ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.4.2026
COM(2026) 165 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την 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

{SWD(2026) 117 final}

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την 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

Περιεχόμενα

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ 3
2 ΠΡΟΟΔΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/40/ΕΕ 4
2.1 κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές και σχετική νομοθεσία 4
2.2 Νέο πρόγραμμα εργασίας για την περίοδο 2024-2028 7
2.3 Πρότυπα 9
2.4 Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής 10
2.5 Κανόνες σχετικά με την ευθύνη 10
2.6 Εκθέσεις των κρατών μελών 10
2.6.1 Νέοι κανόνες υποβολής εκθέσεων 10
2.6.2 Διδάγματα από την ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών 11
2.7 Ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα ITS 15
3 ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ 16
4 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ 17
5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ 19

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η παρούσα έκθεση είναι η πρώτη έκθεση μετά την έκδοση, στις 22 Νοεμβρίου 2023, της οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661 για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ (στο εξής: οδηγία ITS), την οποία τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 21 Δεκεμβρίου 2025. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 4 της τροποποιημένης οδηγίας ITS, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς την εφαρμογή της οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεών της το αργότερο 12 μήνες μετά τις εθνικές εκθέσεις ευφυών συστημάτων μεταφορών (στο εξής: ITS) τις οποίες τα κράτη μέλη όφειλαν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή έως τις 21 Μαρτίου 2025[1].

Με την τροποποίηση της οδηγίας ITS επιδιώχθηκαν διάφοροι στόχοι, οι οποίοι προσδιορίστηκαν μέσω της εκ των υστέρων αξιολόγησης της οδηγίας[2] και της δεύτερης έκθεσης προόδου της Επιτροπής[3] προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ITS, και αξιολογήθηκαν περαιτέρω στην εκτίμηση επιπτώσεων[4] που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας ITS[5]. Οι στόχοι ήταν: i) να βελτιωθεί περαιτέρω ο συντονισμός όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων, ii) να ληφθεί υπόψη ότι έχουν προκύψει νέα ζητήματα και προκλήσεις όσον αφορά τα ITS και iii) να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα βασικών τύπων δεδομένων για ολόκληρο το δίκτυο οδικών μεταφορών.

Με τις τροποποιήσεις της οδηγίας ITS θεσπίστηκαν διάφορες νέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια των συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών (στο εξής: C-ITS), τα προσωρινά μέτρα για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, την υποχρεωτική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τη διαθεσιμότητα δεδομένων και την ανάπτυξη υπηρεσιών, καθώς και την απλούστευση της υποβολής εκθέσεων τόσο για την οδηγία όσο και για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης κοινού υποδείγματος και κοινών βασικών δεικτών επιδόσεων (στο εξής: ΒΔΕ). Προστέθηκαν δύο παραρτήματα, στα οποία καθορίζονται κατάλογοι τύπων δεδομένων και υπηρεσιών που θεωρούνται κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη των ITS. Αναγνωρίστηκε επίσης ο ρόλος των εθνικών σημείων πρόσβασης (στο εξής: ΕΣΠ)[6] όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων.

Επιπλέον, οι τέσσερις τομείς προτεραιότητας της οδηγίας ITS επαναπροσδιορίστηκαν και αναδιοργανώθηκαν σε τέσσερις κατηγορίες υπηρεσιών στις οποίες αναγνωρίζονται νέα ζητήματα και προκλήσεις ITS, όπως η κινητικότητα ως υπηρεσία (MaaS) και η συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (ΣΣΑΚ), ενώ παράλληλα διασφαλίζεται ότι εξακολουθεί να καλύπτεται το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

[1] Οι εθνικές εκθέσεις ITS διατίθενται στον ιστότοπο https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_el.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_el.

Ο ρόλος της ευρωπαϊκής επιτροπής ITS ενισχύθηκε, ιδίως με την εφαρμογή της διαδικασίας εξέτασης για την έγκριση νέων προγραμμάτων εργασίας ITS και του υποδείγματος και των ΒΔΕ για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη. Ο ρόλος της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS ενισχύθηκε επίσης με την προσθήκη ενός υποχρεωτικού σταδίου διαβούλευσης πριν από την έγκριση των προγραμμάτων εργασίας ITS.

Όπως απαιτείται βάσει της τροποποιημένης οδηγίας ITS, το 2024 η Επιτροπή εξέδωσε τις ακόλουθες αποφάσεις:

- Απόφαση της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2024, για την τροποποίηση της απόφασης 2011/C 135/03 της Επιτροπής όσον αφορά την εφαρμογή της, τα καθήκοντα της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών και τη διαφάνεια της λειτουργίας της[7].
- Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 11ης Νοεμβρίου 2024, για τον καθορισμό του υποδείγματος που περιλαμβάνει βασικούς δείκτες επιδόσεων για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη δυνάμει της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[8]. Η εν λόγω απόφαση καταργεί και αντικαθιστά την προηγούμενη εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την έγκριση κατευθυντηρίων γραμμών για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη[9]. Το 2024 εκπονήθηκε επίσης για την ΕΕ, σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, έγγραφο καθοδήγησης σχετικά με τους ΒΔΕ των ITS[10].
- Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2024, σχετικά με τη θέσπιση προγράμματος εργασίας για την οδηγία 2010/40/ΕΕ για την περίοδο 2024-2028[11] (πρόγραμμα εργασίας ITS 2024-2028).

Η παρούσα έκθεση συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο αναλύονται οι εθνικές εκθέσεις ITS του 2025, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας κρίσιμων τύπων δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα III και της ανάπτυξης των υπηρεσιών που απαριθμούνται στο παράρτημα IV της οδηγίας ITS, όπως υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 της οδηγίας ITS. Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής αναλύονται επίσης οι ΒΔΕ που παρέχονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των εκθέσεών τους.

2 ΠΡΟΟΔΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/40/ΕΕ

2.1 κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με τις προδιαγραφές και σχετική νομοθεσία

Μετά τη δημοσίευση της δεύτερης έκθεσης προόδου της Επιτροπής, έχουν επέλθει αρκετές σημαντικές αλλαγές στις προδιαγραφές που εγκρίθηκαν βάσει της οδηγίας ITS. Η τρέχουσα κατάσταση έχει ως εξής:

Δράση προτεραιότητας α) — παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (στο εξής: MMTIS): στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή

[7] ΕΕ C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] ΕΕ L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] ΕΕ L 193 της 23.7.2011, σ. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Διατίθεται στον ιστότοπο ITS national reports (Εθνικές εκθέσεις ITS) — Κινητικότητα και μεταφορές — Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
[11] ΕΕ C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.

εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/1926 προς συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις[12]. Οι προδιαγραφές αυτές κάλυπταν τόσο τις προϋποθέσεις για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης υπηρεσιών, όπως η υποχρεωτική προσβασιμότητα των υφιστάμενων στατικών δεδομένων μέσω των ΕΣΠ, όσο και τις διατάξεις για τη ζεύξη υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης.

Όπως ανακοινώθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα[13], οι προδιαγραφές τροποποιήθηκαν με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2024/490[14] ο οποίος εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 29 Νοεμβρίου 2023. Οι τροποποιημένες προδιαγραφές απαιτούν από τους κατόχους των δεδομένων να παρέχουν πρόσβαση σε υφιστάμενα δυναμικά δεδομένα (π.χ. πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, όπως διαταραχές) μέσω των ΕΣΠ. Η διάταξη αυτή επεκτείνεται επίσης σε πρόσθετους τύπους δεδομένων, για παράδειγμα σχετικά με το αν τα ποδήλατα μπορούν να μεταφερθούν σε αμαξοστοιχία και σχετικά με την προσβασιμότητα για επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ανάλογα με τον τύπο των δεδομένων και τη γεωγραφική κάλυψη, η εφαρμογή των προδιαγραφών επεκτάθηκε έως την 1η Δεκεμβρίου 2028.

Δράση προτεραιότητας β) — παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (στο εξής: RTTI): στις 18 Δεκεμβρίου 2014 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2015/962 για τη συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο[15]. Οι προδιαγραφές αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της προσβασιμότητας, της ανταλλαγής, της περαιτέρω χρήσης και επικαιροποίησης των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία από τις οδικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης οδών και τους παρόχους υπηρεσιών για την παροχή σε ενωσιακό επίπεδο υπηρεσιών RTTI.

