

Βρυξέλλες, 29.11.2023  
C(2023) 8105 final

**ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 29.11.2023**

**για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 προς  
συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του  
Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για  
τις πολυτροπικές μετακινήσεις**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ για τα συστήματα ευφών μεταφορών (ITS)<sup>1</sup> καθορίζει προδιαγραφές ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης είναι ακριβείς και διατίθενται στους χρήστες ITS πέραν συνόρων.

Ειδικότερα, στο παράρτημα του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού προσδιορίζονται οι τύποι δεδομένων οι οποίοι, εφόσον υπάρχουν σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, πρέπει να καθίστανται προσβάσιμοι από τις αρχές μεταφορών, τους φορείς μεταφορών, τους διαχειριστές υποδομών και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία. Οι εν λόγω τύποι δεδομένων είναι απαραίτητοι για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης σε τυποποιημένο μορφότυπο μέσω εθνικού σημείου πρόσβασης σε κάθε κράτος μέλος. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός καθορίζει επίσης τους όρους πρόσβασης, περαιτέρω χρήσης και επικαιροποίησης των δεδομένων, καθώς και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό και τις διατάξεις εφαρμογής για την υποβολή εκθέσεων.

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 ορίζει διαφορετικές ημερομηνίες εφαρμογής οι οποίες, ανάλογα με τον τύπο των δεδομένων, εκτείνονται από την 1η Δεκεμβρίου 2019 έως την 1η Δεκεμβρίου 2023. Ο εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός προβλέπει επίσης την κοινοχρησία των αποτελεσμάτων δρομολόγησης μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών πληροφοριών για τις μετακινήσεις, με βάση στατικές, και εφόσον είναι δυνατόν, δυναμικές πληροφορίες.

Οι απαιτήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 ισχύουν μόνο για τους τύπους δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα, υπό την προϋπόθεση ότι τα δεδομένα υπάρχουν ήδη σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο, ενώ δεν προβλέπεται η δημιουργία νέων δεδομένων ή η συλλογή των εν λόγω τύπων δεδομένων από τους κατόχους των δεδομένων.

Επιπλέον, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 δεν επιβάλλει τη δωρεάν κοινοχρησία των τύπων δεδομένων που απαριθμούνται στο παράρτημα. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό, ενδέχεται να επιβάλλονται ειδικές απαιτήσεις από άλλες ενωσιακές ή εθνικές νομοθετικές διατάξεις. Τα εθνικά σημεία πρόσβασης παρέχουν υπηρεσίες εξεύρεσης οι οποίες δίνουν στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να γνωρίζουν ποια δεδομένα είναι προσβάσιμα, καθώς και τους σχετικούς όρους και προϋποθέσεις για την περαιτέρω χρήση τους. Τα δεδομένα που είναι προσβάσιμα μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης είναι δυνατό να υπόκεινται σε συμφωνίες παραχώρησης άδειας για την παροχή πρόσβασης ή για την ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση των δεδομένων.

Μετά από διεξοδική έρευνα, η οποία περιλάμβανε ανάλυση κόστους-οφέλους, προτάθηκε η αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού, σύμφωνα με τους στόχους του επικαιροποιημένου προγράμματος εργασίας 2018-2022 της οδηγίας ITS<sup>2</sup>, η οποία επιβεβαιώθηκε στο επικαιροποιημένο πρόγραμμα εργασίας 2022-2027<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> EE L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

<sup>2</sup> C(2018) 8264 final.

<sup>3</sup> C(2022) 9140 final.

Η αναθεώρηση ανακοινώθηκε στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>4</sup>, που δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2020, ως δράση 36 στο πλαίσιο του εμβληματικού τομέα 6 («Υλοποίηση της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας»).

Η επιβολή υποχρέωσης προσβασιμότητας σε δυναμικά σύνολα δεδομένων έχει ουσιαστική σημασία για όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών κατά παραγγελία, προκειμένου να υποστηριχθεί η ανάπτυξη υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης. Για να καταστεί δυνατή η παροχή ακριβέστερων και πιο προσβάσιμων υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, απαιτούνται πρόσθετοι τύποι στατικών, ιστορικών, παρατηρούμενων και δυναμικών δεδομένων. Σ' αυτά περιλαμβάνονται δεδομένα σχετικά με τη στάθμευση, την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και σχετικά με τη χωρητικότητα για ποδήλατα των μέσων που εκτελούν προγραμματισμένες μεταφορές.

Η αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού συμβάλλει στο να αξιοποιήσει πλήρως η ΕΕ τις έξυπνες ψηφιακές λύσεις και τα συστήματα ευφών μεταφορών. Στόχος της αναθεώρησης είναι επίσης να αποσαφηνιστούν τυχόν επικαλύψεις με άλλους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς που συμπληρώνουν την οδηγία ITS, ιδίως τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο<sup>5</sup>.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των ITS που αναφέρονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό είναι εκπρόσωποι των κρατών μελών, όπως εθνικές και/ή τοπικές αρχές, και εκπρόσωποι του κλάδου. Τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να εκπροσωπούνται μεμονωμένα ή από κοινού μέσω συνεργασίας ή έργου.

## 2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926, διενεργήθηκε ανάλυση κόστους-οφέλους, η οποία περιλάμβανε έρευνα μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών. Στο πλαίσιο της έρευνας, η οποία διεξήχθη κατά την περίοδο από 22 Μαρτίου 2022 έως 3 Ιουνίου 2022, ελήφθησαν 55 απαντήσεις. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν 66 στοχευμένες συνεντεύξεις με ενδιαφερόμενα μέρη μεταξύ Απριλίου και Ιουλίου 2022, συμπεριλαμβανομένων 21 κρατών μελών ή εθνικών σημείων πρόσβασης και 45 άλλων ενδιαφερόμενων μερών. Επτά από τις συνεντεύξεις ήταν διερευνητικές συνεντεύξεις.

Η Επιτροπή ξεκίνησε δημόσια διαβούλευση που διήρκεσε από την 1η Δεκεμβρίου 2021 έως την 23η Φεβρουαρίου 2022<sup>6</sup>. Ελήφθησαν 336 απαντήσεις και 30 έγγραφα θέσης. Το 65 % όσων απάντησαν επισήμανε τη δυσκολία πρόσβασης σε πληροφορίες στο διαδίκτυο σχετικά με τις ταξιδιωτικές επιλογές κατά τον προγραμματισμό ενός ταξιδιού. Το 79 % όσων απάντησαν υπογράμμισε ότι ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός είναι είτε σημαντικός είτε πολύ σημαντικός για τη στήριξη της χρήσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Η άλλη βασική πρόκληση που προσδιορίστηκε όσον αφορά την

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services/public-consultation\\_el](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services/public-consultation_el)

προσβασιμότητα και την κοινοχρησία δεδομένων ήταν η «περιορισμένη ποιότητα των δεδομένων» και η «έλλειψη πρόσβασης σε δεδομένα σε πραγματικό χρόνο».

Τα κράτη μέλη, οι χώρες του ΕΟΧ και η Ελβετία κλήθηκαν να ορίσουν εμπειρογνώμονες προκειμένου να συμμετάσχουν σε σειρά συνεδριάσεων με την Επιτροπή, ώστε να συνδράμουν στην ανάπτυξη της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού. Πραγματοποιήθηκαν εννέα συνεδριάσεις από τις 23 Φεβρουαρίου 2022 έως τις 20 Ιανουαρίου 2023<sup>7</sup>. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν αρκετές διμερείς συνεδριάσεις με κράτη μέλη.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ**

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 συμπληρώνει την οδηγία 2010/40/ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 7, όσον αφορά τη δράση προτεραιότητας α) η οποία καθορίζεται στο άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 12 της ίδιας οδηγίας.

