μεταφορών, αυτοματοποιημένη οδήγηση) με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της πρακτικής χρήσης των ευφυών συστημάτων μεταφορών.

## 2.3. Προτάσεις εγκατάστασης

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

Πέραν της σύστασης προς τα κράτη μέλη με αντικείμενο τους φορείς εκμετάλλευσης δικτύων κινητής τηλεφωνίας για την υποστήριξη της μετάδοσης των eCall[20] και τις

[20] Ε(2011) 6269 τελικό

προδιαγραφές[21] που περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την αναβάθμιση της υποδομής των δημόσιων κέντρων λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης, η Επιτροπή ενέκρινε στις 13 Μαΐου 2013 δύο νομοθετικές προτάσεις: η μία είναι πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εγκατάσταση πανενωσιακού διαλειτουργικού συστήματος eCall[22], ενώ η δεύτερη είναι πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για την εγκατάσταση του συστήματος eCall[23] σε οχήματα.

Η πρόταση απόφασης εγκρίθηκε από τους συννομοθέτες στις 25 Μαΐου 2014 και στη συνέχεια δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα[24]. Σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασης, τα δημόσια κέντρα λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης πρόκειται να καταστούν λειτουργικά σε ολόκληρη την Ένωση το αργότερο 6 μήνες πριν από την ημερομηνία εφαρμογής των απαιτήσεων έγκρισης τύπου για το εποχούμενο σύστημα eCall και ούτως ή άλλως το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 2017. Η εν λόγω απόφαση προβλέπει ρητά το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να οργανώσει τις οικείες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης κατά τρόπο που αρμόζει καλύτερα στις ανάγκες του και είναι πλέον αποδοτικός από άποψη κόστους.

Η νομοθετική διαδικασία όσον αφορά την πρόταση έγκρισης τύπου για το εποχούμενο σύστημα eCall είναι ακόμη σε εξέλιξη.

*2.3.2. Άλλες δράσεις προτεραιότητας (γ) και ε))*

Πρόσφατα, ορισμένα κράτη μέλη δραστηριοποιήθηκαν πολύ στην εγκατάσταση υπηρεσιών που σχετίζονται με τις δράσεις προτεραιότητας γ) αναφορικά με τις υπηρεσίες πληροφόρησης σχετικές με την οδική ασφάλεια και ε) αναφορικά με τις υπηρεσίες πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων. Ωστόσο, σε καιρούς σπανιζόντων χρηματοδοτικών πόρων, φαίνεται πιο εύλογο, πριν καθορισθεί κάποια γενική υποχρέωση εγκατάστασης, να υποστηριχθούν πρώτα οι ενέργειες που ακολούθησαν την έγκριση των προδιαγραφών, με παρακολούθηση και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και με την τελευταία πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τις επικείμενες προσκλήσεις στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη». Με βάση τα διδάγματα από αυτές τις πρώτες προσπάθειες και με υπόβαθρο τις βέλτιστες πρακτικές, θα αξιολογηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο εάν χρειάζονται προτάσεις νομοθετικών πράξεων για την υποχρεωτική εγκατάσταση θα αξιολογηθεί.

## 2.4. Πρότυπα

Από την έκδοση της οδηγίας ITS πολλές δραστηριότητες τυποποίησης που σχετίζονται με τους τομείς προτεραιότητας βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν ολοκληρωθεί.

Τα πρότυπα eCall που αναφέρονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013 έχουν εγκριθεί. Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης, το πρότυπο CEN/TS 16454 για τις διακριτές δοκιμές συμμόρφωσης eCall αναμένεται να καταστεί πλήρες πρότυπο CEN πριν από τα τέλη του 2014. Θα

21 Κατ'εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 305/2013
22 COM(2013)315 final
23 COM(2013)316 final
24 ΕΕ L 164 της 3.6.2014, σ. 6.

ολοκληρωθεί επίσης μικρής κλίμακας αναθεώρηση των προτύπων αυτών προκειμένου να ενσωματωθούν τα αποτελέσματα των πιλοτικών έργων HeERO[25], πιθανότατα πριν τα τέλη του 2014.