Οι προδιαγραφές αυτές αναθεωρήθηκαν με την έκδοση στις 2 Φεβρουαρίου 2022 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/670[16] με τον οποίο καταργήθηκε ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/962 από την 1η Ιανουαρίου 2025. Με την αναθεώρηση προστέθηκαν τύποι δεδομένων στον κατάλογο των υφιστάμενων δεδομένων τον οποίο οι κάτοχοι δεδομένων υποχρεούνται να καθιστούν προσβάσιμο μέσω των ΕΣΠ και επεκτάθηκε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των προδιαγραφών ώστε να καλύπτει το σύνολο του οδικού δικτύου της ΕΕ, εξαιρουμένων των ιδιωτικών οδών. Θεσπίστηκε επίσης η υποχρέωση των παρόχων υπηρεσιών να περιλαμβάνουν στις υπηρεσίες τους, χωρίς πρόσθετο κόστος για τον τελικό χρήστη, δεδομένα σχετικά με τυχόν σχέδια κυκλοφορίας και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και περιορισμούς τα οποία υλοποιούνται από τις αρμόδιες αρχές και καθίστανται προσβάσιμα μέσω των ΕΣΠ. Ανάλογα με τον τύπο των δεδομένων και τη γεωγραφική κάλυψη, η εφαρμογή των προδιαγραφών κατανέμεται στο χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2027.

[12] ΕΕ L 272 της 21.10.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] ΕΕ L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] ΕΕ L 157 της 23.6.2015, σ. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.

Δράση προτεραιότητας γ) — δεδομένα και διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες (στο εξής: SRTI): στις 15 Μαΐου 2013 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013 προς συμπλήρωση της οδηγίας ITS σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες[17]. Η αναθεώρηση των προδιαγραφών αυτών προβλέπεται στο πρόγραμμα εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028 (βλ. κατωτέρω).

Δράση προτεραιότητας δ) — παροχή διαλειτουργικού eCall σε επίπεδο Ένωσης: στις 26 Νοεμβρίου 2012 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 305/2013 σχετικά με την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού πανευρωπαϊκού συστήματος eCall[18].

Επιπλέον, η απόφαση 585/2014/ΕΕ[19] εκδόθηκε στις 15 Μαΐου 2014 και ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/758[20] στις 29 Απριλίου 2015. Οι διατάξεις αυτές προστέθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας ITS και προβλέπουν την υποχρεωτική ανάπτυξη των κέντρων λήψης κλήσεων έκτακτης ανάγκης eCall (PSAP για κλήσεις eCall) και τον υποχρεωτικό εξοπλισμό για νέους τύπους οχημάτων κατηγορίας M_1 ή N_1 (βλ. τη δεύτερη έκθεση προόδου της Επιτροπής για λεπτομερέστερη περιγραφή της εν λόγω νομοθεσίας).

Στις 6 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2024/1084[21] για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 305/2013. Ο κανονισμός αυτός απαιτούσε από τα PSAP να υποστηρίζουν τη λήψη και τη διεκπεραίωση κλήσεων eCall με τη χρήση των πλέον πρόσφατων τεχνολογιών επικοινωνίας πακετομεταγωγής (4G/5G) από την 1η Ιανουαρίου 2026. Ομοίως, στις 14 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2024/1180[22] για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758 όσον αφορά τα πρότυπα σχετικά με το σύστημα eCall και στις 23 Ιουλίου 2025 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2025/1871[23] για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/758 ως προς τα πρότυπα που αφορούν το eCall και για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/79[24] ως προς τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες ελέγχου για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων εξοπλισμένων με συστήματα eCall επί του οχήματος βάσει του αριθμού κλήσης 112.

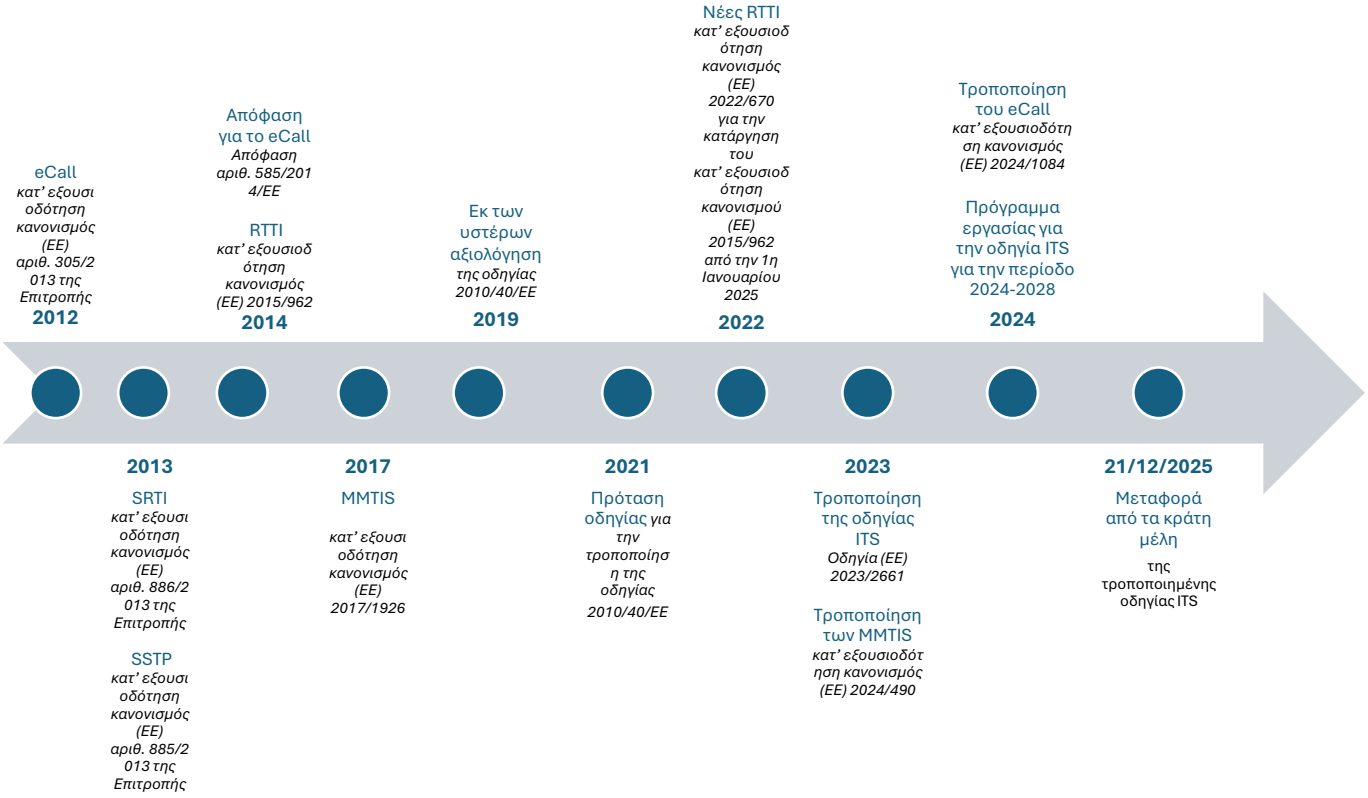
Δράση προτεραιότητας ε) — παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων (στο εξής: SSTP): στις 15 Μαΐου 2013 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 885/2013 σχετικά με τη συμπλήρωση της οδηγίας ITS όσον αφορά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

[17] ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] ΕΕ L 91 της 3.4.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] ΕΕ L 164 της 3.6.2014, σ. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] ΕΕ L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] ΕΕ L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] ΕΕ L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] ΕΕ L 12 της 17.1.2017, σ. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.

επαγγελματικών οχημάτων[25]. Η αναθεώρηση των προδιαγραφών αυτών προβλέπεται στο πρόγραμμα εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028 (βλ. κατωτέρω).

Δράση προτεραιότητας στ) — παροχή υπηρεσιών κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων: η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη εμπειρογνωμόνων των κρατών μελών και των βασικών ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την εν λόγω δράση προτεραιότητας, μεταξύ άλλων κατά τη συζήτηση του τελευταίου προγράμματος εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028. Από τη διαβούλευση προέκυψε το συμπέρασμα ότι στο στάδιο εκείνο δεν υπήρχε ανάγκη για προδιαγραφές και πρότυπα σχετικά με την κράτηση χώρων στάθμευσης.