Οι πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις μπορούν να παρέχουν στους επιβάτες πληροφορίες για να επιλέξουν ένα ταξίδι με διάφορους τρόπους μεταφοράς σε συγκεκριμένες γεωγραφικές τοποθεσίες, ώστε να ανταποκρίνονται στις προτιμήσεις, τις ανάγκες και τις προτεραιότητες των επιβατών. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης μπορεί να διευκολυνθεί περαιτέρω από ένα εναρμονισμένο σύνολο απαιτήσεων για τα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων προδιαγραφών για την τυποποίηση, την προσβασιμότητα και την ποιότητα των δεδομένων, και με την επιβολή στα ενδιαφερόμενα μέρη υποχρέωσης παροχής δεδομένων για περαιτέρω χρήση.

Στόχος του παρόντος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού είναι να βελτιωθεί η προσβασιμότητα, η ανταλλαγή, η περαιτέρω χρήση και η επικαιροποίηση των δεδομένων που αφορούν πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις τα οποία είναι απαραίτητα για την αδιάλειπτη παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ.

Λόγω των περιορισμένων αλλαγών στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/1926, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σκοπιμότερο να προβεί σε αναθεώρηση και όχι σε κατάργηση του κανονισμού αυτού.

---

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=1941>

# ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29.11.2023

για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφώνων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς<sup>8</sup>, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση που εξέδωσε η Επιτροπή σχετικά με τον καθορισμό στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα<sup>9</sup> προσδιορίζεται η ανάπτυξη συστημάτων ευφώνων μεταφορών (στο εξής: ITS) ως βασική δράση για την επίτευξη συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης πολυτροπικής κινητικότητας και, κατ' επέκταση, για τη συμβολή στον μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη του στόχου για αποδοτική, ασφαλή, βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Στη στρατηγική εξαγγέλθηκε η αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής<sup>10</sup>, ώστε να συμπεριληφθεί διάταξη για υποχρεωτική προσβασιμότητα νέων δυναμικών συνόλων δεδομένων, η οποία είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της εν λόγω στρατηγικής, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης για κανονιστική δράση σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρόχων πολυτροπικών ψηφιακών υπηρεσιών.
- (1) Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία<sup>11</sup> επισημαίνεται ο αυξανόμενος ρόλος που διαδραματίζει η αυτοματοποιημένη και συνδεδεμένη πολυτροπική κινητικότητα σε συνδυασμό με έξυπνα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας που στηρίζονται στην ψηφιοποίηση, καθώς και ο στόχος για στήριξη νέων βιώσιμων υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας με τις οποίες μπορεί να μειωθεί η συμφόρηση και η ρύπανση, ιδίως

<sup>8</sup> ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

<sup>9</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final της 9.12.2020].

<sup>10</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 της Επιτροπής, της 31ης Μαΐου 2017, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (ΕΕ L 272 της 21.10.2017, σ. 1).

<sup>11</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final της 11.12.2019].

στις αστικές περιοχές. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 στηρίζει τη μετάβαση προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης δραστήριων τρόπων μεταφοράς, όπως το περπάτημα και η ποδηλασία. Με την επιβολή της υποχρέωσης προσβασιμότητας σε δυναμικά σύνολα δεδομένων και σε νέα στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα σύνολα δεδομένων, όπως προτείνεται από τις τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις μπορούν να βελτιώσουν την ενημέρωση και τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες, να δώσουν ώθηση στην πολυτροπική κινητικότητα και να μειώσουν τις εκπομπές, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

- (3) Η ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα<sup>12</sup> περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο η διάθεση περισσότερων δεδομένων έχει θεμελιώδη σημασία για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με την κοινωνία, το κλίμα και το περιβάλλον. Η στρατηγική τονίζει τα οφέλη που θα αποφέρει στους πολίτες η καινοτομία που βασίζεται σε δεδομένα και προτείνει τη δημιουργία κοινών, διαλειτουργικών χώρων δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ σε στρατηγικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένου ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 συμβάλλει στην αύξηση της προσβασιμότητας και της κοινοχρησίας των δεδομένων σχετικά με τις πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Με την επιβολή υποχρέωσης προσβασιμότητας σε δυναμικά σύνολα δεδομένων, όπως προτείνεται στις τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926, θα καταστούν προσβάσιμα περισσότερα δεδομένα και θα είναι δυνατή η κοινοχρησία τους, σύμφωνα με τους στόχους της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα.
- (4) Για λόγους συνέπειας και αποφυγής επικαλύψεων με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής<sup>13</sup>, θα πρέπει να προστεθούν συγκεκριμένοι τύποι δεδομένων σχετικά με τη στάθμευση στο πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926, ενώ οι τύποι δεδομένων για τους σταθμούς ανεφοδιασμού και φόρτισης θα πρέπει να αφαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926. Τα δεδομένα σχετικά με τη στάθμευση, όπως η θέση και η διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης, ο τόπος και ο τρόπος πληρωμής για τη στάθμευση και οι πληροφορίες σχετικά με τα τιμολόγια στάθμευσης, θεωρούνται σημαντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη αξιόπιστων υπηρεσιών πληροφόρησης για τις μετακινήσεις και θα πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα από τους κατόχους των δεδομένων, όπως οι αρχές μεταφορών, οι φορείς μεταφορών, οι διαχειριστές υποδομών, οι πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία ή οι φορείς εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης.
- (5) Θα πρέπει να διασφαλιστεί η συνοχή με τους κανόνες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών, όπως οι κανόνες που θεσπίζονται με τους κανονισμούς

<sup>12</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα» [COM(2020) 66 final της 19.2.2020].

<sup>13</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/670 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο (ΕΕ L 122 της 25.4.2022, σ. 1).

(ΕΚ) αριθ. 261/2004<sup>14</sup>, (ΕΕ) αριθ. 1177/2010<sup>15</sup>, (ΕΕ) αριθ. 181/2011<sup>16</sup> και (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>17</sup>.

- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2017/1926 θα πρέπει, κατά περίπτωση, να λαμβάνουν υπόψη την επικείμενη πράξη για τα δεδομένα<sup>18</sup>.
- (7) Τα δεδομένα εξακολουθούν να παρέχουν τη βάση όσον αφορά τη δημιουργία υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Καθώς η ανάπτυξη των ITS επιταχύνεται σε ολόκληρη την Ένωση, απαιτείται η συνεχής υποστήριξή της με τη μορφή αυξημένης και απρόσκοπτης πρόσβασης σε υφιστάμενους και νέους τύπους δεδομένων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Ως εκ τούτου, τα ιστορικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, ιδίως για τον υπολογισμό των μέσων καθυστερήσεων, και τα παρατηρούμενα δεδομένα σχετικά με τις καθυστερήσεις και τις ακυρώσεις, καθώς και οι πληροφορίες σχετικά με τη στάθμευση, είναι σημαντικά και θα πρέπει να καταστούν προσβάσιμα για τη βελτίωση των υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις και τη διευκόλυνση των μετακινήσεων των επιβατών. Όσον αφορά τα ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, θα πρέπει να ανταλλάσσονται μόνο δεδομένα που είναι σημαντικά για τη βελτίωση των υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Τα παρατηρούμενα δεδομένα σχετικά με τις καθυστερήσεις και τις ακυρώσεις, που συνδέονται με τους κανόνες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών, μπορούν επίσης να δώσουν τη δυνατότητα στους παρόχους υπηρεσιών να ενημερώνουν τους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους για αποζημίωση. Στο πλαίσιο αυτό, οι λόγοι των καθυστερήσεων ή των ακυρώσεων θα πρέπει επίσης να κοινοποιούνται από τους κατόχους των δεδομένων, προκειμένου να αξιολογείται το δικαίωμα αποζημίωσης. Δεδομένου ότι ο σκοπός της κοινοχρησίας παρατηρούμενων δεδομένων συνδέεται με τα δικαιώματα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης ή ακύρωσης, μόνο τα δεδομένα σχετικά με την ώρα άφιξης ή την ώρα αναχώρησης, ή και τα δύο, και, όταν είναι δυνατόν, οι λόγοι των καθυστερήσεων ή των ακυρώσεων θα πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 3, και όχι τυχόν επιχειρησιακά δεδομένα που συλλέγονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα δεδομένα θα πρέπει να αποθηκεύονται από τους κατόχους των δεδομένων για κατάλληλο χρονικό διάστημα σύμφωνο με τα

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1).

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 1).

<sup>16</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 1).

<sup>17</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 172 της 17.5.2021, σ. 1).

<sup>18</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους (Πράξη για τα δεδομένα). [COM/2022/68 final].

δικαιώματα των επιβατών τα οποία ορίζονται στη σχετική νομοθεσία της Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5.

- (8) Όσον αφορά την ανταλλαγή στατικών, ιστορικών, παρατηρούμενων και δυναμικών δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας, οι κάτοχοι των δεδομένων θα πρέπει να καθιστούν τα εν λόγω δεδομένα προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 3, χρησιμοποιώντας τα πρότυπα και τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 5. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε άλλο πρότυπο, εφόσον οι κάτοχοι των δεδομένων μπορούν να αποδείξουν ότι είναι πλήρως συμβατό με τα πρότυπα αναφοράς, και υπό την προϋπόθεση ότι καθίστανται διαθέσιμες όλες οι ζητούμενες πληροφορίες. Οι κάτοχοι δεδομένων, για να αποδείξουν τη συμβατότητα, μπορούν να χρησιμοποιούν μετατροπείς ή επικυρωτές.
- (9) Η οδηγία (ΕΕ) 2019/1024<sup>19</sup> για τον καθορισμό ελάχιστων κανόνων για την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση δεν θίγει τον παρόντα κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό.
- (10) Η ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών είναι σημαντική για την επίτευξη του συνολικού στόχου της Ένωσης για το κλίμα. Ως εκ τούτου, λόγω της τρέχουσας μη ικανοποιητικής προσβασιμότητας των πολυτροπικών δυναμικών δεδομένων, η προσβασιμότητα των δυναμικών συνόλων δεδομένων θεωρείται αναγκαία για τη στήριξη της συνεχούς ανάπτυξης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε ολόκληρη την Ένωση και, επομένως, θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική.
- (11) Κάθε επεξεργασία που σχετίζεται με την παροχή και την περαιτέρω χρήση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης και των κρατών μελών σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup> και την οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>21</sup>, όπως έχουν μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο. Η κοινοχρησία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης δεν είναι απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Κατά συνέπεια, οι κάτοχοι των δεδομένων θα πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για να διασφαλίζουν την ανωνυμοποίηση τυχόν δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πριν από την παροχή τους μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης.
- (12) Τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των ITS θα πρέπει να συνεργαστούν για να καθιερώσουν κοινούς ορισμούς της ποιότητας των δεδομένων, με στόχο τη χρήση κοινών δεικτών ποιότητας των δεδομένων σε όλη την αξιακή αλυσίδα των δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας, όπως είναι η πληρότητα, η

---

<sup>19</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα (ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56).

<sup>20</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

<sup>21</sup> Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).



ακρίβεια και ο επίκαιρος χαρακτήρας των δεδομένων, καθώς και οι έλεγχοι ποιότητας που εφαρμόζονται, ιδίως για τις διασυνοριακές υπηρεσίες. Θα πρέπει επίσης να ενθαρρυνθεί η περαιτέρω εργασία για την καθιέρωση συναφών μεθόδων μέτρησης της ποιότητας και παρακολούθησης των διαφόρων τύπων δεδομένων. Θα πρέπει να ενθαρρύνονται τα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν μεταξύ τους τις γνώσεις τους, τις εμπειρίες τους και τις βέλτιστες πρακτικές τους στον τομέα της ποιότητας των δεδομένων κατά τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα συντονισμού.

- (13) Οι υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις θα πρέπει να είναι ακριβείς προκειμένου να παρέχουν τις καλύτερες δυνατές πληροφορίες στους τελικούς χρήστες όσον αφορά την αξιοπιστία και το ενδεδειγμένο του χρόνου. Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των δεδομένων, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η συνεργασία των χρηστών δεδομένων και των κατόχων των δεδομένων για να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερα, για παράδειγμα με την αναφορά τυχόν ανακρίβειών στον κάτοχο των δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.
- (14) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η επιτυχής και οικονομικά αποδοτική χρήση των εθνικών σημείων πρόσβασης και να δοθεί στους χρήστες δεδομένων η δυνατότητα εξεύρεσης και χρήσης των συνόλων δεδομένων που καθίστανται προσβάσιμα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης όπως ορίζονται στο άρθρο 3, τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των ITS θα πρέπει να συνεργαστούν για την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με τις απαιτήσεις μεταδεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη το σχήμα μεταδεδομένων parDCAT-AP και μεταγενέστερες εκδόσεις.
- (15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν για να εναρμονίσουν την προσέγγισή τους ως προς την αξιολόγηση της συμμόρφωσης κατά τα τρέχοντα και μελλοντικά έργα συντονισμού, τα οποία συμβάλλουν στην εφαρμογή του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926.
- (16) Για να καταστεί δυνατή η αναγκαία προετοιμασία ώστε όλα τα δυναμικά σύνολα δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό να καταστούν προσβάσιμα στους απαιτούμενους μορφότυπους μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης, όπως ορίζονται στο άρθρο 3, θα πρέπει να επικαιροποιηθεί το χρονοδιάγραμμα για την παροχή των εν λόγω δεδομένων. Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστεί το χρονοδιάγραμμα για την παροχή των νέων στατικών, ιστορικών και παρατηρούμενων συνόλων δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας.
- (17) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>22</sup>, η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίοςς γνωμοδότησε στις 25 Ιουλίου 2023.
- (18) Συνεπώς, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

**ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:**

### *Άρθρο 1*

#### **Τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926**

<sup>22</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2017/1926 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις αναγκαίες προδιαγραφές ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ένωσης είναι ακριβείς και διατίθενται στους τελικούς χρήστες πέραν συνόρων.»