Η υλοποίηση της εντολής τυποποίησης M/453 για τα συνεργατικά συστήματα έχει προχωρήσει ικανοποιητικά. Τόσο η CEN (TC 278 WG16) όσο και το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων ETSI (TC ITS), αλλά και άλλοι οργανισμοί τυποποίησης, εκπόνησαν πρότυπα για συνεργατικά ITS που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εντολής M/453. Η αξιολόγηση της εφαρμογής των υφιστάμενων προτύπων είναι μια εν εξελίξει δραστηριότητα της διαδικασίας τυποποίησης στις σχετικές τεχνικές επιτροπές και ομάδες εργασίας των CEN, ISO, SAE, IEEE και ETSI[26]. Οι εργασίες τυποποίησης ITS ωφελούνται από τη διεθνή συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και άλλους εταίρους που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια εναρμόνιση των προτύπων ITS. Η συνεργασία αυτή επιταχύνει τον καθορισμό των προτύπων και οδηγεί στην ταχύτερη εγκατάσταση των ITS.

Έχουν προσδιοριστεί πρόσθετες ανάγκες τυποποίησης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ITS. Σε αυτές συγκαταλέγονται η εφαρμογή του eCall σε οχήματα κατηγοριών άλλων από τις M1 και N1, οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την πιστοποίηση των συστημάτων eCall (δευτερογενής αγορά), η ολοκλήρωση της εντολής M/453, η ανοικτή εποχούμενη πλατφόρμα αρχιτεκτονικής, η ενσωμάτωση επακριβών (δημόσιων) δεδομένων του οδικού δικτύου σε ψηφιακούς χάρτες, η ασφαλής ενσωμάτωση και λειτουργία των νομαδικών συσκευών, και τα αστικά ITS. Τα ανωτέρω περιλήφθηκαν όλα στο κυλιόμενο σχέδιο του 2013 της Επιτροπή για την τυποποίηση στον τομέα των ΤΠΕ[27] ενόψει πιθανών μελλοντικών εντολών τυποποίησης.

## 2.5. Μη δεσμευτικά μέτρα

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

Όπως απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας ITS, η Επιτροπή εξέδωσε στις 13 Ιουλίου 2011 κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ[28].

### *2.5.2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα αστικά ITS*

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εκπονήθηκαν με βάση το σχέδιο δράσης ITS (βλ. έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την έκθεση προόδου και επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS). Εντάθηκε η ευαισθητοποίηση για τα χαρακτηριστικά των αστικών ITS και συγκεντρώθηκαν στοιχεία για το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την αξιοποίηση των ευφυών συστημάτων μεταφορών για τις πόλεις της ΕΕ[29], το οποίο ήταν μέρος της

---

25 Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα πιλοτικά έργα HeERO έργα www.heero-pilot.eu

26 CEN: Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης, ISO: Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης,
SAE: Ένωση Μηχανικών Αυτοκινήτων, IEEE: Ινστιτούτο ηλεκτρολόγων και ηλεκτρονικών μηχανικών,
ETSI: Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 ΕΕ L 193 της 23.7.2011, σ. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα που εκδόθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2013[30].

## 2.6. Προστασία των κανόνων για τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα

Σχετικές διατάξεις που σχετίζονται με την προστασία των προσωπικών δεδομένων, την ασφάλεια και τους κανόνες περαιτέρω χρήσης των πληροφοριών έχουν περιληφθεί σε όλες τις εγκριθείσες προδιαγραφές. Αυτές βασίζονται σε προπαρασκευαστική μελέτη[31] που εκπονήθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης ITS[32] και σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας ITS. Ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων ήταν προσκεκλημένος σε συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών για την εκπόνηση προδιαγραφών και λήφθηκαν δεόντως υπόψη οι γνώμες του για τα τελικά σχέδια των προδιαγραφών. Το ίδιο πρόκειται να συμβεί και με όλες τις μελλοντικές προδιαγραφές και προτάσεις.

## 2.7. Ευθύνη

Σχετικές διατάξεις για τους κανόνες περί ευθύνης έχουν συμπεριληφθεί σε όλες τις εγκριθείσες προδιαγραφές. Οι διατάξεις βασίζονται σε προπαρασκευαστική μελέτη[33] που εκπονήθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης ITS και είναι σύμφωνες με το άρθρο 11 της οδηγίας ITS. Το ίδιο πρόκειται να συμβεί και με όλες τις μελλοντικές προδιαγραφές και προτάσεις.

## 2.8. Εκθέσεις των κρατών μελών

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

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 της οδηγίας ITS, τα κράτη μέλη όφειλαν να υποβάλουν στην Επιτροπή το αργότερο έως τις 27 Αυγούστου 2011 έκθεση για τις οικείες εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας που απαριθμούνται στο άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας.

Οι εκθέσεις αυτές παρείχαν μια πρώτη επισκόπηση για τους τέσσερις τομείς προτεραιότητας της οδηγίας ITS σχετικά με την εφαρμογή της σε όλη την Ένωση.