Εκτός από τις προδιαγραφές για τις δράσεις προτεραιότητας της οδηγίας ITS, στις 13 Μαρτίου 2019 η Επιτροπή εξέδωσε **κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό[26] όσον αφορά την εγκατάσταση και τη λειτουργική χρήση συνεργατικών ευφυών συστημάτων μεταφορών (C-ITS).** Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αντιτάχθηκαν στον εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό ο οποίος δεν τέθηκε σε ισχύ. Μια νέα πρωτοβουλία για τις προδιαγραφές των C-ITS προβλέπεται στο πρόγραμμα εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028 (βλ. κατωτέρω).



2.2 Νέο πρόγραμμα εργασίας για την περίοδο 2024-2028

Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας ITS το 2010 η Επιτροπή υλοποίησε το πρώτο πρόγραμμα εργασίας[27] το οποίο επικεντρώθηκε κυρίως στην έγκριση προδιαγραφών για τις δράσεις προτεραιότητας στο πλαίσιο της οδηγίας. Ακολούθησαν δύο επικαιροποιήσεις του εν λόγω

[25] ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.
[27] C(2011) 289 final.

προγράμματος εργασίας, για τις περιόδους 2017-2022[28] και 2022-2027[29], οι οποίες συμπεριέλαβαν νέες δράσεις βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 3 της οδηγίας και, ειδικότερα, κατέστησαν δυνατή την αναθεώρηση των υφιστάμενων προδιαγραφών.

Σύμφωνα με το άρθρο 4α της τροποποιημένης οδηγίας ITS, στις 12 Νοεμβρίου 2024 η Επιτροπή εξέδωσε εκτελεστική απόφαση για τη θέσπιση νέου προγράμματος εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028. Η απόφαση εκδόθηκε αφού ζητήθηκε η γνώμη της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS[30], ύστερα από προπαρασκευαστικές εργασίες με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και μετά τη θετική ψήφο στην ευρωπαϊκή επιτροπή ITS τον Σεπτέμβριο του 2024 σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης. Ζητήθηκε επίσης η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο δημόσιας συνάντησης εργασίας στις 19 Μαρτίου 2024.

Το πρόγραμμα εργασίας ITS για την περίοδο 2024-2028 περιγράφει λεπτομερώς το πεδίο εφαρμογής και το χρονοδιάγραμμα των δραστηριοτήτων που προτίθεται να αναλάβει η Επιτροπή για την περαιτέρω εφαρμογή της οδηγίας 2010/40/ΕΕ. Προβλέπονται διάφορα γενικά καθήκοντα, και ειδικότερα: α) έγκριση του κοινού υποδείγματος για την υποβολή εκθέσεων των κρατών μελών και τους ΒΔΕ το 2024, β) ανανέωση της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS το 2024, γ) την παρούσα έκθεση σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής το 2026 και την έκθεση σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες το 2028 και δ) επανεξέταση της οδηγίας ITS κατά την περίοδο 2027-2028.

Άλλες προγραμματισμένες δραστηριότητες αφορούν τους διάφορους τομείς προτεραιότητας της οδηγίας ITS ή τροποποιήσεις της ίδιας της οδηγίας. Έχουν ήδη αρχίσει εργασίες για αρκετές από αυτές τις δραστηριότητες:

- Όσον αφορά τις εργασίες σχετικά με τις προδιαγραφές των C-ITS, τον Ιούνιο του 2025 πραγματοποιήθηκε ένα πρώτο εργαστήριο με ενδιαφερόμενους φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, με σκοπό να βοηθήσει στον προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής της πρωτοβουλίας. Το 2026 η Επιτροπή θα δρομολογήσει υποστηρικτική μελέτη.
- Οι προπαρασκευαστικές εργασίες για την ανάπτυξη αναγνωριστικών πολυτροπικών κόμβων πρόσβασης έχουν ξεκινήσει στο πλαίσιο των έργων NAPCORE και NAPCORE-X[31], τα οποία συγχρηματοδοτούνται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (στο εξής: ΜΣΕ). Τα έργα έχουν στόχο την παροχή συστάσεων και τη στήριξη της περαιτέρω συνεργασίας με τα κράτη μέλη.
- Η διερευνητική μελέτη για την αξιολόγηση της ανάγκης για συμπληρωματικές δράσεις στον τομέα της βελτίωσης των υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2025[32]. Στο πλαίσιο τη μελέτης αυτής, επιβεβαιώθηκε η σαφής και επιτακτική ανάγκη για συμπληρωματική δράση. Το 2026

[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Τα πρακτικά της συνεδρίασης της 6ης Ιουνίου 2024 δημοσιεύθηκαν στο μητρώο ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής και άλλων παρεμφερών οργάνων, με κωδικό αριθμό E02736.
[31] https://napcore.eu/.
[32] Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services (Διερευνητική μελέτη για την αξιολόγηση της ανάγκης για συμπληρωματικές δράσεις στον τομέα των βελτιωμένων υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων) — Υπηρεσία Εκδόσεων της ΕΕ.

θα ακολουθήσουν περαιτέρω διαβουλεύσεις και συζητήσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών.

- Έχουν ξεκινήσει οι εργασίες για την αναθεώρηση των ισχυουσών προδιαγραφών για την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια Μετά από μια πρώτη συνάντηση εργασίας τον Δεκέμβριο του 2024 με ενδιαφερόμενους φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, το 2025 η Επιτροπή ξεκίνησε την εκπόνηση μελέτης στην οποία περιλαμβάνεται ανάλυση κόστους-οφέλους. Οι επικαιροποιημένες προδιαγραφές αναμένεται να εγκριθούν το τρίτο τρίμηνο του 2026.
- Έχουν ξεκινήσει οι εργασίες αναθεώρησης των τρεχουσών προδιαγραφών για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων. Μετά από μια πρώτη συνάντηση εργασίας τον Δεκέμβριο του 2026 με ενδιαφερόμενους φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής συμβουλευτικής ομάδας ITS, το 2026 η Επιτροπή θα ξεκινήσει την εκπόνηση μελέτης στην οποία θα περιλαμβάνεται ανάλυση κόστους-οφέλους. Οι επικαιροποιημένες προδιαγραφές αναμένεται να εγκριθούν το 2027.

2.3 Πρότυπα

Οι προσπάθειες τυποποίησης συνεχίζονται σε διάφορους σημαντικούς τομείς, στηρίζοντας περαιτέρω την ανάπτυξη υπηρεσιών στους τέσσερις τομείς προτεραιότητας της οδηγίας ITS.

Τα πρότυπα eCall έχουν συμπληρωθεί με διάφορες τεχνικές προδιαγραφές που καλύπτουν πρόσθετους τύπους οχημάτων (μηχανοκίνητα δίκυκλα, πούλμαν και λεωφορεία, γεωργικά οχήματα, βαρέα φορτηγά οχήματα), με τη στήριξη του έργου SAFE (2018-2021) το οποίο συγχρηματοδοτήθηκε από τον ΜΣΕ. Το 2024 και το 2025 οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης (στο εξής: ΕΟΤ) CEN-CENELEC και ETSI προσάρμοσαν τα υφιστάμενα πρότυπα eCall και δημιούργησαν νέα πρότυπα eCall προκειμένου το σύστημα eCall με τεχνολογία πακετομεταγωγής να στηρίξει την αναβάθμιση των οχημάτων και των PSAP σε δίκτυα κινητών επικοινωνιών 4G και 5G[33].

Όσον αφορά τα C-ITS, η πλατφόρμα C-Roads[34] σε συνεργασία με τον επικοινωνιακό όμιλο CAR 2 CAR[35], δημοσίευσε τον Σεπτέμβριο του 2025 την πρώτη έκδοση του προφίλ εναρμονισμένης επικοινωνίας για τις υπηρεσίες C-ITS. Το προφίλ βασίστηκε στα σχετικά πρότυπα ETSI και CEN και ως πρώτο βήμα επικεντρώθηκε στο προφίλ επικοινωνίας για την επικοινωνία μικρής εμβέλειας των προτύπων IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5.

Οι δράσεις στήριξης του προγράμματος NAPCORE (2021-2025) και Data4PT (2020-2024) που χρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ, οι οποίες συγχωνεύονται πλέον στη δράση τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ NAPCORE-X (2025-2027), συντονίζουν τις δραστηριότητες των κρατών μελών[36] που σχετίζονται με τα πρότυπα για τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο (Datex II[37]

[33] Διαλειτουργικό πανευρωπαϊκό σύστημα eCall — Κινητικότητα και μεταφορές.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.

