



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.10.8.
COM(2019) 464 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő
kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó
keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv
végrehajtásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2019) 373 final}

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés.....	2
2.	A 2010/40/EU irányelv végrehajtásának elemzése.....	3
2.1.	A Bizottság frissített munkaprogramja	3
2.2.	Az előírásokról szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok	3
2.2.1.	Módszertan.....	3
2.2.2.	A kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások megvalósítása	4
2.2.3.	Egyéb tevékenységek	5
2.3.	A kiépítésre vonatkozó javaslatok	7
2.3.1.	Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó (d) kiemelt intézkedés).....	7
2.3.2.	Egyéb tevékenységek	7
2.4.	Szabványok	8
2.5.	Nem kötelező erejű intézkedések	9
2.5.1.	A tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások	9
2.5.2.	Városi ITS-iránymutatások	9
2.6.	A magánélet védelmére, a közlekedés biztonságára és az információk újrafelhasználására vonatkozó szabályok	10
2.7.	A felelősségre vonatkozó szabályok	10
2.8.	Tagállami jelentéstétel	10
2.8.1.	Jelentés a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységekről és projektekről	10
2.8.2.	Főbb tanulságok – jelenlegi trendek	10
2.9.	Az európai ITS-tanácsadó csoport	13
3.	A 2010/40/EU irányelv hatékonysága és megfelelése, valamint a hatáskör delegálása	13
3.1.	Hatékonyság és megfelelés	13
3.2.	A felhatalmazás gyakorlása.....	13
3.3.	Az előírások nyomon követése	14
4.	Szükséges és felhasznált pénzügyi források	15
5.	Következtetés	16

1. BEVEZETÉS

Ez a jelentés a 2010/40/EU irányelv¹ (ITS-irányelv) végrehajtása terén elért előrehaladásról szóló második jelentés, amely – az irányelv 17. cikke (4) bekezdésének megfelelően – elemzést nyújt az első eredményjelentés óta az irányelv működése és végrehajtása tekintetében történt fejleményekről. A Bizottság 2014. október 21-én fogadta el az első jelentést², amelyet az ITS cselekvési terv végrehajtásáról és a tagállamok által készített 2011-es és 2012-es jelentések elemzéséről szóló egy-egy bizottsági szolgálati munkadokumentum kísért³.

Az ITS-irányelv meghatározza azt a keretet, amely alapján az irányelvben meghatározott négy prioritási területhez tartozó intézkedésekre vonatkozóan a Bizottság közös uniós előírásokat fogad el, kezdve az irányelv 3. cikkében rögzített hat kiemelt intézkedéssel. E jelentés 2.2.2. szakasza ismerteti a hat kiemelt intézkedés kapcsán végzett munka jelenlegi állását.

A Bizottság 2017. augusztus 27-ig élhetett a ráruházott hatáskörrel, hogy technikai, funkcionális, szervezési és szolgáltatási rendelkezéseket tartalmazó előírásokat fogadjon el. Ahogyan az első eredményjelentés megállapította, az ITS-irányelv I. mellékletében szereplő, nem kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások elfogadása terén szükségessé vált a fent említett határidő meghosszabbítása.

A hosszabbításról a 2010/40/EU irányelvnek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó időtartam tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2017/2380 határozat rendelkezett⁴. A határozat 2017. augusztus 27-től kezdődő hatállyal öt évre hosszabbítja meg a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskörét, mely időtartam hallgatólagosan meghosszabbítható. A határozat előírja továbbá a Bizottság számára, hogy 2019. január 10-ig és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazás valamennyi későbbi ötéves meghosszabbítása előtt frissítse a munkaprogramot a 6. cikk (3) bekezdése szerinti (azaz az ITS-irányelv I. mellékletében felsorolt kiemelt intézkedések közzé nem tartozó) intézkedések tekintetében.

E jelentést a tagállamok által az ITS-irányelv 17. cikkének (3) bekezdése értelmében benyújtott 2014. és 2017. évi eredményjelentések elemzéséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri. Az ITS-irányelvet értékelő bizottsági szolgálati munkadokumentum az ITS-irányelvről készült utólagos értékelés eredményét is tartalmazza⁵.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

² COM(2014) 642 final.

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

⁴ HL L 340., 2018.12.20., 1. o.

⁵ SWD(2019) 368 és SWD(2019) 369.

2. A 2010/40/EU IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK ELEMZÉSE

2.1. A Bizottság frissített munkaprogramja

Az ITS-irányelv első munkaprogramja a 2011–2015 közötti időszakot fedte le, és a hat kiemelt intézkedéssel kapcsolatos előírások kidolgozására összpontosított. Noha a kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások terén a fent említett időtartamon túl is további előrelépésre van szükség, az irányelv többi intézkedésével is foglalkozni kell, így – az (EU) 2017/2380 határozat értelmében – szükségessé vált az említett munkaprogram frissítése.