2) το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί του άρθρου 4 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ και του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί, όσον αφορά τις πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία:

- 1) “πληροφορίες για τις πολυτροπικές μετακινήσεις”: πληροφορίες προερχόμενες από στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα ή δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, ή οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών, για τους τελικούς χρήστες, οι οποίες παρέχονται μέσω οποιουδήποτε μέσου επικοινωνίας, καλύπτουν τουλάχιστον δύο τρόπους μεταφοράς και επιτρέπουν τη δυνατότητα σύγκρισης των τρόπων μεταφοράς·
- 2) “υπηρεσία πληροφοριών μετακίνησης”: υπηρεσία ITS, καθώς και οι ψηφιακοί χάρτες, που παρέχουν στους χρήστες δεδομένων και στους τελικούς χρήστες πληροφορίες μετακίνησης και κυκλοφορίας για τουλάχιστον έναν τρόπο μεταφοράς·
- 3) “δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας”: δεδομένα σχετικά με διαφόρους τρόπους μεταφοράς τα οποία μεταβάλλονται συχνά ή δεδομένα σχετικά με απρόβλεπτα γεγονότα ή περιστάσεις, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα·
- 4) “στατικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας”: δεδομένα σχετικά με διαφόρους τρόπους μεταφοράς τα οποία δεν μεταβάλλονται συχνά ή δεδομένα σχετικά με προγραμματισμένες αλλαγές, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα·
- 5) “ιστορικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας”: δεδομένα σχετικά με τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας, τα οποία χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των μέσων καθυστερήσεων, ανάλογα με την ώρα, την ημέρα και την εποχή, βάσει προηγούμενων μετρήσεων, στα οποία περιλαμβάνονται η συμφόρηση, οι μέσες ταχύτητες και ο μέσος χρόνος μετακίνησης·
- 6) “παρατηρούμενα δεδομένα”: επιχειρησιακά δεδομένα που σχετίζονται με τη μετακίνηση και την κυκλοφορία, όπως η διάρκεια και η αιτία των καθυστερήσεων και των ακυρώσεων, τα οποία προκύπτουν και συλλέγονται κατά την παροχή υπηρεσιών·
- 7) “χρήστης δεδομένων”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, όπως οι αρχές μεταφορών, οι μεταφορείς, οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης, οι παραγωγοί ψηφιακών χαρτών, οι πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία και οι διαχειριστές υποδομών, ή οποιαδήποτε άλλη οντότητα η οποία χρησιμοποιεί τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παράρτημα για τη

δημιουργία πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις ή η οποία, όταν προβλέπεται από τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον κάτοχο των δεδομένων, χρησιμοποιεί τα δεδομένα για άλλους σκοπούς·

- 8) “αρχή μεταφορών”: κάθε δημόσια αρχή αρμόδια για τη διαχείριση της κυκλοφορίας ή για τον σχεδιασμό, τον έλεγχο ή τη διαχείριση συγκεκριμένου δικτύου ή υπηρεσίας μεταφορών, ή αμφοτέρων, που εμπίπτουν στην εδαφική αρμοδιότητά της·
- 9) “φορέας μεταφορών”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα αρμόδια για τη συντήρηση και τη διαχείριση υπηρεσιών μεταφορών·
- 10) “πάροχος υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία”: κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός πάροχος υπηρεσίας μεταφορών κατά παραγγελία σε τελικούς χρήστες·
- 11) “κάτοχος των δεδομένων”: κάθε νομικό πρόσωπο, δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, όπως αρχές μεταφορών, φορείς μεταφορών, διαχειριστές υποδομών ή πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία, το οποίο έχει το δικαίωμα να παρέχει πρόσβαση στα δεδομένα τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα και βρίσκονται υπό τον έλεγχό του ή να τα κοινοποιεί, σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο·
- 12) “υπηρεσία μεταφορών κατά παραγγελία”: υπηρεσία για την οποία απαιτείται συνήθως διάδραση μεταξύ του παρόχου υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία και του τελικού χρήστη πριν από την παροχή της υπηρεσίας·
- 13) “τελικός χρήστης”: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει πρόσβαση σε υπηρεσίες πληροφοριών μετακίνησης·
- 14) “μεταδεδομένα”: δομημένη περιγραφή του περιεχομένου δεδομένων που διευκολύνει την εξεύρεση και τη χρήση τους·
- 15) “αποτέλεσμα δρομολόγησης”: η διαδρομή μετακίνησης σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο που προκύπτει από αίτημα διαδρομής τελικών χρηστών στο χρησιμοποιούμενο σημείο ή σημεία παράδοσης·
- 16) “σημείο παράδοσης”: σταθμός, στάση ή τοποθεσία ζεύξης των αποτελεσμάτων δρομολόγησης δύο υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης που συνδέονται με την παραγωγή μιας μετακίνησης·
- 17) “σημείο πρόσβασης”: ψηφιακή διεπαφή στην οποία τα δεδομένα που απαριθμούνται στο παράρτημα μαζί με τα σχετικά μεταδεδομένα καθίστανται προσβάσιμα στους χρήστες δεδομένων για περαιτέρω χρήση ή στην οποία οι πηγές και τα μεταδεδομένα αυτών των δεδομένων καθίστανται προσβάσιμα στους χρήστες δεδομένων για περαιτέρω χρήση·
- 18) “επικαιροποίηση δεδομένων”: κάθε τροποποίηση υφιστάμενων δεδομένων, καθώς και η διαγραφή ή η εισαγωγή νέων ή πρόσθετων στοιχείων·
- 19) “υπηρεσία εξεύρεσης”: υπηρεσία που καθιστά δυνατή την αναζήτηση των ζητούμενων δεδομένων με χρήση του περιεχομένου των σχετικών μεταδεδομένων και οπτική παρουσίαση του εν λόγω περιεχομένου·
- 20) “προσβασιμότητα των δεδομένων”: δυνατότητα ζήτησης και λήψης των δεδομένων ανά πάσα στιγμή σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·

- 21) “εκτεταμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών” ή “ΔΕΔ-Μ”:
- οι υποδομές μεταφορών και τα μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013·
- 22) “επικαιρότητα των δεδομένων”:
- η διαθεσιμότητα επικαιροποιημένων δεδομένων που παρέχονται στους χρήστες δεδομένων και στους τελικούς χρήστες αρκετά πριν ώστε να τους χρησιμεύουν·
- 23) “πάροχος υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης”:
- κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός πάροχος τουλάχιστον μίας πληροφορίας μετακίνησης και κυκλοφορίας, σε χρήστες δεδομένων και τελικούς χρήστες, εξαιρουμένου του απλού μετατροπέα πληροφοριών·
- 24) “ζεύξη υπηρεσίας”:
- η σύνδεση τοπικών, περιφερειακών και εθνικών υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης διασυνδεδεμένων μέσω τεχνικών διεπαφών για την παροχή αποτελεσμάτων δρομολόγησης ή άλλων διεπαφών προγραμματισμού εφαρμογών (API) με βάση στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα και/ή δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας·
- 25) “κόμβος πρόσβασης”:
- προκαθορισμένος τόπος όπου οι επιβάτες μπορούν να επιβιβαστούν ή να αποβιβαστούν από μέσα που εκτελούν προγραμματισμένες μεταφορές ή μεταφορές κατά παραγγελία.»·
- 3) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κάθε κράτος μέλος συστήνει εθνικό σημείο πρόσβασης. Το εθνικό σημείο πρόσβασης αποτελεί μοναδικό σημείο πρόσβασης των χρηστών δεδομένων στα στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα και δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας διαφόρων τρόπων μεταφοράς, καθώς και στις επικαιροποιήσεις δεδομένων, όπως ορίζει το παράρτημα, τα οποία παρέχουν οι κάτοχοι των δεδομένων στην επικράτεια συγκεκριμένου κράτους μέλους.»·
- β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Τα εθνικά σημεία πρόσβασης παρέχουν υπηρεσίες εξεύρεσης στους χρήστες δεδομένων.
4. Τα κράτη μέλη καταλήγουν σε συμφωνία, σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των ITS, σχετικά με τις απαιτήσεις μεταδεδωμένων. Οι κάτοχοι των δεδομένων διασφαλίζουν ότι παρέχουν τα μεταδεδωμένα με βάση τις εν λόγω απαιτήσεις.»·
- γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:
- «6. Κάθε οντότητα που παρέχει δεδομένα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης μπορεί να το πράξει μέσω πληρεξουσίου σύμφωνα με τις ισχύουσες συμφωνίες, μεταξύ άλλων μέσω βάσης δεδομένων τρίτων μερών ή μέσω φορέων σωρευτικής εκπροσώπησης. Αυτό δεν απαλλάσσει τον αρχικό κάτοχο των δεδομένων από τις υποχρεώσεις που ορίζονται στα άρθρα 3 έως 8.»·
- 4) τα άρθρα 4, 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «*Άρθρο 4*
- Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση στατικών, ιστορικών και παρατηρούμενων δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας**

1. Οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν, μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, το οποίο συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3, πρόσβαση στα στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, που απαριθμούνται στο σημείο 1 του παραρτήματος, των διαφόρων τρόπων και μέσων μεταφοράς χρησιμοποιώντας:
  - α) για τις οδικές μεταφορές, τον τυποποιημένο μορφότυπο που καθορίζεται στο άρθρο 4 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962·
  - β) για τους άλλους τρόπους μεταφοράς, ένα από τα ακόλουθα πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές, ή οποιονδήποτε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο που μπορεί να αποδειχθεί πλήρως συμβατός και διαλειτουργικός με τα εν λόγω πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, μέσω αυτόματων μετατροπών και επικυρωτών:
    - i) το πρότυπο NeTEx CEN/TS 16614 και μεταγενέστερες εκδόσεις·
    - ii) τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011·
    - iii) τα τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύονται υπό την εποπτεία της διάσκεψης εξυπηρέτησης επιβατών της IATA·
    - iv) το Transmodel EN 12896 όταν δεν υπάρχει πρωτόκολλο ανταλλαγής αναφοράς.
  - γ) για το χωρικό δίκτυο, τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2007/2/ΕΚ.
2. Τα στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που απαριθμούνται στο σημείο 1 του παραρτήματος, στα οποία εφαρμόζονται το NeTEx και το DATEX II, παρατίθενται με ελάχιστα προφίλ ΕΕ ή εθνικά προφίλ.
3. Οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 στους απαιτούμενους μορφότυπους σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:
  - α) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 1.1, εκτός του σημείου 1.1 στοιχείο δ) περίπτωση ix), και αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως την 1η Δεκεμβρίου 2019·
  - β) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 1.2, εκτός του σημείου 1.2 στοιχείο α) περιπτώσεις i) και iii) και στοιχείο γ) περίπτωση ii), και αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως την 1η Δεκεμβρίου 2020·
  - γ) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 1.3, εκτός του σημείου 1.3 στοιχείο γ) περίπτωση iii), και αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως την 1η Δεκεμβρίου 2021·
  - δ) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημεία 1.1, 1.2 και 1.3, εκτός του σημείου 1.1 στοιχείο δ) περίπτωση ix), του σημείου 1.2 στοιχείο α) περιπτώσεις i), iii) και vii)

και στοιχείο γ) περίπτωση ii), του σημείου 1.3 στοιχείο γ) περίπτωση iii), καθώς και του σημείου 1.2 στοιχείο γ) περίπτωση i) και του σημείου 1.3 στοιχείο α) περιπτώσεις ii) και iii) για τις μεταφορές κατά παραγγελία, για τα άλλα τμήματα του δικτύου μεταφορών της Ένωσης, έως την 1η Δεκεμβρίου 2023·

- ε) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 1.1 στοιχείο δ) περίπτωση ix), στο σημείο 1.2 στοιχείο α) περιπτώσεις i), iii) και vii) και στοιχείο γ) περίπτωση ii), στο σημείο 1.3 στοιχείο γ) περίπτωση iii), στο σημείο 1.2 στοιχείο γ) περίπτωση i) και στο σημείο 1.3 στοιχείο α) περιπτώσεις ii) και iii) για τις μεταφορές κατά παραγγελία, και αφορούν ολόκληρο το δίκτυο μεταφορών της Ένωσης, έως την 1η Δεκεμβρίου 2024·
  - στ) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 1.4 και αφορούν ολόκληρο το δίκτυο μεταφορών της Ένωσης, έως την 1η Δεκεμβρίου 2025.
4. Οι API που παρέχουν πρόσβαση σε στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 είναι δημοσίως προσβάσιμες από τους χρήστες δεδομένων, κατά περίπτωση με την επιφύλαξη της καταχώρισης.
  5. Οι χρήστες δεδομένων και οι κάτοχοι των δεδομένων συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τυχόν ανακρίβειες που σχετίζονται με τα στατικά, ιστορικά και παρατηρούμενα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας κοινοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο των δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.
  6. Τα δεδομένα που παρέχονται από τους κατόχους των δεδομένων μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

#### *Άρθρο 5*

#### **Προσβασιμότητα, ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση δυναμικών δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας**

1. Οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν, μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης το οποίο συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3, πρόσβαση στα δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας των διαφόρων τρόπων και μέσων μεταφοράς, που απαριθμούνται στα σημεία 2.1 και 2.2 του παραρτήματος, χρησιμοποιώντας:
  - α) για τις οδικές μεταφορές, τους μορφότυπους που καθορίζονται στα άρθρα 5 και 6 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/962·
  - β) για τους άλλους τρόπους μεταφοράς, είτε ένα από τα ακόλουθα πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές είτε οποιονδήποτε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο που μπορεί να αποδειχθεί πλήρως συμβατός και διαλειτουργικός με τα εν λόγω πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, μέσω αυτόματων μετατροπών και επικυρωτών:
    - i) το πρότυπο SIRI CEN/TS 15531 και μεταγενέστερες εκδόσεις,