και TN-ITS[38]), τα πρότυπα πολυτροπικών δεδομένων (Transmodel, NeTEx και SIRI)[39], ένα λεξικό δεδομένων[40] για όλες τις κατηγορίες δεδομένων που περιλαμβάνονται στους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς βάσει της οδηγίας ITS, το σύστημα μεταδεδομένων mobityDCAT-AP[41] και μια αρχιτεκτονική αναφοράς των ΕΣΠ[42] ως κοινό σχέδιο στρατηγικής για εναρμονισμένα και διαλειτουργικά εθνικά σημεία πρόσβασης.

Με τον τρόπο αυτό, καθίσταται δυνατή η συνεχής εξέλιξη και επικαιροποίηση των προτύπων, καθώς και η διαχείριση και ανάπτυξη των σχετικών κοινοτήτων. Οργανώνονται ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων προτύπων και η ευθυγράμμιση με διάφορες κοινότητες ενδιαφερόμενων μερών, σε τομείς όπως τα εναλλακτικά καύσιμα, η οδική ασφάλεια, οι πληροφόρηση για τις μετακινήσεις και τα C-ITS, καθώς και η εποικοδομητική συνεργασία με τους ΕΟΤ.

Στις αξιοσημείωτες τρέχουσες εξελίξεις περιλαμβάνονται η συμμετοχή μέσω του έργου NAPCORE-X στις εργασίες σε επίπεδο ISO σχετικά με τα πρότυπα για τη διαχείριση των ηλεκτρονικών κανονισμών κυκλοφορίας (METR) και οι χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ εργασίες στους ΕΟΤ σχετικά με διάφορα θέματα, όπως οι γραμμωτοί κώδικες για εισιτήρια πολυτροπικών μεταφορών, οι υποδομές ποδηλασίας, η ανταλλαγή ανεπεξέργαστων δεδομένων για τις δημόσιες συγκοινωνίες και οι διεπαφές προγραμματισμού εφαρμογών (API) κρατήσεων.

Λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα υφιστάμενα πρότυπα ITS διατίθενται στον οδηγό για τα πρότυπα ευφυών συστημάτων μεταφορών που χρηματοδοτείται από την ΕΕ στο πλαίσιο του EU-ICIP[43].

2.4 Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες εκθέσεις, οι διατάξεις που αφορούν την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή έχουν συμπεριληφθεί στις προδιαγραφές εφόσον χρειαζόταν, με τη διευκρίνιση ότι πρέπει να τηρείται η νομοθεσία για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων. Κατά τον ίδιο τρόπο, ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων προσκλήθηκε σε συνεδριάσεις εμπειρογνωμόνων, κατά περίπτωση, και η γνώμη του λήφθηκε δεόντως υπόψη, ιδίως κατά την αναθεώρηση των προδιαγραφών.

2.5 Κανόνες σχετικά με την ευθύνη

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες εκθέσεις, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη έχουν συμπεριληφθεί στις προδιαγραφές που καθορίζονται στους σχετικούς κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας ITS.

2.6 Εκθέσεις των κρατών μελών

2.6.1 Νέοι κανόνες υποβολής εκθέσεων

Το άρθρο 17 της οδηγίας ITS απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλουν έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεών της έως τις 21 Μαρτίου 2025 και ανά τριετία μετά την εν λόγω αρχική έκθεση. Χρησιμοποιώντας το υπόδειγμα που ενέκρινε η

[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

Επιτροπή, τα κράτη μέλη υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τις κύριες εθνικές δραστηριότητες και τα έργα στους τομείς προτεραιότητας και σχετικά με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και των υπηρεσιών που απαριθμούνται στα παραρτήματα III και IV. Το υπόδειγμα περιλαμβάνει επίσης ΒΔΕ για την ανάπτυξη, τα οφέλη και τις επενδύσεις, κάνοντας διάκριση μεταξύ υποχρεωτικών και πρόσθετων δεικτών, στο πλαίσιο σταδιακής προσέγγισης που ξεκινά από το δίκτυο ΔΕΔ-Μ και τους αυτοκινητόδρομους. Το υπόδειγμα αυτό συζητήθηκε με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών σε τρεις συνεδριάσεις το 2024 και εγκρίθηκε κατόπιν θετικής ψήφου στην ευρωπαϊκή επιτροπή ITS τον Σεπτέμβριο του 2024, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης.

Για την παροχή πληροφοριών πολιτικής υψηλότερου επιπέδου, το υπόδειγμα απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλουν τους οικείους ΒΔΕ ανάπτυξης, ώστε να παρακολουθούνται η ανάπτυξη και ο αντίκτυπος του εξοπλισμού και των υπηρεσιών ITS στην ΕΕ. Όσον αφορά τους ΒΔΕ για το όφελος που αξιολογούν τις επιπτώσεις των υπηρεσιών ITS στον χρόνο μετακίνησης, τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και τις εκπομπές CO_2 που σχετίζονται με την κυκλοφορία, σκοπός του υποδείγματος είναι η συλλογή αξιόπιστων τιμών αναφοράς με βάση επαρκή αριθμό δειγμάτων υψηλής ποιότητας. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να καταστούν δυνατές οι συνετές παρεκτάσεις, λαμβανομένων υπόψη των εγγενών περιορισμών στον υπολογισμό των εν λόγω ΒΔΕ και της πρόκλησης της απομόνωσης των επιπτώσεων των ITS από άλλους παράγοντες επιρροής. Τέλος, το υπόδειγμα απαιτεί την υποβολή εκθέσεων για τους χρηματοοικονομικούς ΒΔΕ, ιδίως τις ετήσιες επενδύσεις και το ετήσιο κόστος λειτουργίας και συντήρησης για τα οδικά ITS.

Οι νέοι κανόνες για την υποβολή εκθέσεων καθιστούν επίσης δυνατή την απλούστευση της υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη, αντικαθιστώντας την ετήσια ή διετή υποβολή εκθέσεων για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις με μία έκθεση ανά τριετία για την οδηγία και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Η εφαρμογή αυτής της νέας προσέγγισης κατά την αναθεώρηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων θα αντικαταστήσει σταδιακά 10 εκθέσεις με μία ενιαία έκθεση ανά τριετία.

2.6.2 Διδάγματα από την ανάλυση των εκθέσεων των κρατών μελών

2.6.2.1 Κατάσταση στους διάφορους τομείς προτεραιότητας

Τα περισσότερα κράτη μέλη δήλωσαν διαρκή δραστηριότητα στον τομέα προτεραιότητας I. Όσον αφορά τις υπηρεσίες MMTIS, όλα τα κράτη μέλη έχουν συστήσει τα οικεία ΕΣΠ, ωστόσο, η προσβασιμότητα των δεδομένων και η τήρηση των προτύπων της ΕΕ παραμένουν ασυνεπείς, ενώ ορισμένα ΕΣΠ θα πρέπει να αναβαθμιστούν για να στηρίξουν την πρόσβαση σε όλους τους τύπους δεδομένων. Η δημοσίευση δεδομένων έχει αυξηθεί στο πλαίσιο των προσπαθειών για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών, ωστόσο εντοπίζονται σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Εφαρμόζονται κοινά εργαλεία, όπως οι κατάλογοι κινητικότητας σύμφωνα με το πρότυπο DCAT-AP, παράλληλα με έργα που συγχρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ. Ωστόσο, η συμμόρφωση με τα πρότυπα όπως το NeTEx και το SIRI, χρήζει βελτίωσης. Αντιθέτως, έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη υπηρεσιών RTTI σε όλες τις εθνικές και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, με διάφορες μεθόδους απόκτησης δεδομένων που περιλαμβάνουν χρήση καμερών και αισθητήρων. Παρά τις εξελίξεις όσον αφορά την προσβασιμότητα και την ανταλλαγή δεδομένων, εξακολουθούν να υπάρχουν αποκλίσεις στη διαθεσιμότητα στατικών και δυναμικών δεδομένων. Πρότυπα όπως το DATEX II και το TN-ITS εφαρμόζονται ευρέως.