Αυτές οι εκθέσεις του 2011 αναλύονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών» που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας ITS, τα κράτη μέλη έπρεπε να υποβάλουν έκθεση έως τις 27 Αυγούστου 2014 με αντικείμενο την πρόοδο που έχει σημειωθεί από την υποβολή της έκθεσης του 2011.

### *2.8.2. Πληροφορίες για προβλεπόμενες εθνικές δράσεις ITS κατά την επόμενη πενταετία*

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 της οδηγίας ITS, τα κράτη μέλη όφειλαν να υποβάλουν στην Επιτροπή το αργότερο έως τις 27 Αυγούστου 2012 πληροφορίες για εθνικές δράσεις ITS που έχουν προταθεί για την επόμενη πενταετία.

---

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

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EL:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Αυτές οι εκθέσεις του 2012 αναλύονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών» που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Για πρώτη φορά από την έκδοση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, στις εκθέσεις αυτές περιγράφονται οι προθέσεις των κρατών μελών όσον αφορά την εγκατάσταση των ITS στην επικράτειά τους κατά τα επόμενα πέντε έτη. Αποδεικνύεται το έντονο ενδιαφέρον και η βούληση των κρατών μελών να προωθήσουν την εγκατάσταση των ITS σε όλη την Ευρώπη, ώστε να υποστηριχθεί η συνέχεια της παροχής υπηρεσιών και η ευφυής κινητικότητα, και φαίνεται ιδίως η σαφής τάση προς περαιτέρω εμπλοκή τους στις υπηρεσίες πληροφόρησης.

Όπως προέκυψε ήδη από τις εθνικές εκθέσεις του 2011, τα κράτη μέλη προέβησαν σε επενδύσεις και ενημέρωσαν ότι θα συνεχίσουν να επενδύουν στον τομέα προτεραιότητας Ι «Βέλτιστη αξιοποίηση οδικών, κυκλοφοριακών και ταξιδιωτικών δεδομένων» και στον τομέα προτεραιότητας ΙΙ «Συνέχεια των υπηρεσιών ITS για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των εμπορευματικών μεταφορών» (περισσότερες πληροφορίες στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών»)[34]. Ως εκ τούτου, οι προδιαγραφές στους τομείς αυτούς θα συμβάλλουν οπωσδήποτε να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα και η συνέχεια των ήδη εγκατεστημένων και των μελλοντικών υπηρεσιών, ενώ ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη συμβατότητα με υπάρχουσες εφαρμογές.

Οι δραστηριότητες που αφορούν τον τομέα προτεραιότητας ΙΙΙ «Εφαρμογές ITS σχετικά με την ασφάλεια και προστασία του οδικού δικτύου» φαίνεται ότι είναι πιο περιορισμένες και να εστιάζονται κυρίως σε ορισμένες ειδικές δράσεις (π.χ. το eCall, υπηρεσίες πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών), για τις οποίες έχουν εγκριθεί σήμερα προδιαγραφές.

Αν και το δυναμικό συμβολής του τομέα προτεραιότητας IV «Σύνδεση του οχήματος με την υποδομή μεταφορών» στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης αναγνωρίζεται από τα κράτη μέλη, οι δραστηριότητες είναι ακόμη σε ερευνητικό/δοκιμαστικό/πιλοτικό στάδιο. Αρκετά κράτη μέλη έχουν ειδικά σχέδια για πιλοτικά έργα, πολλά ενδιαφερόμενα μέρη όμως φαίνεται ότι εξακολουθούν να είναι σε κατάσταση αναμονής, μέχρι να εμφανισθούν σαφή επιχειρηματικά μοντέλα για την εγκατάσταση των υπηρεσιών ITS σε μεγάλη κλίμακα και να υπάρξει ελάχιστο ποσοστό διείσδυσης των εξοπλισμένων οχημάτων στη αγορά ή κάλυψης υποδομών. Φαίνεται ότι για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση είναι αναγκαίος ο συντονισμός όλων των εμπλεκομένων φορέων, πέραν της απλής έγκρισης προδιαγραφών ή της χρηματοδοτικής στήριξης πιλοτικών έργων.

## 2.9. Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS

Σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας, η Επιτροπή συνέστησε Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS με σκοπό να τη συμβουλεύει σχετικά με τις επιχειρηματικές και τις τεχνικές πλευρές της εγκατάστασης και της χρήσης των ITS στην Ένωση. Η ομάδα απαρτίζεται από εκπροσώπους υψηλού επιπέδου των σχετικών παρόχων υπηρεσιών ITS, ενώσεων χρηστών, φορέων εκμετάλλευσης μεταφορών και εγκαταστάσεων, της μεταποιητικής βιομηχανίας, των κοινωνικών

[34] SWD(2014) 319

εταίρων, των επαγγελματικών ενώσεων, τοπικών αυτοδιοικήσεων και λοιπών σχετικών φόρουμ.