- ii) τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011.
2. Τα δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στα σημεία 2.1 και 2.2 του παραρτήματος, στα οποία εφαρμόζονται το SIRI και το DATEX II, παρατίθενται με ελάχιστο προφίλ ΕΕ ή εθνικά προφίλ.
  3. Οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν τα δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 στους απαιτούμενους μορφότυπους με βάση το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:
    - α) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 2.1 και αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως την 1η Δεκεμβρίου 2025·
    - β) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημείο 2.2 και αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως την 1η Δεκεμβρίου 2026·
    - γ) για τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που αναφέρονται στο παράρτημα σημεία 2.1 και 2.2 και αφορούν τα υπόλοιπα τμήματα του δικτύου μεταφορών της Ένωσης, έως την 1η Δεκεμβρίου 2028.
  4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει ότι οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν τα δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας των διαφόρων τρόπων μεταφοράς που απαριθμούνται στο σημείο 2.3 του παραρτήματος, εντός της επικράτειας του εν λόγω κράτους μέλους, μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3. Στην περίπτωση αυτή, οι κάτοχοι των δεδομένων χρησιμοποιούν το πρότυπο SIRI CEN/TS 15531 και μεταγενέστερες εκδόσεις ή οποιονδήποτε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο που μπορεί να αποδειχθεί πλήρως συμβατός και διαλειτουργικός με τα εν λόγω πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές, μεταξύ άλλων, για παράδειγμα, μέσω αυτόματων μετατροπών και επικυρωτών.
  5. Οι ΑΡΙ που παρέχουν πρόσβαση σε δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα, μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 είναι δημοσίως προσβάσιμες από τους χρήστες δεδομένων, κατά περίπτωση, με την επιφύλαξη της καταχώρισης.
  6. Οι χρήστες δεδομένων και οι κάτοχοι των δεδομένων συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τυχόν ανακρίβειες που σχετίζονται με τα δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας κοινοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στον κάτοχο των δεδομένων από τον οποίο προέρχονται τα δεδομένα.
  7. Τα δεδομένα που παρέχονται από τους κατόχους των δεδομένων μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης δεν περιλαμβάνουν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

#### *Άρθρο 6*

#### **Επικαιροποιήσεις δεδομένων**

1. Οι υπηρεσίες πληροφοριών μετακίνησης βασίζονται στα πλέον πρόσφατα προσβάσιμα στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα και δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας.
  2. Σε περίπτωση μεταβολής των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, οι κάτοχοι των δεδομένων επικαιροποιούν τα σχετικά στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα και δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που απαριθμούνται στο παράρτημα και τα καθιστούν προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 εντός χρονικού πλαισίου που επιτρέπει την αξιόπιστη και αποτελεσματική χρήση των δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 8. Όταν οι μεταβολές είναι γνωστές εκ των προτέρων, οι κάτοχοι των δεδομένων παρέχουν επίσης εκ των προτέρων τις εν λόγω επικαιροποιήσεις στους χρήστες δεδομένων. Επιπλέον, διορθώνουν έγκαιρα τυχόν ανακρίβειες που διαπιστώνουν στα δεδομένα τους ή που τους γνωστοποιούνται από οποιονδήποτε χρήστη δεδομένων ή τελικό χρήστη.»
- 5) στο άρθρο 7, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κατόπιν αιτήματος, οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης παρέχουν σε άλλο πάροχο υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης τα αποτελέσματα δρομολόγησης με βάση στατικές, ιστορικές, παρατηρούμενες και δυναμικές πληροφορίες μετακίνησης και κυκλοφορίας.»
- 6) στο άρθρο 8, οι παράγραφοι 1 ως 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Τα δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας που απαριθμούνται στο παράρτημα και τα αντίστοιχα μεταδεδομένα, καθώς και οι πληροφορίες για την ποιότητά τους, είναι προσβάσιμα για ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση εντός της Ένωσης χωρίς διακρίσεις, μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης το οποίο συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 και εντός χρονικού πλαισίου το οποίο παρέχει τη δυνατότητα αξιόπιστης και αποτελεσματικής περαιτέρω χρήσης των δεδομένων. Τα εν λόγω δεδομένα είναι ακριβή και επικαιροποιημένα και βασίζονται σε ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας των δεδομένων. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των ITS, καταλήγουν σε συμφωνία σχετικά με τις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας των δεδομένων.
2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιούνται περαιτέρω κατά τρόπο ουδέτερο, αμερόληπτο και χωρίς διακρίσεις προς τον κάτοχο των δεδομένων. Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη σειρά παρουσίασης των επιλογών μετακίνησης με διάφορους τρόπους μεταφοράς ή με συνδυασμό αυτών, ή και τα δύο, διακρίνονται από διαφάνεια και δεν βασίζονται σε κάποιον παράγοντα άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενο με την ταυτότητα του χρήστη δεδομένων ή του τελικού χρήστη, ή με τυχόν εμπορικά θέματα που σχετίζονται με την περαιτέρω χρήση των δεδομένων, και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις σε όλους τους συμμετέχοντες χρήστες δεδομένων ή τελικούς χρήστες. Η πρώτη παρουσίαση της διαδρομής μετακίνησης δεν είναι παραπλανητική για τον τελικό χρήστη.
3. Όταν χρησιμοποιούνται περαιτέρω τα στατικά, ιστορικά, παρατηρούμενα και δυναμικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας, επισημαίνεται η πηγή των δεδομένων αυτών, εάν το ζητήσει ο κάτοχος των δεδομένων. Αναφέρεται επίσης το διάστημα μεταξύ των επικαιροποιήσεων των στατικών, ιστορικών, παρατηρούμενων και, όπου είναι δυνατόν, των δυναμικών δεδομένων.
- »



4. Οι όροι και οι προϋποθέσεις χρήσης των δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας που παρέχονται μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης το οποίο συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3 επιτρέπεται να καθορίζονται με συμφωνία παραχώρησης άδειας. Οι εν λόγω όροι δεν περιορίζουν ασκόπως τις δυνατότητες περαιτέρω χρήσης, ούτε χρησιμοποιούνται για τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Οι συμφωνίες παραχώρησης άδειας, εφόσον χρησιμοποιούνται, επιβάλλουν σε κάθε περίπτωση τους λιγότερους δυνατούς περιορισμούς περαιτέρω χρήσης. Τυχόν χρηματική αποζημίωση είναι εύλογη και αναλογική προς το νόμιμο κόστος που προκύπτει από την παροχή και διάδοση των σχετικών δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας.»

7) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

#### **Αξιολόγηση της συμμόρφωσης**

1. Τα κράτη μέλη αξιολογούν αν οι κάτοχοι των δεδομένων και οι πάροχοι υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα άρθρα 3 έως 8.
2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, προκειμένου να προβούν στην αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μπορούν να ζητούν από τους κατόχους των δεδομένων και τους παρόχους υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης τα ακόλουθα έγγραφα:
  - α) περιγραφή των δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας που είναι προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης, τις πληροφορίες σχετικά με την ποιότητά τους και τους όρους περαιτέρω χρήσης των εν λόγω δεδομένων·
  - β) περιγραφή των διαθέσιμων υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με άλλες υπηρεσίες, κατά περίπτωση·
  - γ) τεκμηριωμένη δήλωση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα 3 έως 8·
  - δ) άδεια ή συμβατικές συμφωνίες με τους παρόχους υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης.
3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν δειγματοληπτικά την ορθότητα των δηλώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ).»