Όσον αφορά τον τομέα προτεραιότητας ΙΙ, τα κράτη μέλη βελτιώνουν ενεργά τη διαχείριση της κυκλοφορίας με τεχνολογικές εφαρμογές για τη βελτιστοποίηση των υποδομών μεταφορών. Πρωτοβουλίες όπως τα ψηφιακά δίδυμα και οι τεχνολογίες αυτοματοποίησης υλοποιούνται με σκοπό την αποτελεσματικότερη αποτύπωση και διαχείριση της κυκλοφορίας. Τα έργα καλύπτουν διάφορους τρόπους μεταφοράς πέραν του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών μεταφορών και των συστημάτων πολυτροπικής αστικής κινητικότητας. Η ενοποίηση των εμπορευματικών μεταφορών διαδραματίζει καίριο ρόλο, καθώς οι πόλεις πειραματίζονται με διάφορες λύσεις διαχείρισης της πρόσβασης σε εμπορεύματα με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου. Οι ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI) καθιστούν δυνατή τη μετάβαση σε ψηφιακές ανταλλαγές δεδομένων με σκοπό τη βελτίωση των ροών εφοδιαστικής. Οι προκλήσεις περιλαμβάνουν την ενσωμάτωση σύνθετων οικοσυστημάτων και την τυποποίηση των διεπαφών, επισημαίνοντας την ανάγκη για εναρμονισμένη στήριξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

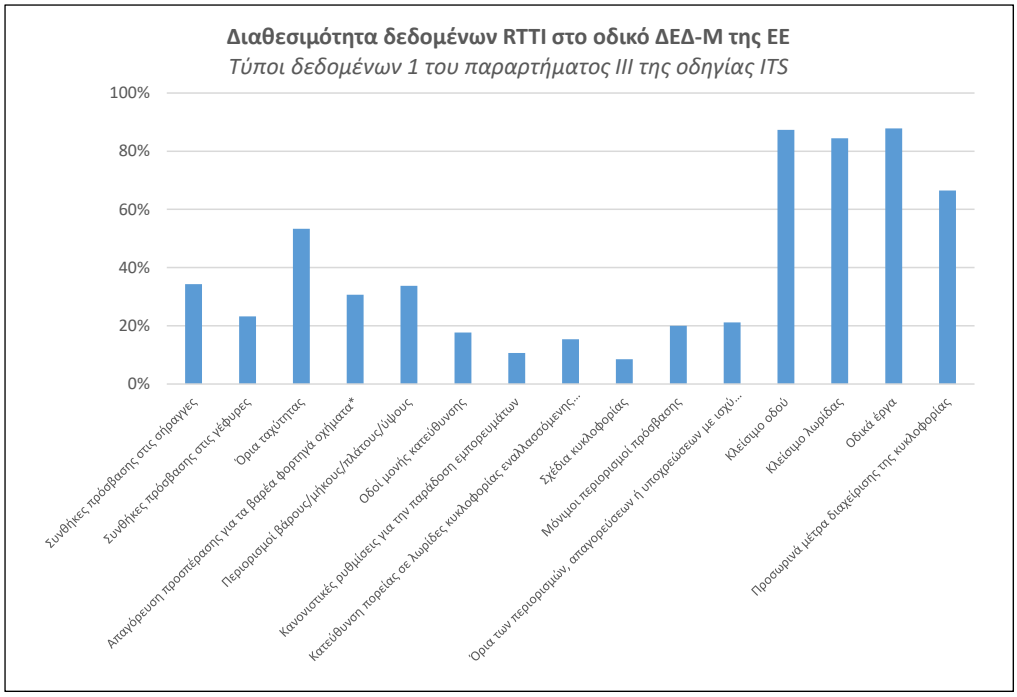
Οι εκθέσεις για τον τομέα προτεραιότητας ΙΙΙ έδειξαν ωριμότητα, αλλά και την ανάγκη για συνεχή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Όλα τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει το σύστημα eCall 112, με υπό εξέλιξη μετάβαση σε δίκτυα 4G/5G. Τα στατικά δεδομένα για ασφαλείς χώρους στάθμευσης φορτηγών έχουν ικανοποιητική κάλυψη, μολονότι εξακολουθούν να εντοπίζονται κενά όσον αφορά την προσβασιμότητα των δεδομένων, ιδίως για τον ιδιωτικό τομέα. Η συνεργασία στο πλαίσιο της πλατφόρμας δεδομένων για την οδική ασφάλεια βελτιώνει τη χρήση δεδομένων εντός του οχήματος και την ανίχνευση συμβάντων SRTI. Η σύγκλιση δεδομένων SRTI με συστήματα C-ITS διευρύνει την εμβέλεια των υπηρεσιών. Ωστόσο, η πρόσβαση σε ιδιωτικά δεδομένα SRTI εξακολουθεί να είναι περιορισμένη. Οι υπό εξέλιξη αναθεωρήσεις των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 885/2013 και 886/2013 αποσκοπούν στην αντιμετώπιση αυτών των περιορισμών.

Όσον αφορά τον τομέα προτεραιότητας IV, αναφέρθηκαν πολυάριθμα έργα και πρωτοβουλίες C-ITS που επικεντρώνονται σε βασικές πτυχές, όπως η επιτόπια εφαρμογή και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας. Μέσω συνεργατικών έργων που προωθούν την εναρμόνιση, αρκετές χώρες αναπτύσσουν πλέον επιχειρησιακές υπηρεσίες βάσει κοινών προδιαγραφών, παρά τις προηγούμενες νομοθετικές αδυναμίες. Η πλατφόρμα C-Roads συγκεντρώνει 16 κράτη μέλη και άλλες χώρες με σκοπό τη διασφάλιση της εναρμόνισης των εγκαταστάσεων C-ITS, στηρίζοντας διάφορα έργα που συγχρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ, όπως το C-Roads Extended για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών.

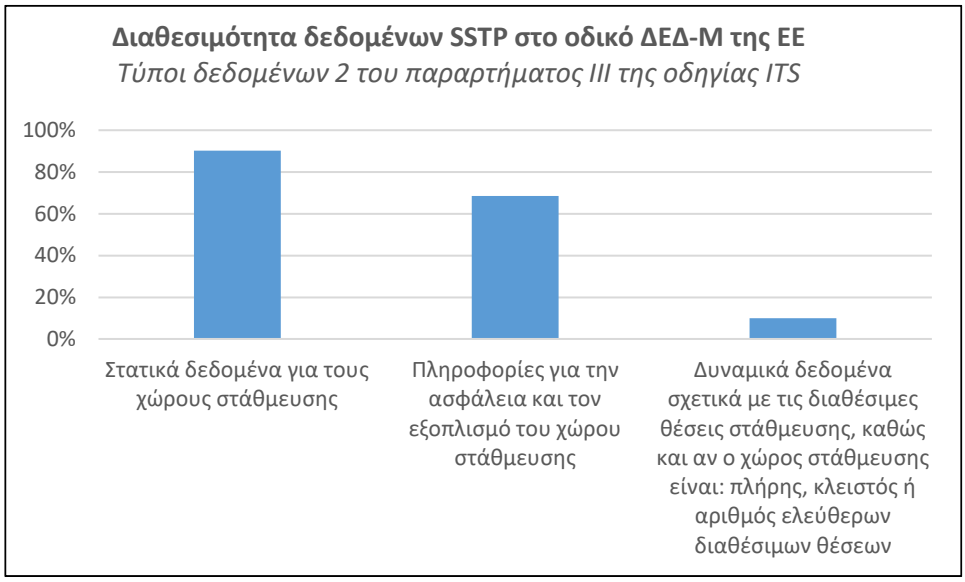
2.6.2.2 Διαθεσιμότητα δεδομένων και υπηρεσιών

Τα ακόλουθα διαγράμματα συνοψίζουν τη διαθεσιμότητα στο οδικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ της ΕΕ των κρίσιμων συνόλων δεδομένων RTTI, SSTP και SRTI που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας ITS (*το μερίδιο κάθε κράτους μέλους υπολογίζεται κατ' αναλογία προς το μήκος του οικείου οδικού ΔΕΔ-Μ*).