Η Ευρωπαϊκή Συμβουλευτική Ομάδα ITS συστάθηκε με απόφαση της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 2011[35] και τα μέλη της διορίσθηκαν στις 27 Ιανουαρίου 2012, μετά από ανοικτή πρόσκληση για την υποβολή υποψηφιότητας[36].

Η πρώτη συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 23 Μαρτίου 2012 και η δεύτερη στις 26 Φεβρουαρίου 2013. Οι συνεδριάσεις αυτές έδωσαν την αφορμή για συζητήσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς σε τρέχοντα θέματα ITS, και ιδίως τις στρατηγικές για τους όρους διευκόλυνσης των υπηρεσιών πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, την πρόσβαση σε δεδομένα μεταφορών και την εγκατάσταση συνεργατικών συστημάτων. Βοήθησαν επίσης στη διαμόρφωση κοινής εικόνας για την εγκατάσταση συνεργατικών συστημάτων από τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως με την προτεινόμενη πλατφόρμα για τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και τη ενοποίηση όλων των πρωτοβουλιών, ώστε να αποφευχθεί η αποσπασματική ποικιλομορφία και να διασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα υπηρεσιών, συστημάτων και τεχνολογιών.

Η Επιτροπή ζητούσε συστηματικά από τα μέλη της Ευρωπαϊκής Συμβουλευτικής Ομάδας ITS γραπτές γνώμες για τις επιχειρηματικές και τις τεχνικές πτυχές του σχεδίου προδιαγραφών, στις οποίες διατυπώθηκαν χρήσιμες παρατηρήσεις για την οριστικοποίηση των προδιαγραφών.

Τα κύρια πορίσματα αυτών των συνεδριάσεων διαβιβάσθηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ITS, όπως απαιτείται από την οδηγία ITS.

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

### 3.1. Διάφορες εκφάνσεις

Η οδηγία ITS παρέχει ένα πλαίσιο για την ταχεία έγκριση των προδιαγραφών με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται από την Επιτροπή. Η προσέγγιση αυτή διευκολύνει την πιο ομαλή έγκριση προδιαγραφών αναφορικά με τις τρεις πρώτες δράσεις προτεραιότητας για τις σχετικές με την οδική ασφάλεια υπηρεσίες πληροφόρησης γ), για το eCall δ) και τις υπηρεσίες πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών ε).

Ωστόσο, το πλαίσιο στο οποίο εγκρίθηκαν οι εν λόγω προδιαγραφές ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με τη δράση, και κυρίως ανάλογα με τον βαθμό προόδου των ενωσιακών και των εθνικών δράσεων και των δημόσιων ή ιδιωτικών πρωτοβουλιών στους εν λόγω τομείς.

Για το eCall, οι αρχές της πρωτοβουλίας έχουν ήδη καθοριστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «eCall): Ώρα για εγκατάσταση»[37] και εκδόθηκε ήδη σύσταση[38]

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32013H0426(01):EL:NOT.

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Κατάλογος των μελών και συνοπτικά πρακτικά των συνεδριάσεων διατίθενται στο μητρώο των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

37 COM(2009) 434 τελικό.

προς τα κράτη μέλη για τους φορείς εκμετάλλευσης δικτύων κινητών τηλεπικοινωνιών. Επιπλέον, υπήρχαν ήδη τα πρότυπα όταν προτάθηκαν τα πρώτα σχέδια προδιαγραφών προς συζήτηση με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Έχουν επίσης δρομολογηθεί πιλοτικά έργα προ-εγκατάστασης με βάση τα πρότυπα αυτά. Η οδηγία ITS χρησίμευσε συνεπώς ως συμπλήρωμα στην προσέγγιση και τις πρωτοβουλίες που βρίσκονται σε εξέλιξη, καλύπτοντας το κενό όσον αφορά τα δημόσια κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης, γνωστά ως δημόσια κέντρα λήψης κλήσεων.