A 2018. december 11-én elfogadott, a 2018–2022 közötti időszakra vonatkozó C(2018) 8264 final bizottsági határozat frissíti az ITS-irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerinti – azaz az irányelv négy prioritási területének hatálya alá tartozó, a hat kiemelt intézkedéstől eltérő – intézkedésekre vonatkozó munkaprogramot. A határozat leírja a Bizottság által az említett intézkedések végrehajtásának céljából tervezett új tevékenységeket, és tájékoztató jelleggel ismerteti azok ütemezését.

2.2. Az előírásokról szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

2.2.1. Módszertan

Az előírások kidolgozása az Európai Parlament és az Európai Bizottság közötti kapcsolatokról szóló keretmegállapodással⁶, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról szóló egyetértési megállapodásával⁷, valamint – annak hatálybalépését követően – a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban rögzített elvekkel⁸ összhangban zajlott.

Ahogy az első eredményjelentésben is szerepel, az előírások kidolgozásához szükséges információkat széles körű előkészítő munka (tanulmányok, műhelytalálkozók stb.), elemzések (költség-haszon elemzés, hiányosságok, követelmények és megközelítések elemzése) és konzultációk (nyilvános konzultációk, a tagállamok által kinevezett szakértőkkel⁹, az európai adatvédelmi biztossal folytatott konzultációk, tanácsi és parlamenti szakértők tájékoztatása és meghívása) biztosították.

Ahogy az első jelentés is rámutat, átfogóbb megközelítésre volt szükség azoknak a különféle kérdéseknek a kezelése érdekében (mint a finanszírozás, szabványosítás, az érdekelt felek fokozottabb koordinációja, a kiépítéshez kapcsolódó irányítási kérdések stb.), amelyek túlmutatnak a pusztán az előírásokra korlátozódó alkalmazási körön, különös tekintettel a kooperatív intelligens közlekedési rendszerekre (C-ITS). Ezért 2014 novemberében létrehozták az érdekelt felek platformját¹⁰ (C-ITS platform) mint a Bizottság szakértői csoportját, amely a magán- és a közszférából gyűjt össze érdekelt feleket, képviselve az értéklánc összes kulcsfontosságú szereplőjét, beleértve az állami hatóságokat, a járműgyártókat,

⁶ HL L 304., 2010.11.20., 47. o.

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

⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

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

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

beszállítókat, szolgáltatásnyújtókat, távközlési vállalatokat stb. A platform azért hozta össze ezeket a feleket, hogy hozzájáruljon a C-ITS EU-ban történő, interoperabilis kiépítésére vonatkozó közös elképzelés megvalósításához, és támogassa az uniós előírások kidolgozását.

2.2.2. *A kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások megvalósítása*

Az ITS-irányelv 3. cikkében és I. mellékletében szereplő hat kiemelt intézkedéssel, amelyek tekintetében előírásokat és szabványokat kellett kidolgozni és alkalmazni, teljes körűen foglalkoztak. Ahogyan az első eredményjelentésben is szerepel, az első három előírás elfogadása elég egyértelmű volt azok viszonylag szűk alkalmazási köréből adódóan. Nagyobb kihívást jelentett a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokra és a multimodális utazási információs szolgáltatásokra vonatkozó kiemelt intézkedésekkel kapcsolatos releváns előírások kidolgozása, mivel ezek az ITS-irányelv I. mellékletében meghatározott előírások igen széles körűek, és a szakértőknek egyetértésre kellett jutniuk az előírások alkalmazási körét illetően.

Az előírásokat időrendben a következők szerint fogadták el¹¹:

d) kiemelt intézkedés: 2012. november 26-án – azaz a 2013. február 27-i, tájékoztató jellegű határidőt megelőzően – a Bizottság elfogadta az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatásokról szóló 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet¹² (lásd az első eredményjelentést).

c) kiemelt intézkedés: 2013. május 15-én a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről szóló 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet¹³ (lásd az első eredményjelentést).

e) kiemelt intézkedés: 2013. május 15-én a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtás tekintetében történő kiegészítéséről szóló 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet¹⁴ (lásd az első eredményjelentést).

f) kiemelt intézkedés: A Bizottság többször konzultált tagállami szakértőkkel és a kulcsfontosságú érdekelt felekkel a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtásáról. Ennek eredményeképpen arra a következtetésre jutott, hogy a parkolóhelyek foglalásával kapcsolatban nincs szükség előírásokra és szabványokra (lásd az első eredményjelentést). Jelenleg nincs arra utaló jel, hogy ez a helyzet jelentős mértékben változott volna.

b) kiemelt intézkedés: 2014. december 18-án a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendeletet¹⁵. Az előírások célja az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi

¹¹ A hivatkozott betűk megfelelnek az ITS-irányelv 3. cikkében szereplő különböző pontok betűjeleinek.
¹² HL L 91., 2013.4.3., 1. o.
¹³ HL L 247., 2013.9.18., 6. o.
¹⁴ HL L 247., 2013.9.18., 1. o.
¹⁵ HL L 157., 2015.6.3., 21. o.