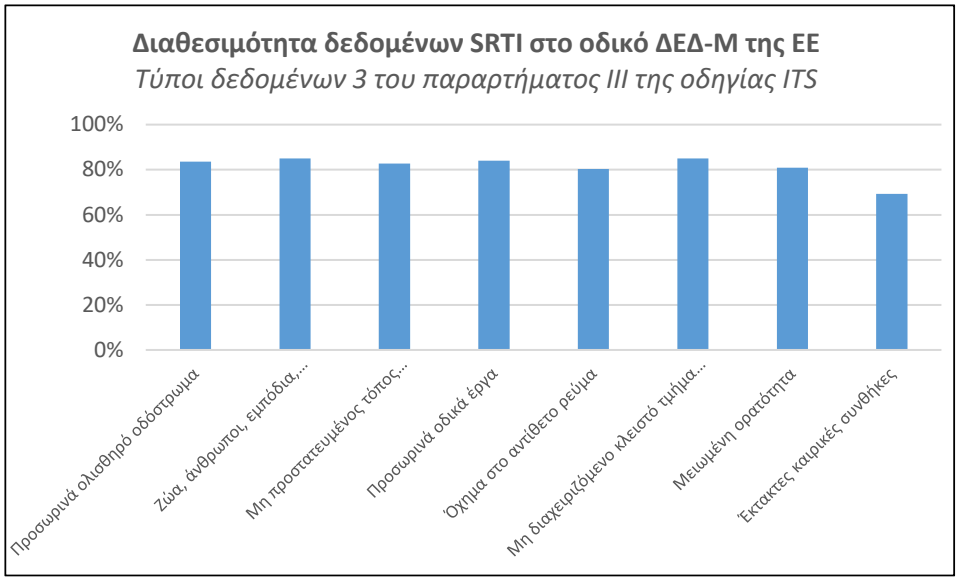
Διάγραμμα 1: Διαθεσιμότητα δεδομένων RTTI στο οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ



Διάγραμμα 2: Διαθεσιμότητα δεδομένων SSTP στο οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ



Διάγραμμα 3: Διαθεσιμότητα δεδομένων SRTI στο οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ



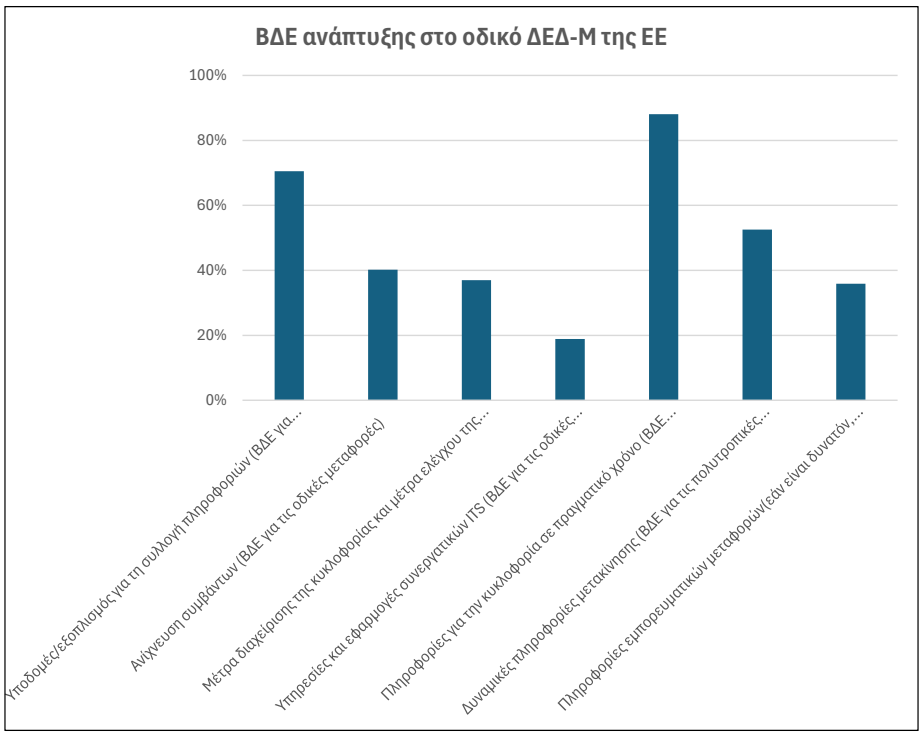
Δεδομένα σχετικά με τη θέση των προσδιορισμένων κόμβων πρόσβασης για όλους τους προγραμματισμένους τρόπους μεταφοράς διατίθενται για το 37 % του συνολικού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο, συχνά λείπουν πληροφορίες σχετικά με την προσβασιμότητα των κόμβων πρόσβασης και τις διαδρομές στα σημεία μετεπιβίβασης.

Οι υπηρεσίες SRTI (παράρτημα IV της οδηγίας ITS) έχουν πλέον αναπτυχθεί στο 83 % του οδικού ΔΕΔ-Μ της ΕΕ, ωστόσο έξι κράτη μέλη δεν έχουν δηλώσει καμία απολύτως.

2.6.2.3 Βασικοί δείκτες επιδόσεων

Το ακόλουθο διάγραμμα συνοψίζει τους ΒΔΕ ανάπτυξης στο οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ (*το μερίδιο κάθε κράτους μέλους υπολογίζεται κατ' αναλογία προς το μήκος του οδικού ΔΕΔ-Μ του*):

Διάγραμμα 4: ΒΔΕ ανάπτυξης στο οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ



Η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους ΒΔΕ για το όφελος δεν ήταν υποχρεωτική το 2025, ωστόσο ορισμένα κράτη μέλη υπέβαλαν αριθμητικά στοιχεία για τους τρεις ΒΔΕ για το όφελος. Αναφέρθηκαν πολύ διαφορετικές τιμές για τη μεταβολή του χρόνου μετακίνησης και τη μείωση των εκπομπών CO_2, με συνήθως μέτρια μείωση σε επίπεδο δικτύου, αλλά ενίοτε αρκετά σημαντική ελάττωση για συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου πριν και μετά την ανάπτυξη λύσεων ITS. Σημαντικότερες μειώσεις αναφέρθηκαν για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων, ακόμη και σε επίπεδο δικτύου. Αρκετές εκθέσεις υπογράμμισαν τη δυσκολία απομόνωσης των επιπτώσεων των ITS από άλλους παράγοντες (αύξηση της κυκλοφορίας, εξηλεκτρισμός του στόλου κ.λπ.).

Μολονότι η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους χρηματοοικονομικούς ΒΔΕ ήταν υποχρεωτική το 2025, αποδείχθηκε δύσκολη για ορισμένα κράτη μέλη και ενίοτε αδύνατη η απομόνωσή τους από το συνολικό κόστος των επενδύσεων σε έργα οδοποιίας και συντήρησης. Το ποσοστό των επενδύσεων σε ITS ήταν συχνά περίπου 1 % των συνολικών επενδύσεων σε οδικά έργα, αλλά έφτασε το 4-6 % σε αρκετά κράτη μέλη και ακόμη και πάνω από το 14 % σε μία χώρα, αντικατοπτρίζοντας πιθανώς πρόσφατα νέα έργα εγκατάστασης στις εν λόγω χώρες. Ομοίως, οι δημόσιες δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης κυμαίνονταν συχνά μεταξύ 2 000 και 4 000 EUR ανά χιλιόμετρο, με κατ' εξαίρεση 32 000 EUR ανά χιλιόμετρο σε ένα κράτος μέλος.

2.7 Ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα ITS

Το άρθρο 16 της οδηγίας ITS απαιτεί από την Επιτροπή να συστήσει μια ευρωπαϊκή συμβουλευτική ομάδα ITS (στο εξής: EIAG), προκειμένου να της παρέχει συμβουλές σχετικά με επιχειρηματικές και τεχνικές πλευρές της ανάπτυξης και της χρήσης των ITS. Η EIAG συστάθηκε το 2011 με απόφαση της Επιτροπής[44], η οποία ίσχυε έως τον Αύγουστο του 2017. Η τροποποιητική απόφαση που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 22 Μαρτίου 2024 κατάργησε τον εν λόγω χρονικό περιορισμό και κατέστησε υποχρεωτική τη διαβούλευση με την EIAG σχετικά με το πρόγραμμα εργασίας της οδηγίας ITS. Μετά την έκδοση της τροποποιημένης απόφασης, η Επιτροπή δημοσίευσε νέα πρόσκληση υποβολής υποψηφιοτήτων για τα μέλη της EIAG και τον Μάιο του 2024 επιλέχθηκαν 25 μέλη.