8) στο άρθρο 10, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες ως μέρος των εκθέσεων προόδου που προβλέπονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ:

- α) την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την προσβασιμότητα και την ανταλλαγή των τύπων δεδομένων μετακίνησης και κυκλοφορίας που περιγράφονται στο παράρτημα·
- β) το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των δεδομένων που παρατίθενται στο παράρτημα, τα οποία είναι προσβάσιμα μέσω του εθνικού σημείου πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3, και την ποιότητά τους, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για

τον καθορισμό της εν λόγω ποιότητας και των μέσων που χρησιμοποιούνται για την παρακολούθησή της·

- γ) τη ζεύξη των υπηρεσιών πληροφοριών μετακίνησης·
  - δ) τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1·
  - ε) κατά περίπτωση, περιγραφή των αλλαγών στο εθνικό σημείο πρόσβασης που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 3.»·
- 9) το παράρτημα αντικαθίσταται από το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

## *Άρθρο 2*

### **Έναρξη ισχύος και εφαρμογή**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 29.11.2023

*Για την Επιτροπή*  
*Η Πρόεδρος*  
*Ursula VON DER LEYEN*

Βρυξέλλες, 29.11.2023  
C(2023) 8105 final

ANNEX

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στον

**ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 προς  
συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του  
Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για  
τις πολυτροπικές μετακινήσεις**

**Παράρτημα**  
**«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**  
**ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

(όπως αναφέρονται στα άρθρα 2, 3, 4, 5, 6, 8 και 10)

Διάρθρωση των τρόπων μεταφοράς και των μέσων μεταφοράς και των συμπεριλαμβανόμενων υπηρεσιών, όπως:

**Προγραμματισμένες μεταφορές, όπως:**

Αεροπορικές μεταφορές, σιδηροδρομικές μεταφορές συμπεριλαμβανομένων των τρένων υψηλής ταχύτητας, συμβατικοί σιδηρόδρομοι και ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα, εγκαταστάσεις με συρματόσχοινα, μεταφορές μεγάλων αποστάσεων με πούλμαν, θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων οχηματαγωγών, εσωτερικές πλωτές μεταφορές, μετρό, τραμ, λεωφορεία, τρόλεϊ.

**Μεταφορές κατά παραγγελία, όπως:**

Ειδικά δρομολόγια λεωφορείων, ειδικά δρομολόγια οχηματαγωγών, υπηρεσίες λεωφορείων κατά παραγγελία (dial-a-ride), ταξί, κοινοχρησία αυτοκινήτου, συνεπιβατισμός, ενοικίαση αυτοκινήτου, κοινοχρησία ποδηλάτου, ενοικίαση ποδηλάτου, κοινοχρησία ηλεκτρικών πατινιών.

**Προσωπικές μεταφορές, όπως:**

Αυτοκίνητο, μοτοσικλέτα, ποδήλατο, πατίνι, περπάτημα.

**1. ΤΥΠΟΙ ΣΤΑΤΙΚΩΝ, ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

**1.1. Επίπεδο υπηρεσίας 1**

- α) αναζήτηση τοποθεσίας (αφετηρία/προορισμός):
  - i) διευθύνσεις (αριθμός κτιρίου, ονομασία οδού, ταχυδρομικός κώδικας)·
  - ii) τοπογραφικές θέσεις (πόλη, χωριό, προάστιο, διοικητική ενότητα)·
  - iii) σημεία ενδιαφέροντος (σχετικά με τις πληροφορίες μετακίνησης) προς τα οποία επιθυμείται η μετακίνηση·
- β) σχέδια μετακίνησης: επιχειρησιακό ημερολόγιο, ημερήσιοι τύποι χαρτογράφησης στις ημερολογιακές ημερομηνίες
- γ) αναζήτηση τοποθεσίας (κόμβοι πρόσβασης) – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση:
  - i) ταυτοποιημένοι κόμβοι πρόσβασης·
  - ii) γεωμετρική/χαρτογραφημένη δομή των κόμβων πρόσβασης·
- δ) υπολογισμός του σχεδίου μετακίνησης – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση:
  - i) σύνδεση όπου είναι δυνατή η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς·
  - ii) προκαθορισμένος χρόνος αλλαγής τρόπου μεταφοράς στα εν λόγω σημεία·
  - iii) τοπολογία δικτύου και διαδρομών/γραμμών (τοπολογία)·

- iv) φορείς μεταφορών·
  - v) των χρονοδιαγραμμάτων·
  - vi) προγραμματισμένα σημεία μετεπιβίβασης μεταξύ εγγυημένων προγραμματισμένων υπηρεσιών·
  - vii) ώρες λειτουργίας·
  - viii) εγκαταστάσεις κόμβων πρόσβασης (οι οποίες περιλαμβάνουν πλατφόρμα πληροφοριών, γραφεία βοήθειας/πληροφοριών, θαλάμους πώλησης εισιτηρίων, ανελκυστήρες/κλιμακοστάσια, χώρους εισόδου και εξόδου)·
  - ix) οχήματα, συμπεριλαμβανομένων της προσβασιμότητάς τους (όπως χαμηλοδάπεδα, προσβάσιμα από αναπηρικά αμαξίδια, προσβάσιμα από παιδικά καροτσάκια) και της προσβασιμότητας των υπηρεσιών επί του οχήματος (όπως τουαλέτες)·
  - x) προσβασιμότητα κόμβων πρόσβασης, και διαδρομές στα σημεία μετεπιβίβασης (όπως ανελκυστήρες, κυλόμενες σκάλες)·
  - xi) ύπαρξη υπηρεσιών βοήθειας (όπως δυνατότητα παροχής βοήθειας επιτόπου)·
- ε) υπολογισμός σχεδίου μετακίνησης:
- i) οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων χωριστών λωρίδων για λεωφορεία/ταξί)·
  - ii) δίκτυο ποδηλατοδρόμων (ποδηλατόδρομοι, ποδηλατολωρίδες, λωρίδες για λεωφορεία και ποδήλατα, δρόμος για ποδήλατα και οχήματα, λωρίδες για ποδήλατα και πεζούς)·
  - iii) πεζοδρομημένο δίκτυο και εγκαταστάσεις προσβασιμότητας.

## 1.2. Επίπεδο υπηρεσίας 2

- α) αναζήτηση τοποθεσίας – για μεταφορές κατά παραγγελία και προσωπικές μεταφορές:
- i) θέση χώρων στάθμευσης (επί και εκτός οδού), συμπεριλαμβανομένων προσβάσιμων χώρων στάθμευσης για άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα·
  - ii) θέσεις στάθμευσης και στάσεις επιβίβασης·
  - iii) θέσεις στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε μέσα μαζικής μεταφοράς (Park & Drive)·
  - iv) σταθμοί κοινοχρησίας ποδηλάτων·
  - v) σταθμοί κοινοχρησίας αυτοκινήτων·
  - vi) προστατευμένοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων (όπως κλειδωμένοι χώροι φύλαξης ποδηλάτων)·
  - vii) ζώνες στάθμευσης πατινιών·
- β) υπηρεσία πληροφοριών:
- i) τόπος και τρόπος αγοράς εισιτηρίων για προγραμματισμένες μεταφορές, καθώς και τρόποι λιανικής πώλησης, μέθοδοι συμπλήρωσης, μέθοδοι πληρωμής·

- ii) τόπος και τρόπος πληρωμής στάθμευσης, καθώς και τρόποι λιανικής πώλησης, μέθοδοι συμπλήρωσης, μέθοδοι πληρωμής·
- γ) επικουρικές πληροφορίες – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση:
  - i) βασικοί κοινοί τυποποιημένοι ναύλοι:
    - δεδομένα ναύλων δικτύου (ζώνες/στάσεις ναύλων και διαβάθμιση ναύλων)·
    - τυποποιημένη δομή ναύλων (από σημείο σε σημείο, καθώς και ημερήσιοι και εβδομαδιαίοι ναύλοι, ναύλοι ζώνης, ενιαίοι ναύλοι)·
  - ii) διευκολύνσεις οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων θέσεων μεταφοράς, Wi-Fi επί του οχήματος, χωρητικότητα και όροι πρόσβασης ποδηλάτων.