Η κατάσταση ήταν πολύ διαφορετική για τις ελάχιστες υπηρεσίες πληροφόρησης σχετικά με την οδική ασφάλεια και τις υπηρεσίες πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών. Δεν υπήρχαν εξειδικευμένα πρότυπα στα οποία να βασίζονται οι προδιαγραφές, μολονότι τα πρότυπα DATEX II, TPEG και RDS TMC[39] χρησίμευσαν ως βάση αναφοράς σε ορισμένες πτυχές. Επιπλέον, διάφορες υπηρεσίες ήταν ήδη σε λειτουργία σε ορισμένα κράτη μέλη. Αυτή η γενική κατάσταση προκάλεσε και άλλα ερωτήματα όσον αφορά τους όρους εφαρμογής των επικείμενων προδιαγραφών σε ήδη υπάρχουσες υπηρεσίες. Δεδομένου του σχετικά περιορισμένου πεδίου εφαρμογής αυτών των δύο δράσεων, ήταν πάντως δυνατόν να εγκριθούν προδιαγραφές σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, όπως και να πραγματοποιηθεί η αναγκαία στοχευμένη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους.

Η πρόκληση αυτή αποδεικνύεται μεγαλύτερη για τις εναπομένουσες δύο δράσεις προτεραιότητας: τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης α)· και την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο β). Αιτία είναι το ευρύτερο πεδίο εφαρμογής και ο αριθμός εμπλεκόμενων φορέων. Το ίδιο ισχύει και για άλλες δράσεις για τις οποίες ενδέχεται να χρειαστεί πιο διεξοδική προσέγγιση, πέραν της απλής έγκρισης προδιαγραφών.

## 3.2. Άσκηση της εξουσιοδότησης

### Πολιτική αποδοχή από τα κράτη μέλη

Η περίπτωση του συστήματος «eCall» προσέφερε ορισμένα διδάγματα όσον αφορά τις λεπτές διαφορές που ενδέχεται να υπάρχουν μεταξύ του έργου που επιτελείται στο πλαίσιο των προδιαγραφών με εθνικούς εμπειρογνώμονες και του πολιτικού ελέγχου από το Συμβούλιο, μόλις εγκριθούν οι προδιαγραφές από την Επιτροπή. Μολονότι υποστηρίχθηκε σχεδόν ομόφωνα το περιεχόμενο των προδιαγραφών του eCall σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, στο Συμβούλιο επτά κράτη μέλη έφεραν αντίρρηση, ωστόσο, ελλείψει ειδικής πλειοψηφίας το Συμβούλιο δεν προέβαλε αντιρρήσεις. Οι λόγοι που προβλήθηκαν από ορισμένα από αυτά τα επτά κράτη μέλη δεν συνδέονταν κατ'ανάγκη με τις προδιαγραφές με την αυστηρή έννοια, αλλά με την πρωτοβουλία eCall εν γένει, και συγκεκριμένα με τη χρηματοδότηση της

---

38 Σύσταση 2011/750/ΕΕ της Επιτροπής, της 8ης Σεπτεμβρίου 2011, για τη στήριξη μιας πανευρωπαϊκής υπηρεσίας κλήσης eCall σε δίκτυα ηλεκτρονικών επικοινωνιών για τη μετάδοση κλήσεων έκτακτης ανάγκης από το όχημα με βάση τον αριθμό 112 («κλήσεις eCall») - (ΕΕ L 303 της 22.11.2011, σ. 46).

39 TPEG: Προδιαγραφές του πρωτοκόλλου της ομάδας εμπειρογνωμόνων μεταφορών που προβλέπουν μέθοδο για τη διαβίβαση των πληροφοριών πολυτροπικής κυκλοφορίας και μετακίνησης, RDS: Radio Data System (σύστημα ασύρματης αποστολής δεδομένων), TMC: Traffic Message Channel (ραδιοσταθμός μηνυμάτων οδικής κυκλοφορίας)·

μελλοντικής υποχρεωτικής εγκατάστασης της υπηρεσίας, ή με θέματα που αφορούν το εποχούμενο μέρος της πρωτοβουλίας eCall.

**Αμφισβήτηση της έκτασης της εξουσιοδότησης**

Σύμφωνα με το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ, η οδηγία ITS εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδώσει μη νομοθετικές πράξεις γενικής εφαρμογής για τη συμπλήρωση ή την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων νομοθετικής πράξης.

Δύο κράτη μέλη αμφισβήτησαν εγγράφως την εγκυρότητα της εξουσιοδότησης να υποχρεώνονται τα κράτη μέλη να αναβαθμίζουν υφιστάμενες υπηρεσίες, ώστε να εκπληρώνονται οι απαιτήσεις των προδιαγραφών που θεσπίζονται βάσει της οδηγίας ITS. Έκριναν ότι η υποχρέωση αυτή έρχεται σε αντίθεση με το δικαίωμα κάθε κράτους μέλους να αποφασίζει για την εγκατάσταση στο έδαφός του όπως ορίζει το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας ITS. Στις 18 Δεκεμβρίου 2013, ένα κράτος μέλος προσέφυγε για τους δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 885/2013 (υπηρεσίες πληροφοριών στάθμευσης φορτηγών) και (ΕΕ) αριθ. 886/2013 (παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια) στο Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ζήτησε την ακύρωση αυτών των δύο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών υποστηρίζοντας ότι υπερβαίνουν τα όρια της εξουσιοδότησης δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και, ως εκ τούτου, παραβιάζουν το άρθρο 290 της ΣΛΕΕ.