információs szolgáltatások tekintetében a közúti hatóságok és a közútkezelők forgalmi és útdatokhoz való hozzáféréseinek, az adatok cseréjének, további felhasználásának és frissítésének biztosítása. Ahogyan ez a felsorolás is mutatja, a szabályozott elemek sokkal inkább vonatkoznak a „háttérre”, mint magukra a szolgáltatásokra.

a) kiemelt intézkedés: 2017. május 31-én a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendeletet¹⁶. Az előírások előkészítése során számos kezdeményezés indult (1. intelligens mobilitási kihívás, tanulmányok, műhelytalálkozók és nyilvános konzultációk¹⁷). A Bizottság továbbá eszmecserét indított egy olyan, a multimodális utazási információkhoz való hozzáférésről szóló lehetséges kezdeményezésről is, amely a közlekedési adatok hozzáférhetővé tételének kihívását az összes közlekedési módot és mobilitási szolgáltatást lefedő módon kezelné. Az eszmecsere első szakaszának eredményeként 2014 júniusában elkészült „Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs, tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások nyújtásának ütemterve” című bizottsági szolgálati munkadokumentum, melynek első lépése az ITS-irányelv szerinti előírások elfogadása. Az elfogadott előírások mindkét elősegítő körülménnyel foglalkoznak, úgymint az adatok hozzáférhetősége és az utazási információs szolgáltatások összekapcsolását támogató szolgáltatások és előírások.

2.2.3. Egyéb tevékenységek

Az ITS-irányelv 6. cikkében foglaltak értelmében a kiemelt intézkedésekre vonatkozó szükséges előírások elfogadását követően a Bizottságnak a kiemelt területeken elvégzendő, az ITS-irányelv I. mellékletében felsorolt egyéb intézkedésekre vonatkozóan is előírásokat kell elfogadnia.

A C-ITS-sel kapcsolatos munka nemrég befejeződött. Ez a munka kezdetben kutatási projekteken és az érdekelt felekkel, köztük az európai ITS-bizottsággal és az európai ITS-tanácsadó csoporttal folytatott számos konzultáción alapult. Ezt követően a C-ITS platform keretein belül folytatódott, azzal a céllal, hogy elősegítse egy olyan elképzelés kialakulását, amelyben az értéklánc összes szereplője osztozik. A C-ITS platform két szakasza (2014. november–2016. január és 2016. július–2017. szeptember)¹⁸ a C-ITS kiépítéséhez szükséges technikai és jogi keret főbb jellemzőivel foglalkozott, és a tagállami szakértőkkel az előírásokkal kapcsolatban végzett munkához biztosította az érdekelt felek fontos hozzájárulását. Ezzel párhuzamosan a tagállamok és az iparág jelentős kezdeményezéseket indított (a C-Roads platform¹⁹ és egyéb projektek kialakításának előkészítése, CAR 2 CAR kommunikációs konzorcium), melyek hozzájárultak a jármű-jármű és a jármű-infrastruktúra kommunikációra vonatkozó közös európai előírásokhoz.

A tagállami szakértőkkel tartott 14 megbeszélést és a köz- és magánszférát képviselő érdekelt felekkel folytatott intenzív konzultációt követően a Bizottság

¹⁶ HL L 272., 2017.10.21., 1. o.

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

¹⁸ A platform két szakaszáról szóló jelentések itt érhetők el: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en.

¹⁹ <https://www.c-roads.eu>

2019. március 13-án elfogadta a C-ITS-re vonatkozó közös európai előírásokról szóló felhatalmazáson alapuló rendeletet²⁰. A felhatalmazáson alapuló jogi aktust azonban a Tanács 2019 júliusában elutasította.

Az előírások elfogadásának egy másik területe az ITS-szolgáltatásokra vonatkozó nyílt hozzáféréssel kapcsolatos (nyílt fedélzeti platform) a **járműfedélzeti adatokhoz és forrásokhoz való hozzáférés** révén. E területre vonatkozóan több előkészítő tanulmány is született²¹, és a C-ITS platform első szakaszában intenzív viták folytak az érdekelt felek között²². A 2018. május 17-én közzétett „Úton az automatizált mobilitás felé: európai uniós stratégia a jövő mobilitásával kapcsolatban” című közleményében (COM(2018) 283 final)²³ a Bizottság bejelentette, hogy mérlegeli, a hatóságok igényeinek kielégítése érdekében szükség van-e az ITS-irányelv keretében kidolgozott előírásokra a (személyes és/vagy nem személyes) járműadatokhoz történő hozzáférésre vonatkozóan, különös tekintettel a forgalomirányításra²⁴. E téren igénybe kellene venni a vállalkozások és a kormányzat közötti adatcsere kérdésével foglalkozó új bizottsági szakértői csoport hozzájárulását is²⁵.