### 1.3. Επίπεδο υπηρεσίας 3

- α) λεπτομερής έρευνα κοινών τυποποιημένων και ειδικών ναύλων – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση:
  - i) θέσεις επιβατών (θέσεις κατηγορίας επιβάτη όπως ενήλικας, παιδί, ηλικιωμένος, σπουδαστής, εν ενεργεία / συνταξιούχος στρατιωτικός, επιβάτης με αναπηρία και επιβάτης με μειωμένη κινητικότητα, και προϋποθέσεις και θέσεις ταξιδιού)·
  - ii) προϊόντα κοινών ναύλων (δικαιώματα πρόσβασης όπως ζώνη/από σημείο σε σημείο, καθώς και ημερήσια και εβδομαδιαία εισιτήρια/απλά/μετ' επιστροφής, επιλεξιμότητα πρόσβασης, βασικοί όροι χρήσης όπως περίοδος ισχύος/μεταφορέας/χρόνος μετακίνησης/μετεπιβίβαση, τυποποιημένες τιμές ναύλων από σημείο σε σημείο για διαφορετικά ζεύγη μετακίνησης από σημείο σε σημείο, καθώς και ημερήσιοι και εβδομαδιαίοι ναύλοι/τιμές ναύλων ζώνης/τιμές απλών ναύλων)·
  - iii) προϊόντα ειδικών ναύλων: προσφορές με πρόσθετους ειδικούς όρους όπως εκπαιδευτικοί ναύλοι, ομαδικοί ναύλοι, εισιτήρια διαρκείας, συλλογικά προϊόντα που συνδυάζουν διάφορα προϊόντα με προσθήκη προϊόντων όπως στάθμευση και μετακίνηση, ελάχιστο διάστημα παραμονής·
  - iv) βασικοί εμπορικοί όροι, όπως επιστροφή του αντιτίμου / αντικατάσταση/ανταλλαγή/μεταβίβαση του εισιτηρίου·
  - v) βασικοί όροι κράτησης, όπως παράθυρα πώλησης, περίοδοι ισχύος, περιορισμοί διαδρομής με ναύλους διαδοχικών ζωνών, ελάχιστο διάστημα παραμονής·
- β) υπηρεσία πληροφοριών – για μεταφορές κατά παραγγελία: τρόπος κράτησης υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία, καθώς και τρόποι λιανικής πώλησης, μέθοδοι συμπλήρωσης, μέθοδοι πληρωμής·
- γ) σχέδια μετακίνησης:
  - i) λεπτομερή χαρακτηριστικά δικτύου ποδηλατοδρόμων (ποιότητα οδοστρώματος, παράλληλες λωρίδες ποδηλασίας, κοινή επιφάνεια,

ανώμαλο έδαφος, τουριστικός δρόμος, πεζόδρομος, στροφές ή περιορισμοί πρόσβασης, π.χ. αντίθετα προς τη ροή της κυκλοφορίας)·

- ii) παράμετροι υπολογισμού περιβαλλοντικού παράγοντα, όπως εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά τύπο οχήματος ή ανά επιβατοχιλιόμετρο ή ανά διανυόμενη πεζοπορία·
  - iii) παράμετροι υπολογισμού κατανάλωσης συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων·
- δ) υπολογισμός σχεδίου μετακίνησης: εκτίμηση του χρόνου μετακίνησης ανά ημέρα, τύπο και χρονική ζώνη και ανά τρόπο μεταφοράς/συνδυασμό τρόπων μεταφοράς.

#### **1.4. Επίπεδο υπηρεσίας 4**

- α) ιστορικά δεδομένα μετακίνησης και κυκλοφορίας σχετικά με τις καθυστερήσεις – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση·
- β) παρατηρούμενα δεδομένα σχετικά με τις καθυστερήσεις και τον χρόνο διέλευσης – για προγραμματισμένες μεταφορές:
  - i) διάρκεια και, ει δυνατόν, αιτία καθυστέρησης τουλάχιστον 60 λεπτών για τις σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες [σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/782].
  - ii) διάρκεια και, ει δυνατόν, αιτία καθυστέρησης αναχώρησης άνω των 90 λεπτών για τις επιβατικές υπηρεσίες θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010].
  - iii) διάρκεια και, ει δυνατόν, αιτία καθυστέρησης αναχώρησης από τερματικό σταθμό άνω των 120 λεπτών για τις τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν με προγραμματισμένη απόσταση τουλάχιστον 250 km [σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011].
  - iv) διάρκεια και, ει δυνατόν, αιτία καθυστέρησης της πτήσης κατά την αναχώρηση τουλάχιστον 120 λεπτών· και καθυστέρηση της πτήσης κατά την άφιξη τουλάχιστον 180 λεπτών [σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004].
- γ) παρατηρούμενα δεδομένα σχετικά με ακυρώσεις – για προγραμματισμένες μεταφορές:
  - i) ακυρώσεις και, ει δυνατόν, αιτία ακύρωσης σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών·
  - ii) ακυρώσεις και, ει δυνατόν, αιτία ακύρωσης επιβατικών υπηρεσιών θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών·
  - iii) ακυρώσεις και, ει δυνατόν, αιτία ακύρωσης υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς με λεωφορεία και πούλμαν με προγραμματισμένη απόσταση τουλάχιστον 250 km·
  - iv) ακυρώσεις και, ει δυνατόν, αιτία ακύρωσης πτήσεων·
- δ) πληροφορίες σχετικά με τα τιμολόγια στάθμευσης.

## **2. ΤΥΠΟΙ ΔΩΝΑΜΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

### **2.1. Επίπεδο υπηρεσίας 1**

Χρόνοι διέλευσης, σχέδια μετακίνησης και βοηθητικές πληροφορίες:

- i) διαταραχές, όπως κλείσιμο και/ή παράκαμψη δικτύου, και, όταν είναι δυνατόν, η αιτία·
- ii) πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, όπως εκτίμηση της ώρας αναχώρησης και άφιξης των υπηρεσιών, καθυστερήσεις, ακυρώσεις, παρακολούθηση εγγυημένων συνδέσεων·
- iii) κατάσταση των χαρακτηριστικών του κόμβου πρόσβασης (καθώς και πληροφορίες από δυναμική πλατφόρμα, ανελκυστήρες / κυλιόμενες σκάλες σε λειτουργία, κλειστές εισοδοί και χωροθέτηση εξόδων – για όλες τις προγραμματισμένες μεταφορές).

### **2.2. Επίπεδο υπηρεσίας 2**

- α) υπηρεσία πληροφοριών σχετικά με τα τιμολόγια στάθμευσης – για μεταφορές κατά παραγγελία και για προσωπικές μεταφορές·
- β) έλεγχος διαθεσιμότητας και θέση – για μεταφορές κατά παραγγελία και προσωπικές μεταφορές, κατά περίπτωση·
  - i) διαθεσιμότητα κοινοχρησίας αυτοκινήτων και θέση, διαθεσιμότητα κοινοχρησίας ποδηλάτων και θέση, διαθεσιμότητα κοινοχρησίας πατινιών και θέση και διαθεσιμότητα κοινοχρησίας άλλων οχημάτων και θέση·
  - ii) διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων (επί και εκτός οδού).

### **2.3. Επίπεδο υπηρεσίας 3**

Πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό κατάληψης οχήματος – για προγραμματισμένες μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία, κατά περίπτωση».