**Ανεπαρκής η κάθετη προσέγγιση**

Στην οδηγία ITS προσδιορίζονται έξι δράσεις προτεραιότητας για τις οποίες θα εγκριθούν προδιαγραφές. Ενώ οι τρεις πρώτες εγκριθείσες δέσμες προδιαγραφών αφορούν σχετικά διαφορετικούς και διακριτούς τομείς, οι υπόλοιπες δράσεις προτεραιότητας περιλαμβάνουν κοινά στοιχεία, π.χ. κοινούς τύπους δεδομένων που πρέπει να καθορισθούν, κοινά ζητήματα σχετικά με την πρόσβαση και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και προστασία των δεδομένων και ευθύνη. Η κάθετη προσέγγιση που απορρέει από την οδηγία ITS είναι δυνατόν να συμπληρωθεί από πιο οριζόντιες προσεγγίσεις σχετικά με ορισμένα από τα εν λόγω ζητήματα οριζόντιου χαρακτήρα. Αυτό θα μπορούσε να ισχύει για τις πολυτροπικές μετακινήσεις και τις υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο ή για οριζόντια μέτρα σχετικά με την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την προστασία των δεδομένων.

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, για ορισμένες από τις άλλες δράσεις (π.χ. συνεργατικά συστήματα), ενδέχεται να χρειασθεί πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση, ώστε να αντιμετωπιστούν τα διάφορα ζητήματα (χρηματοδότηση, τυποποίηση, μεγαλύτερος συντονισμός των ενδιαφερομένων, διαχείριση της εγκατάστασης, κ.λπ.) που υπερβαίνουν το πεδίο των πιθανών προδιαγραφών.

**Ημερομηνία λήξης της εξουσιοδότησης**

Η εξουσία για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατέθηκε στην Επιτροπή έως τις 27 Αυγούστου 2017. Μολονότι πρόκειται για αποτελεσματικό και ευέλικτο μέσο για την ολοκλήρωση της έκδοσης των προδιαγραφών για τις έξι δράσεις προτεραιότητας, η αναγκαιότητα έγκρισης προδιαγραφών για τις άλλες δράσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας ITS θα απαιτούσε παράταση της εν λόγω προθεσμίας.

### 3.3. Επακόλουθα μέτρα σχετικά με τις προδιαγραφές

Για το eCall, τα πιλοτικά έργα HeERO[40] και η ευρωπαϊκή πλατφόρμα υλοποίησης του eCall[41] παρείχαν τα πλαίσια για την ανταλλαγή απόψεων όσον αφορά την εφαρμογή του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού για το eCall. Για τις υπόλοιπες εγκριθείσες προδιαγραφές, προέκυψε η ανάγκη να οργανωθεί καλύτερα η παρακολούθηση από τα κράτη μέλη της εφαρμογής των προδιαγραφών για τις υπηρεσίες πληροφοριών σχετικών με την οδική ασφάλεια γ) και πληροφορίες για χώρους στάθμευσης για φορτηγά ε).

Για τον λόγο αυτό, τον Οκτώβριο του 2013 και τον Ιανουάριο του 2014 η Επιτροπή συγκάλεσε συνεδριάσεις με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Προτίθεται να συνεχίσει και να αναπτύξει αυτόν τον διάλογο, ιδίως μέσω ειδικής πλατφόρμας συνεργασίας (wik-ITS) προκειμένου να ενισχυθεί η κοινή ερμηνεία των προδιαγραφών και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, και η ανταλλαγή απόψεων σχετικά με ζητήματα που τίθενται συχνά.

Θα παρέχεται επίσης συνδρομή στην εφαρμογή των προδιαγραφών με τη χρηματοδότηση βάσει της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και με της πρωτοβουλίας «Ορίζων 2020» και από τις συνεχιζόμενες πρωτοβουλίες/πλατφόρμες, όπως η ευρωπαϊκή πλατφόρμα υλοποίησης του eCall, η ομάδα εργασίας iMobility για τις SafeApps, οι κατευθυντήριες γραμμές TISA για τη χαρτογράφηση των περιστατικών σε προδιαγραφές DATEX/TPEG/RDS, η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα ITS (έργο που χρηματοδοτήθηκε με την πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2012 για τα ΔΕΔ-Μ) για τον κόμβο/εθνικό σημείο πρόσβασης DATEX και την ποιότητα του SRTI κ.λπ.[42].