Ezt megerősítette az ITS-irányelv 2018. december 11-én elfogadott, frissített munkaprogramja, amely a 2018–2022 közötti időszakra vonatkozóan további tevékenységeket is felsorol. Ezek az ITS-irányelv keretében hozott új felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat eredményezhetnek a következő témákban:

- az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokra vonatkozó meglévő előírások lehetséges földrajzi kiterjesztése, beleértve a lehetséges új adattípusokat (pl. városi hozzáférési korlátozások, elektromos töltőállomások/üzemanyag-töltőállomások),
- az e-segélyhívó lehetséges kiterjesztése más járműkategóriákra (úgy mint nehéz tehergépjárművek, autóbuszok, kétkerekű gépjárművek és mezőgazdasági traktorok),
- interoperábilis multimodális fizetés/jegyértékesítés, továbbá
- a forgalmi és teherszállítási irányításhoz kapcsolódó szolgáltatások folyamatossága.

Ahogy az a frissített munkaprogramban is szerepel, e tevékenységek a tagállami szakértőkkel folytatott feltérképezéssel indulnak, a tevékenységek hatókörének további tisztázása érdekében.

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

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

²² Lásd a C-ITS platformról szóló jelentés 8. szakaszában a 6. munkacsoport által összeállított anyagot: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>

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

²⁴ A közleményben a Bizottság előirányzott egy ajánlást is az adatmegosztást lehetővé tevő adatkormányzási keretre vonatkozóan, valamint azt, hogy egyéb lehetőségeket is mérlegelni fog a járművekre vonatkozó adatok megosztását lehetővé tévő kerettel kapcsolatban, annak érdekében, hogy előmozdítsa a tisztességes versenyt a szolgáltatások nyújtása terén.

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

2.3. A kiépítésre vonatkozó javaslatok

2.3.1. Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó (d) kiemelt intézkedés)

Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséről rendelkező jogi keret már hatályban van.

A 2014. június 3-án elfogadott 585/2014/EU határozat²⁶ rendelkezett az EU-n belül a 112-es hívószámú e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges közbiztonsági válaszpontok (KBVP-k) infrastruktúrájának legkésőbb 2017. október 1-jéig történő kiépítéséről, a 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet előírásaival összhangban. A tagállamoktól kapott legfrissebb tájékoztatás szerint a kiépítés lezárult, kivéve egy problémát (a kiépítés nem valósult meg egy kis régióban).

Az (EU) 2015/758 rendelet²⁷ megállapítja a járműveknek a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerek tekintetében történő EK-típusjóváhagyására, valamint a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszereknek, alkatrészeknek és önálló műszaki egységeknek az EK-típusjóváhagyására vonatkozó általános követelményeket. 2018. március 31-től kezdődően az M1 (személygépjárművek) és N1 (könnyű haszongépjárművek) kategóriájú járművek esetében kötelezővé teszi a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer beépítését minden új gépjárműtípusba. Elismeri a járműtulajdonos azon jogát, hogy a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer mellett hasonló szolgáltatást nyújtó, harmadik fél szolgáltató által kezelt fedélzeti e-segélyhívó rendszert is alkalmazzon. A Bizottság egy 2021. március 31-ig benyújtandó értékelési jelentés keretében köteles megvizsgálni, hogy e rendelet hatályát ki kell-e terjeszteni más járműtípusokra, például a nehéz tehergépjárművekre, az autóbuszokra, a kétkerekű gépjárművekre, illetve a mezőgazdasági traktorokra. Ezt a rendeletet a Bizottság (EU) 2017/78 végrehajtási rendelete²⁸ és (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendelete²⁹ egészítette ki, melyek tovább részletezik az adminisztratív előírásokat és technikai követelményeket.

2.3.2. Egyéb tevékenységek

A tagállami jelentésekben foglalt elemzések szerint a tagállamok többsége igen aktív volt az első elfogadott előírások (c), e) és b) kiemelt intézkedések) megvalósítása terén, különösen a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pályázatain keresztül elérhető uniós pénzügyi támogatásnak köszönhetően.

Ami az ITS-irányelv 3. cikkének b) és c) pontjaiban³⁰ említett kiemelt intézkedésekkel kapcsolatos előírásokat illeti, 17 tagállam és Norvégia arról számolt be, hogy létrehozták a nemzeti hozzáférési pontjukat (NHP), míg öten jelezték, hogy lépéseket tettek az NHP közeljövőben történő felállítására. Az e) előírás tekintetében a NHP-k létrehozása korlátozottabb mértékben valósult meg (13 tagállam hozott létre

²⁶ HL L 164., 2014.6.3., 6. o.

²⁷ HL L 123., 2015.5.19., 77. o.

²⁸ HL L 12., 2017.1.17., 26. o.

²⁹ HL L 12., 2017.1.17., 44. o.

³⁰ Az irányelv 3. cikkének különböző pontjaira vonatkozó előírásokra a továbbiakban röviden így hivatkozunk: „a) előírások”, „b) előírások” stb.

NHP-t és/vagy járult hozzá az európai hozzáférési ponthoz), mivel több tagállam úgy véli, hogy az előírások az ő területükre nem vonatkoznak, a biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások hiányában. E pozitív fejleményekre tekintettel helyénvalónak tűnik a tagállami erőfeszítések támogatásának e módon való fenntartása, különös tekintettel arra, hogy ezek az előírások inkább a szolgáltatásnyújtókra irányulnak (pl. az adatok elérhetősége), nem pedig magukra a szolgáltatásokra. Ugyanez az érvelés alkalmazható az a) előírásokra, amelyek végrehajtása még a kezdeti fázisban van.