Η EIAG συνεδρίασε για πρώτη φορά στις 6 Ιουνίου 2024 με σκοπό να συζητήσει το σχέδιο προγράμματος εργασίας των ITS. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκαν κοινά εργαστήρια με μέλη της ευρωπαϊκής επιτροπής ITS με σκοπό τις έγκαιρες διαβουλεύσεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων του προγράμματος εργασίας: αρχικά τον Δεκέμβριο του 2024 με σκοπό να συζητηθεί το πεδίο εφαρμογής της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού για τις υπηρεσίες SRTI, στη συνέχεια τον Ιούνιο του 2025 για να συζητηθεί το πεδίο εφαρμογής των προδιαγραφών για τα C-ITS, και πιο πρόσφατα τον Ιανουάριο του 2026 για να συζητηθεί το πεδίο εφαρμογής της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού για τις υπηρεσίες SSTP. Στις 19 Μαΐου 2025 σε συνδυασμό με το ευρωπαϊκό συνέδριο ITS στη Σεβίλλη, πραγματοποιήθηκε άτυπη συνεδρίαση των «Φίλων των ITS» (δηλαδή των μελών της EIAG και της ευρωπαϊκής επιτροπής ITS) προκειμένου να συζητηθεί η εφαρμογή του βιομηχανικού σχεδίου δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία[45].

[44] 2011/C 135/03 (ΕΕ C 135 της 5.5.2011, σ. 3).
[45] COM(2025) 95 final.

Η EIAG ενημερώνεται επίσης και προσκαλείται τακτικά να συμμετάσχει σε έρευνες, δημόσιες διαβουλεύσεις και εργαστήρια σχετικά με τα ITS.

3 ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Η συνεργασία και η εναρμονισμένη ανάπτυξη βρίσκονται στο επίκεντρο της οδηγίας ITS και των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών της. Η τροποποίηση της οδηγίας ITS το 2023 ενίσχυσε τις πτυχές αυτές με τη θέσπιση υποχρεώσεων συνεργασίας των κρατών μελών, ενδεικτικά μέσω σχεδίων συντονισμού υποστηριζόμενων από την ΕΕ, και, όποτε κρίνεται απαραίτητο, με τα αντίστοιχα ενδιαφερόμενα μέρη, όσον αφορά τις επιχειρησιακές πτυχές της εφαρμογής των προδιαγραφών.

Τα πολυκρατικά έργα ITS, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ και συχνά καλύπτουν διάφορους διαδρόμους ΔΕΔ-Μ, καθιστούν δυνατό τον εξοπλισμό μεγάλων οδικών τμημάτων με εναρμονισμένες και διαλειτουργικές υποδομές, εξοπλισμό και υπηρεσίες ITS. Τα υπό εξέλιξη πολυκρατικά έργα του ΜΣΕ για τα ITS MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS και VERKKO αφορούν συνολικά 20 κράτη μέλη και καλύπτουν δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα του κεντρικού και του εκτεταμένου οδικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και προβλέπουν τη συντονισμένη ανάπτυξη υπηρεσιών ITS και C-ITS.

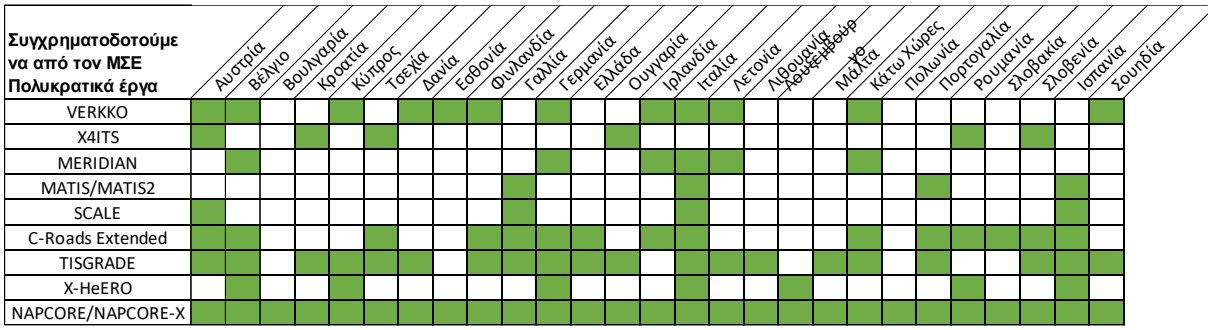
Στο έργο C-Roads Extended, σε συνδυασμό με τα εθνικά έργα C-Roads και με το έργο SCALE, συμμετέχουν συνολικά 15 κράτη μέλη στον τομέα C-ITS. Στο έργο X-HeERO συμμετέχουν 7 κράτη μέλη και η Μολδαβία στον τομέα του eCall. Στο έργο TISGRADE συμμετέχουν 20 κράτη μέλη, η Νορβηγία και σημαντικοί πάροχοι υπηρεσιών της ΕΕ που συνεργάζονται για τη συλλογή, την ποιότητα και την επικύρωση δεδομένων, καθώς και για τις αναβαθμίσεις των ΕΣΠ.

Οι δραστηριότητες των πρώην δράσεων στήριξης του προγράμματος του ΜΣΕ DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO και NAPCORE συγχωνεύονται πλέον στην υπό εξέλιξη δράση τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ NAPCORE-X (2025-2027), στην οποία συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη και η οποία καλύπτει όλες τις προδιαγραφές. Στόχος της είναι ο συντονισμός της ευθυγράμμισης των επιχειρησιακών πτυχών της εφαρμογής της οδηγίας ITS για όλα τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και τις πολυτροπικές μεταφορές και τις πτυχές που σχετίζονται με τα ΕΣΠ (π.χ. πρότυπα και αρχιτεκτονική δεδομένων, ορισμοί δεδομένων, μεταδεδομένα, ποιότητα δεδομένων, αξιολόγηση της συμμόρφωσης, διάδοση και κατάρτιση) με επιπλέον στόχο να συμβάλει στον κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας[46].

Αυτές οι πολυκρατικές δράσεις του ΜΣΕ αντιπροσωπεύουν πλέον τη συντριπτική πλειονότητα των έργων ITS που συγχρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ, τόσο ως προς το πλήθος όσο και ως προς τον όγκο των επενδύσεων (βλ. κατωτέρω).

[46] COM(2023) 751 final.

Διάγραμμα 5: Τρέχουσα συμμετοχή των κρατών μελών σε πολυκρατικά έργα ITS που συγχρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ



Οι υπό εξέλιξη πρωτοβουλίες των κρατών μελών, όπως η πλατφόρμα C-Roads, η πλατφόρμα δεδομένων για την οδική ασφάλεια (DFRS)[47] και η ειδική ομάδα RTTI, καθιστούν δυνατό τον περαιτέρω συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα[48].

4 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Από τη δημοσίευση της δεύτερης έκθεσης προόδου το 2019, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη των υπηρεσιών. Δεδομένου ότι είναι πολύ δύσκολο να απομονωθεί το κόστος που συνδέεται αυστηρά με την εφαρμογή των προδιαγραφών από το κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας των υπηρεσιών ITS και των ίδιων των υλικών υποδομών ITS, ορισμένα από τα ακόλουθα αριθμητικά στοιχεία θα πρέπει να νοούνται ως γενική εικόνα της συνολικής προσπάθειας για την ανάπτυξη των εν λόγω υπηρεσιών, η οποία δεν αποτελούσε απαίτηση βάσει της ίδιας της οδηγίας ITS.

Ειδικότερα, ο προϋπολογισμός του ΜΣΕ (ΜΣΕ 1 και 2, συμπεριλαμβανομένων των έργων που χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό συνοχής) διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στη στήριξη αυτής της ανάπτυξης. Κατά την περίοδο 2014-2025 διέθεσε περισσότερα από 850 εκατ. EUR σε χρηματοδότηση από την ΕΕ, κινητοποιώντας επενδύσεις ύψους 1,9 δισ. EUR για την ανάπτυξη των ITS (συμπεριλαμβανομένου του eCall) και των υπηρεσιών C-ITS[49].