Τα εν λόγω επακόλουθα μέτρα θα βοηθήσουν επίσης να εκτιμηθεί η ανάγκη δρομολόγησης πιθανών προτάσεων εγκατάστασης στο εγγύς μέλλον.

## 4. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Οι εγκριθείσες προδιαγραφές είναι ακόμη σχετικά πρόσφατες και, ως εκ τούτου, οι χρησιμοποιούμενοι και απαιτούμενοι χρηματοδοτικοί πόροι βασίζονται σε εκτίμηση της αναγκαίας αναβάθμισης των υφιστάμενων υπηρεσιών και της ενδεχόμενης εγκατάστασής τους στα κράτη μέλη.

Για τα πιλοτικά έργα προεγκατάστασης HeERO I και II για το eCall διατέθηκαν επενδύσεις συνολικού ύψους 9,4 εκατ. ευρώ και 4,3 εκατ. ευρώ (από τα οποία 4,7 εκατ. ευρώ και 2,1 εκατ. ευρώ αποτελούν ενωσιακή χρηματοδότηση) στο πλαίσιο του προγράμματος ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας (CIP), του οποίου το πεδίο εφαρμογής είναι ευρύτερο από την απλή εφαρμογή των προδιαγραφών. Θα απαιτηθεί περαιτέρω χρηματοδότηση για την αναβάθμιση των υποδομών των

---

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

42 TISA: Ένωση Υπηρεσιών Πληροφόρησης Ταξιδιωτών (Traveller Information Services Association)· SRTI: ελάχιστες καθολικές πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια (road safety related minimum universal traffic information).

δημοσίων κέντρων λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης σε όλα τα κράτη μέλη, όπως εκτιμήθηκε στο παράρτημα XIV της εκτίμησης επιπτώσεων του eCall[43].

Όσον αφορά τη δράση προτεραιότητας γ) η συλλογή πρόσθετων δεδομένων που είναι απαραίτητα για την παροχή πληροφοριών οδικής ασφάλειας που συνδέεται με την υπηρεσία πληροφοριών κυκλοφορίας απαιτεί επενδύσεις εξαρχής (π.χ. για τους αισθητήρες, τις κάμερες κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης (CCTV), μετεωρολογικούς σταθμούς, 112 εκθέσεις ή εκθέσεις χρηστών, ιδιώτες πάροχοι δεδομένων / δεδομένα κινούμενων οχημάτων) και κατά συνέπεια θα προκύψουν δαπάνες για τη συντήρηση, τη λειτουργία και την αντικατάσταση τους. Ανάλογα με διάφορες παραμέτρους (π.χ. μήκος εξοπλισμένου δικτύου, πυκνότητα και είδος εξοπλισμού, μέθοδος και τεχνολογία συλλογής δεδομένων, προϋπάρχων εξοπλισμός και δεδομένα), το κόστος της συλλογής πρόσθετων δεδομένων είναι δυνατόν να ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με το κράτος μέλος, ακόμα και με ένα συντελεστή της τάξης του 10 στις εκτιμήσεις μεταξύ χαμηλού και υψηλού κόστους. Εκτιμάται ότι η λειτουργία της υπηρεσίας πληροφοριών θα κοστίζει κατά μέσο όρο 1,4 εκατ. ευρώ ετησίως για κράτος μέλος που δεν διαθέτει καθόλου την υπηρεσία σήμερα[44].

Όσον αφορά τη δράση προτεραιότητας ε), εκτιμάται ότι το κόστος σε ολόκληρη την ΕΕ για τους φορείς εκμετάλλευσης των χώρων στάθμευσης φορτηγών και τις δημόσιες αρχές θα ανέρχεται σε 4 εκατ. ευρώ ετησίως για την πανευρωπαϊκή εφαρμογή των κοινών προδιαγραφών (παροχή στατιστικών δεδομένων, υλοποίηση και διαχείριση της βάσης στατιστικών δεδομένων και κόστος για τους μεταφορείς). Το σύστημα των δυναμικών πληροφοριών θα εγκατασταθεί κατά πάσα πιθανότητα σε περιορισμένο αριθμό ζωνών προτεραιότητας (κάθε ζώνη με κατά μέσο όρο 10 χώρους στάθμευσης), διότι το κόστος ανά ζώνη προτεραιότητας υπολογίζεται σε περίπου 2 εκατ. ευρώ αρχικής επένδυσης και οι ετήσιες δαπάνες λειτουργίας, συντήρησης και απόσβεσης σε 0,2 εκατ. ευρώ[45].