Ugyanakkor az adatok elérhetőségén túl felmerül a rendelkezésre állás kérdése is (azaz, hogy az információ létezik-e digitális formában), különös tekintettel az infrastruktúra használatára vonatkozó szabályokhoz – például a forgalomszabályozásokhoz – tartozó nagyon fontos adattípusokra, amelyek alapvető jelentőségűek olyan szolgáltatások számára, mint például az intelligens sebességtámogató rendszerek (ISA) vagy az automatizált vezetés az egész közúti közlekedési hálózat tekintetében. Ezt a kérdést tanulmányozni kell a további fellépések szükségességének értékelése céljából.

2.4. Szabványok

Az ITS-irányelv kiemelt területeivel több szabványosítási tevékenység is foglalkozott.

Az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó, a 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletben említett szabványok már elfogadásra kerültek. A HeERO kísérleti projektek³¹ eredményeinek figyelembevétele céljából e szabványokat 2015-ben kisebb mértékben kiigazították. Az e-segélyhívó végponttól végpontig terjedő megfelelésvizsgálatára vonatkozó, CEN/TS 16454. sz. szabvány 2015-ben szintén véglegesítésre és közzétételre került.

Az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) és/vagy az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (ETSI) több új, uniós támogatásban részesülő munkatételt kezdeményezett az e-segélyhívóval kapcsolatban, melyek új szabványként vagy műszaki leírásként jóváhagyásra kerültek, idetartozik különösen az ITS-állomáson keresztüli e-segélyhívó, több olyan műszaki leírás, amely kiterjeszti az e-segélyhívót más járműkategóriákra (nehéz tehergépjárművek és más kereskedelmi járművek, autóbuszok, mezőgazdasági/erdészeti járművek, kétkerekű gépjárművek) és az IMS csomagkapcsolt adathálózatot felhasználó, e-segélyhívóra vonatkozó magas szintű alkalmazási protokoll (HLAP).

Más szükségletekkel még nem foglalkoztak, ilyen például az utángyártott fedélzeti eszközökre vonatkozó fizikai és működési követelmények és az (utángyártott) e-segélyhívó rendszerek tanúsítására vonatkozó iránymutatások.

Az M/453. számú szabványosítási megbízás keretében a CEN (TC 278 WG16), valamint az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (TC ITS) és más szabványügyi intézetek a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek tekintetében releváns szabványokat bocsátottak rendelkezésre. Az ITS szabványosítási tevékenységet továbbá az EU és az USA, valamint az ITS-szabványok globális harmonizációjával foglalkozó egyéb partnerek közötti nemzetközi együttműködés is segíti. Ez az együttműködés felgyorsítja a szabványok meghatározását, és így az ITS kiépítését.

31

www.heero-pilot.eu

Az ITS-sel kapcsolatos információk (valós idejű) cseréjére vonatkozó DATEX II szabvány szintén kidolgozásra és közzétételre került, míg a CEN (statikus) ITS téradatok cseréjére vonatkozó műszaki leírást (CEN/TS 17268) a TN-ITS projekttel összhangban 2018-ban véglegesítették³². Ezek a tevékenységek lényegesek a közúti közlekedéssel kapcsolatos ITS-adatok cseréjének javítása és a digitális térképekhez szükséges adatok tekintetében.

2016 februárjában a Bizottság elindította az M/546.számú szabványosítási megbízást, felkérve az európai szabványügyi szervezeteket, hogy készítsenek új európai szabványokat és szabvány jellegű dokumentumokat az ITS városi dimenziója terén a multimodális információkra, a forgalomirányításra és a városi logisztikára vonatkozóan az ITS-irányelv 8. cikke megvalósításának előmozdítása érdekében. Ez várhatóan 2021-ben fejeződik be.

Az ITS-irányelv alkalmazási körébe tartozó további szabványosítási igények is felmerültek, és bekerültek a Bizottság IKT-szabványosításra vonatkozó gördülő tervébe³³, így a jövőben ezekre vonatkozóan is szabványosítási megbízások születhetnek. Idetartozik a nyílt fedélzeti platform architektúra, a nomád eszközök biztonságos integrálása és működtetése és az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással (CCAM) kapcsolatos szolgáltatások széles körére vonatkozó hiányelemzés.

2.5. Nem kötelező erejű intézkedések

2.5.1. A tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások

Tekintettel az összegyűlt tapasztalatokra – az ITS-re vonatkozó első tagállami eredményjelentések (2014) elemzésének fényében – a Bizottság a tagállami szakértőkkel együtt közös jelentéstételi struktúrát alakított ki, és felállította a kulcsfontosságú teljesítménymutatók (KPI) listáját, javasolva, hogy a tagállamok a 2017-re vonatkozó eredményjelentésük elkészítésekor ezeket önkéntes alapon használják. Ezek kiegészítik az ITS-irányelv szerinti tagállami jelentéstételre vonatkozó, 2011. július 13-án elfogadott iránymutatásokat³⁴. A tagállamok 2014. és 2017. évi eredményjelentéseinek elemzéséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum részletes információkat tartalmaz e struktúra és a KPI-k használatáról.