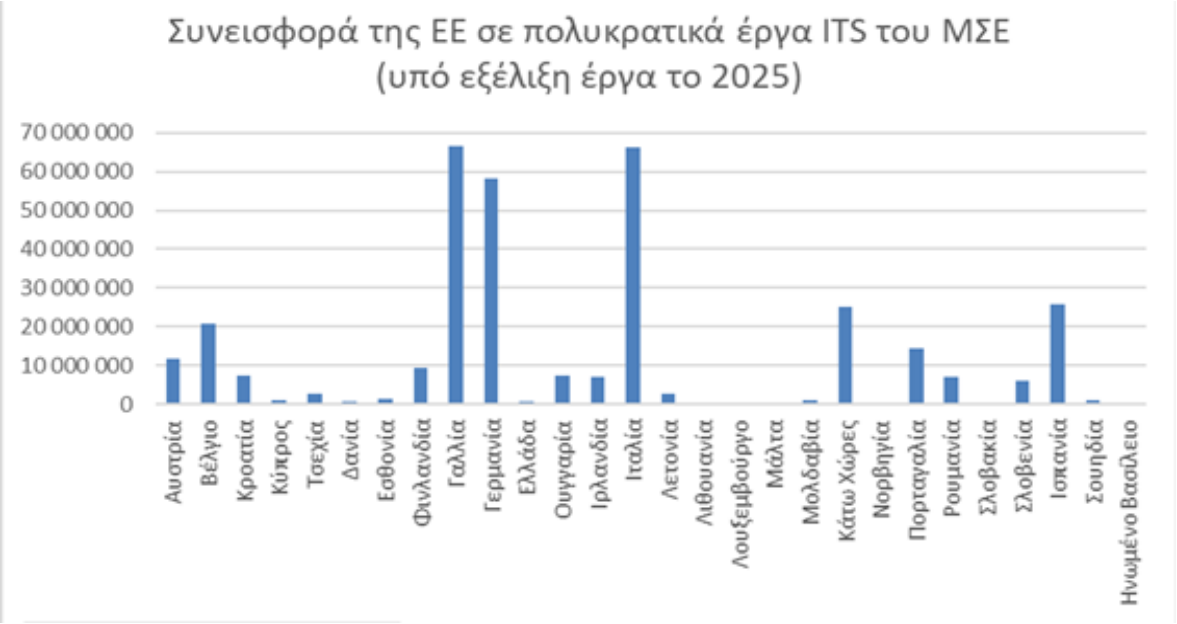
Κατά την τελευταία πενταετία, η συντριπτική πλειονότητα των κονδυλίων αυτών διατέθηκε σε πολυκρατικά έργα ITS, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ορισμένα από τα οποία θα διαρκέσουν έως το τέλος του 2027. Στο διάγραμμα 6 κατωτέρω παρουσιάζεται το μερίδιο της χρηματοδότησης σε EUR ανά χώρα για τα εν λόγω εννέα υπό εξέλιξη πολυκρατικά έργα ITS (εξαιρουμένων των NAPCORE/NAPCORE-X).

[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.

[48] Οι εν λόγω πρωτοβουλίες περιγράφονται περαιτέρω στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

[49] Πηγή: Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον (CINEA).

Διάγραμμα 6: Συνεισφορά της ΕΕ σε πολυκρατικά έργα ITS του ΜΣΕ



Μετά την τελευταία έκθεση προόδου, δρομολογήθηκαν οι πρόσθετες δράσεις στήριξης του προγράμματος του ΜΣΕ NAPCORE και Data4PT, καθώς και η υπό εξέλιξη δράση τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ NAPCORE-X με τη συμμετοχή όλων των κρατών μελών, για τη στήριξη της εφαρμογής των προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών εργασιών για τα πρότυπα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μέγιστη συνολική συνεισφορά της ΕΕ ύψους 23,5 εκατ. EUR. Ομοίως, η χρηματοδότηση του ΜΣΕ διατέθηκε για τη δημιουργία και τη διαχείριση από το Κοινό Κέντρο Ερευνών της Επιτροπής του συστήματος διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφαλείας C-ITS της ΕΕ, με συνολικό κόστος 6,26 εκατ. EUR για την περίοδο 2017-2026.

Στις πρόσθετες δαπάνες περιλαμβάνονται οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την αναθεώρηση των προδιαγραφών (RTTI, MMTIS, eCall και SRTI) και της οδηγίας ITS, οι οποίες περιλάμβαναν συμβουλευτικές μελέτες (1,8 εκατ. EUR για την περίοδο 2018-2025), καθώς και για τη διοργάνωση και τη συμμετοχή σε εκδηλώσεις που καλύπτουν τα ITS, όπως τα παγκόσμια και ευρωπαϊκά συνέδρια ITS (1,1 εκατ. EUR για την περίοδο 2018-2025).

Όσον αφορά τα πρότυπα, το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών πραγματοποιήθηκε ως αποτέλεσμα προπαρασκευαστικών εργασιών στο πλαίσιο των προαναφερόμενων δράσεων στήριξης και τεχνικής βοήθειας του προγράμματος του ΜΣΕ, επιπλέον των άμεσων επιχορηγήσεων σε ΕΟΤ (1,4 εκατ. EUR για την περίοδο 2018-2025).

Μετά την πανδημία του 2020 όλες οι συνεδριάσεις της επιτροπής ITS[50] και της συμβουλευτικής ομάδας ITS[51] και σχεδόν όλες οι συνεδριάσεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=1941.

ITS και της ευρωπαϊκής πλατφόρμας για την υλοποίηση του eCall (EeIP)[52] διοργανώθηκαν μέσω βιντεοδιάσκεψης και, ως εκ τούτου, δεν χρειάστηκε να επιστραφούν τα έξοδα.

Όπως ήδη αναφέρθηκε στη δεύτερη έκθεση προόδου, το κόστος που συνδέεται με την εφαρμογή της οδηγίας ITS και των κατ' εξουσιοδότηση κανονισμών της, το οποίο σχετίζεται κυρίως με τη διευκόλυνση και την εναρμόνιση της πρόσβασης σε δεδομένα που πρόκειται να επαναχρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS, φαίνεται εύλογο, ιδίως όταν το εν λόγω κόστος συγκρίνεται με το κόστος ανάπτυξης των υπηρεσιών. Θα απαιτηθούν συνεχείς προσπάθειες για την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων που απορρέουν από την τροποποίηση της οδηγίας του 2023, ιδίως όσον αφορά την υποχρεωτική διαθεσιμότητα και ανάπτυξη κρίσιμων δεδομένων και υπηρεσιών.

5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Από την έκδοσή της οδηγίας ITS έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή της. Η πρόσφατη τροποποίηση με την οδηγία (ΕΕ) 2023/2661 εισήγαγε κρίσιμες αλλαγές, ιδίως για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των δεδομένων, του συντονισμού και της ενσωμάτωσης σε νέα θέματα ITS. Οι συνεργατικές πρωτοβουλίες που καθοδηγούνται από τη χρηματοδότηση του ΜΣΕ έχουν διευκολύνει την εκτεταμένη ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS και C-ITS σε ολόκληρο το οδικό ΔΕΔ-Μ της ΕΕ και πέραν αυτού, τονίζοντας τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και των συμφεροντούχων και προωθώντας επίσης την εναρμόνιση και τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μέσω συντονισμένης δράσης. Οι εν λόγω αποστολές συνδέθηκαν με εύλογο κόστος και θα χρειαστούν συνεχείς προσπάθειες για την αντιμετώπιση των νέων απαιτήσεων που θεσπίστηκαν με την τροποποίηση του 2023. Η ευρωπαϊκή επιτροπή ITS και η συμβουλευτική ομάδα ITS, καθώς και η συνεργασία με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και μεταξύ αυτών, διαδραμάτισαν καίριο ρόλο στη διαμόρφωση και την καθοδήγηση αυτών των εξελίξεων.

Η υποβολή εκθέσεων έχει εξελιχθεί σημαντικά χάρη στη θέσπιση του νέου υποδείγματος και των ΒΔΕ που καθιστούν δυνατή τη βελτίωση της κατανόησης της ανάπτυξης, του αντικτύπου και της χρηματοδότησης των ITS. Μολονότι η ακριβής απομόνωση των επιπτώσεων των λύσεων ITS από άλλους παράγοντες του δικτύου εξακολουθεί να αποτελεί πρόκληση, η υποβολή εκθέσεων έχει, ωστόσο, παράσχει πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τάσεις όπως η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των εκπομπών CO_2. Η δέσμευση για ισχυρότερη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και των συμφεροντούχων θα πρέπει να διασφαλίζει τη συνέχιση αυτών των θετικών εξελίξεων, προωθώντας ένα περιβάλλον στο οποίο τα ITS μπορούν να ευδοκιμήσουν μέσω της καινοτομίας και της συνεργασίας. Στο μέλλον, οι συνεχείς επενδύσεις στην τεχνολογία και την τυποποίηση θα έχουν καίρια σημασία για την αξιοποίηση των ITS για την ενίσχυση της κινητικότητας και της ασφάλειας των μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ.

[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=2481.