Η τελευταία πρόσκληση υποβολής προτάσεων για το ΔΕΔ-Μ που δρομολογήθηκε τον Δεκέμβριο του 2013 προσέφερε την ευκαιρία στήριξης των έργων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ITS. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα έργα εγκατάστασης βασικών υπηρεσιών ITS κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων, καθώς και μελέτες με πραγματικές δοκιμές και προετοιμασίες της προεγκατάστασης, π.χ. για συνεργατικά συστήματα και αναβάθμιση των δημοσίων κέντρων κλήσεων έκτακτης ανάγκης eCall,. Η ίδια δυνατότητα θα δημιουργηθεί με τις επικείμενες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» που αρχίζουν το 2014.

Δραστηριότητες τυποποίησης ενισχύθηκαν από τον προϋπολογισμό της ΕΕ, με ποσά που ανέρχονται σε 165.000 ευρώ για το eCall και 1,338 εκατ. ευρώ για τα συνεργατικά συστήματα στο πλαίσιο της εντολής τυποποίησης M/453. Η εκπόνηση

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_el.pdf

44 Περισσότερες πληροφορίες για το κόστος στη μελέτη για τη δράση προτεραιότητας Γ - δωρεάν πληροφορίες για την κυκλοφορία σχετικές με την οδική ασφάλεια - τελική έκθεση http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

45 Περισσότερες πληροφορίες για το κόστος στη μελέτη για τις δράσεις προτεραιότητας Ε και ΣΤ - υπηρεσίες πληροφόρησης και κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων - Τελική έκθεση http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

και η διατήρηση των προδιαγραφών DATEX χρηματοδοτήθηκαν από διάφορες πηγές (μελέτη, επιχορήγηση, έργα στο πλαίσιο των προγραμμάτων ΔΕΔ-Μ) εκτιμώμενου ύψους 1,4 εκατ. ευρώ.

Θα χρειασθούν πρόσθετοι χρηματοδοτικοί πόροι, οι οποίοι πρέπει να εκτιμηθούν, για τα άλλα στοιχεία τυποποίησης που αναφέρονται στο κυλιόμενο πρόγραμμα τυποποίησης στον τομέα των ΤΠΕ.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μέχρι τώρα, η οδηγία ITS αποδείχθηκε αποτελεσματικό εργαλείο για την ταχεία θέσπιση κοινών προδιαγραφών για τις τρεις πρώτες δράσεις προτεραιότητας.

Οι εργασίες σχετικά με τις προδιαγραφές για τις υπόλοιπες δύο δράσεις προτεραιότητας (πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε κλίμακα ΕΕ, πληροφορίες και υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε κλίμακα ΕΕ) θα εξεταστούν πριν από το τέλος του προγράμματος εργασίας το 2015. Όσον αφορά τις υπηρεσίες κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, δεν απαιτείται περαιτέρω δράση στο εγγύς μέλλον.

Λαμβανομένης υπόψη της εμφάνισης νέων μακροπρόθεσμων τάσεων που αναφέρονται επίσης στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την έκθεση προόδου και επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS (π.χ. χρήση του πληθοπορισμού για δεδομένα μεταφορών, εν μέρει αυτοματοποιημένη οδήγηση, ανάπτυξη συνεργατικών συστημάτων) και της ενδεχόμενης ανάγκης να τεθούν νέες προτεραιότητες πέραν των καθορισμένων σήμερα έξι δράσεων προτεραιότητας και των τεσσάρων τομέων προτεραιότητας, επιπροσθέτως των σημαντικών στοιχείων που παρατίθενται στο παράρτημα Ι της οδηγίας ITS, φαίνεται ότι είναι αναγκαίο, ως πρώτο βήμα, να ιεραρχηθούν οι υπόλοιπες δράσεις που πρέπει να εξετασθούν στο πλαίσιο του τρέχοντος πεδίου εφαρμογής της οδηγίας ITS και του σχεδίου δράσης ITS. Σε ένα δεύτερο στάδιο, θα είναι αναγκαίο να μελετηθούν και να αρχίσουν προπαρασκευαστικές εργασίες για ενδεχόμενη αναθεώρηση της οδηγίας ITS και του υποστηρικτικού σχεδίου δράσης ITS, με βάση τις συνεχείς τεχνικές εξελίξεις των ITS και με υπόβαθρο τα συμπεράσματα του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής για την έκθεση προόδου και την επανεξέταση του σχεδίου δράσης ITS.