2.5.2. Városi ITS-iránymutatások

Amint az az első eredményjelentésben szerepel, az ITS cselekvési terv részeként elkészített városi ITS-iránymutatások információval szolgáltak az intelligens közlekedési rendszerek uniós városokban való mobilizálásáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum³⁵ elkészítéséhez. Ez a 2013. december 17-én elfogadott uniós városi mobilitási csomag részét képezte³⁶. A Bizottság 2019-ben értékeli ezt a csomagot.

³² <https://tn-its.eu/>

³³ http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_hu

³⁴ HL L 193., 2011.7.23., 48. o.

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

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

2.6. A magánélet védelmére, a közlekedés biztonságára és az információk újrafelhasználására vonatkozó szabályok

Ahogy a 2014-es jelentésben szerepel, az előírások adott esetben tartalmazzák a magánélet és a személyes adatok védelmére, valamint az információk biztonságára és újrafelhasználására vonatkozó rendelkezéseket, hangsúlyozva, hogy a magánélet és a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályozást be kell tartani. Hasonlóképpen, az európai adatvédelmi biztost rendszeresen meghívták a szakértői találkozókra, és véleményét megfelelően figyelembe vették.

A C-ITS-re vonatkozó előírások elkészítésekor a személyes adatok védelme fontos kérdés volt, mivel több C-ITS szolgáltatás is a személyes adatok átadására épül. Tisztázásra került, hogy a C-ITS tekintetében az előírások nem képezhetik a jogszerű adatfeldolgozás jogalapját. Mindemellett a C-ITS-re vonatkozó előírások meghatározzák az üzenetek álnevesítésére vonatkozó követelményeket, valamint a személyes adatok védelmét támogató preambulumbekendéseket tartalmazzák.

A C-ITS-re vonatkozó előírások másik fontos aspektusa a kommunikáció biztonsága. Számos C-ITS-szolgáltatás esetében alapvetően fontos biztosítani az olyan információkat tartalmazó C-ITS-üzenetek hitelességét és sértetlenségét, mint például a jármű elhelyezkedése, sebessége és haladási iránya. Ezért ezen előírások révén létrejön egy közös európai C-ITS megbízhatósági modell az összes C-ITS állomásra vonatkozóan, az alkalmazott kommunikációs technológiától függetlenül.

2.7. A felelősségre vonatkozó szabályok

Ahogy a 2014-es jelentésben szerepel, az előírásokba – az ITS-irányelv 11. cikkének megfelelően – szükség szerint belefoglaltak felelősségre vonatkozó rendelkezéseket is.

Mivel a felelősség a C-ITS számára is fontos elem, az előírások elkészítése során megfelelően figyelembe vették a 768/2008/EK határozat³⁷ I. mellékletében felsorolt termékekre vonatkozó közösségi harmonizációs jogszabályokkal kapcsolatos referenciarendelkezéseket. Ezek nem kötődnek szigorúan a felelősséghez, azonban részletesen kifejtik a C-ITS állomások gyártóinak kötelezettségeit és feladatait.

2.8. Tagállami jelentéstétel

2.8.1. Jelentés a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységekről és projektekről

Az ITS-irányelv 17. cikke (3) bekezdésének megfelelően a tagállamoknak 2014. augusztus 27-ig és 2017. augusztus 27-ig jelentéseket kellett benyújtaniuk a Bizottságnak az ITS-irányelv 2. cikkében felsorolt kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységeikről és projekteikről.

Ezeket a 2014-es és 2017-es jelentéseket az e jelentéshez csatolt, „A tagállami jelentések elemzése” című bizottsági szolgálati munkadokumentum elemzi.

2.8.2. Főbb tanulságok – jelenlegi trendek

A tagállamok többsége aktívan dolgozik az I. kiemelt területen (A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása), többek között számos tagállamot bevonó, uniós finanszírozású projektek (pl. Crocodile 2) keretében. Sok tagállam számolt be

³⁷

Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 768/2008/EK határozata a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről.

arról, hogy nemzeti útvonaltervezőt dolgoznak ki, és fejlesztik az adatgyűjtési infrastruktúrájukat és a változtatható jelzéstartalmú közúti jelzőtáblákat. Ugyanakkor a magánszektor kezdetben kevés hajlandóságot mutatott a közúti biztonsággal kapcsolatos adatokhoz való hozzáférés terén folytatott együttműködésre³⁸ (c) előírások).

A tagállamok tevékenységek széles körét dolgozták ki a II. kiemelt terület (A forgalmi és teherszállítási irányításhoz kapcsolódó ITS-szolgáltatások folyamatossága) tekintetében is. Idetartozik a forgalomirányítási rendszerek fejlesztése és a forgalomirányítási szolgáltatások határokon átnyúló kiépítésének folytatása, a közúti és a vasúti közlekedés hatékonyabb összekapcsolása, multimodális intelligens/e-jegyértékesítés kifejlesztése a tömegközlekedésre, vagy innovatív eszközök és online rendszerek kifejlesztése a közúti teherszállítási információkra és igazgatásra vonatkozóan. Majdnem az összes tagállam részt vett egy vagy több uniós finanszírozású projektben e területen, ilyenek például a NEXT-ITS 2, az Ursa Major 2, a MedTIS2 vagy az Arc Atlantique 2.

Az e-segélyhívó infrastruktúra kiépítésén és a tehergépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtással kapcsolatos e) előírások végrehajtásán kívül – amit szintén az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által finanszírozott projektek támogattak – kevesebb tevékenységről számoltak be a III. kiemelt terület (A közúti biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások) tekintetében. Ugyanakkor az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz folyosói mentén több kulcsfontosságú és nagyívű uniós támogatású ITS-projekt (pl. Ursa Major 2, NEXT-ITS 2) kapcsolódik legalább részben a III. kiemelt területhez, mivel különösen a személy- és teherszállítás biztonságának javítását célozzák. Megjegyzendő, hogy a IV. kiemelt területre vonatkozó számos C-ITS projekt központi eleme a biztonság.

A IV. kiemelt területen sok új tevékenységről számoltak be, amelyek főleg a C-ITS-re összpontosítanak, számos tagállamban még inkább összhangba hozva ezt a területet a többi kiemelt területtel. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által finanszírozott projektek, például a C-Roads Platform (és az azzal összefüggő nemzeti C-Roads projektek), az InterCor és a NordicWay számos tagállamot összehozott és elősegítette a határokon átnyúló interoperabilitás és előírások kidolgozását.

Ahogy arra már a 2014-es jelentés is rámutat, az interoperabilitást és a szolgáltatások folytonosságát az ITS-irányelv keretében kidolgozott uniós előírások is alátámasztották.

Számos tagállam nemzeti hozzáférési pontokat is létrehozott az ITS-irányelv különböző előírásaihoz kapcsolódóan. A következő táblázat bemutatja a nemzeti hozzáférési pontok kiépítettségének szintjét e jelentés megírásának idején. A piros szín az információhiányt és/vagy a nemzeti hozzáférési pontok kiépítésének hiányát

³⁸

Ami a járművek által létrehozott adatokat illeti, 2017-ben több tagállam kezdeményezett az adatokkal foglalkozó, köz- és magánszektorbeli érdekelt feleket bevonó munkacsoportot. 2019. június 3-án egyetértési megállapodást írtak alá a járművek által létrehozott, az útbiztonsággal kapcsolatos közlekedési adatok megosztására vonatkozó működésképeségi igazolás kidolgozásáról. <https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/>

jelzi több tagállamban. A nemzeti hozzáférési pontok frissített és részletes listája megtalálható a Bizottság honlapján is³⁹.

A nemzeti hozzáférési pontok színkódja

	Létezik
	Kiépítés alatt
	Nincs információ
	Nem alkalmazandó

Országnev	MMTIS nemzeti hozzáférési pont	RTTI nemzeti hozzáférési pont	SRTI nemzeti hozzáférési pont	SSTP nemzeti hozzáférési pont	SSTP uniós hozzáférési pont
	1926/2017	962/2015	886/2013	885/2013	885/2013
	felhatalmazáson alapuló rendelet	felhatalmazáson alapuló rendelet	felhatalmazáson alapuló rendelet	felhatalmazáson alapuló rendelet	felhatalmazáson alapuló rendelet
	(a) intézkedés	(b) intézkedés	(c) intézkedés	(e) intézkedés	(statikus adat – e) intézkedés
Ausztria					
Belgium					
Bulgária					
Horvátország					
Ciprus					
Cseh Köztársaság					
Dánia					
Észtország					
Finnország					
Franciaország					
Németország					
Görögország					
Magyarország					
Írország					
Olaszország					
Lettország					
Litvánia					
Luxemburg					
Málta					
Hollandia					
Norvégia					
Lengyelország					
Portugália					
Románia					
Szlovákia					
Szlovénia					
Spanyolország					
Svédország					
Egyesült Királyság					

Számos tagállam működött együtt az adatok elérhetőségével és a szolgáltatásnyújtással kapcsolatos közös eszközök kidolgozásán is (pl. DATEX II profilok, TN-ITS előírások, metaadat-katalógus, minőségi keret, önbevallási sablonok stb.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által finanszírozott projekteken/programtámogató intézkedéseken keresztül vagy önkéntes alapon. Ezt az együttműködést ösztönözni kell és ki kell terjeszteni a digitális ITS-infrastruktúra harmonizációjának támogatása érdekében, melynek gerincét a nemzeti hozzáférési pontok összessége képezi.

Új típusú tevékenységekről is beszámoltak, ilyen például a drónok használata a forgalom megfigyelésére, és sok tagállam számolt be az önvezető/autonóm járművekkel kapcsolatos tevékenységekről. Ezek az új ITS-témák folyamatos

figyelmet érdemelnek, különösen az ITS-irányelv lehetséges felülvizsgálatának fényében.

2.9. Az európai ITS-tanácsadó csoport

Ahogy már a 2014-es jelentésben is szerepel, a Bizottság rendszeresen kikérte az európai ITS-tanácsadó csoport írásbeli véleményét az előírások tervezetének üzleti és műszaki aspektusairól. A csoport értékes észrevételeket tett, ami elősegítette az előírások végleges változatainak kidolgozását. 2012 márciusa és 2018 szeptembere között tíz személyes találkozót szerveztek, beleértve a „Friends of ITS” találkozók (ITS baráti találkozók), aminek köszönhetően integráltabb vita alakulhatott ki a Bizottság, a tagállamok, az iparág és más érdekelt felek között.

3. A 2010/40/EU IRÁNYELV HATÉKONYSÁGA ÉS MEGFELELŐSÉGE, VALAMINT A HATÁSKÖR DELEGÁLÁSA

3.1. Hatékonyság és megfelelés

Az e jelentést kísérő, az ITS-irányelv értékeléséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumban részletes értékelés található a 2010/40/EU irányelv hatékonyságáról, eredményességéről, relevanciájáról, koherenciájáról és európai hozzáadott értékéről.

3.2. A felhatalmazás gyakorlása

Politikai támogatás

A 2014-es jelentés rámutatott az e-segélyhívó előírásaival kapcsolatos munka során a tagállami szakértők között kialakult véleménykülönbségekre, valamint a Tanácsban gyakorolt politikai ellenőrzés közben felmerült tagállami álláspontok eltéréseire. A kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírásokat ezt követően ebből a szempontból zökkenőmentesebben sikerült elfogadni, nagyobb egyetértéssel tanácsi és parlamenti szinten. Ez hozzájárulhatott a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottságnak adott felhatalmazás 5 évvel történő meghosszabbításához és a tagállamokkal a frissített munkaprogram kidolgozásáról folytatott párbeszédhez. Ezzel ellentétben, az ITS-irányelvnek az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében való kiegészítéséről szóló, a Bizottság által a tagállami szakértőkkel folytatott széleskörű és gyümölcsöző együttműködést követően 2019. március 13-án elfogadott felhatalmazáson alapuló rendeletet a Tanács 2019 júliusában elutasította.

A hatáskör delegálásának megkérdőjelezése

2013. december 18-án az egyik tagállam a (tehergépjárművekkel igénybe vehető parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásokról szóló) 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet és a (közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatásokról szóló) 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet a Törvényszék elé utalta. Kérte e két felhatalmazáson alapuló rendelet érvénytelenítését, azzal érvelve, hogy azok túllépték a felhatalmazás 2010/40/EU irányelv szerinti határait, és így sértik az EUMSZ 290. cikkét, mivel a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok – ellentétben az ITS-irányelv céljával – az összes tagállam által betartandó kötelezettségeket vezettek be.

A Törvényszék 2015 októberében elutasította a keresetet⁴⁰, és kijelentette, hogy a Bizottság nem lépte túl a hatáskörét, amikor ezeket a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat elfogadta. Továbbá megerősítette a Bizottság egyik, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban kifejtett álláspontját egy, a megfelelés értékelésében illetékes felügyeleti szerv létrehozásával kapcsolatban.

A tagállam fellebbezést nyújtott be az ítélet ellen, lényegében azt állítva, hogy:

1. a Törvényszék tévesen állítja, hogy a kifogásolt rendeletek nem kötelezik a tagállamokat ITS-alkalmazások és szolgáltatások kiépítésére a területükön;
2. a Törvényszék helytelenül értelmezte úgy, hogy a 2010/40/EU irányelv 7. cikke szerinti felhatalmazás lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy felügyeleti szerv létrehozására kötelezzék a tagállamokat; továbbá
3. a Törvényszék tévesen állítja azt, hogy a felügyeleti szerv nem lényeges elem a szóban forgó kérdésben, és hogy felhatalmazás tárgyát képezheti.

2017. július 26-án az Európai Unió Bírósága alaptalannak nyilvánította és elutasította a fellebbezést⁴¹, megerősítve a Törvényszék ítéletét és a Bizottság álláspontját.

A Bíróság tehát fenntartotta, hogy a felügyeleti szerv „nem lényeges elem” a szóban forgó kérdésben, és ezért felhatalmazás tárgyát képezheti.

3.3. Az előírások nyomon követése

Ahogy már a 2014-es jelentésben is szerepel, az előírások végrehajtásához az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (az I_HeERO, a Crocodile 2 vagy a C-Roads projekt, valamint a TN-ITS GO⁴², a DATEX II, az MMTIS⁴³ programtámogató intézkedések) és a Horizont 2020, valamint az érdekelt felek számos kezdeményezése és platformja (EeIP⁴⁴, TISA⁴⁵, EU-EIP⁴⁶, TN-ITS stb.) nyújtott támogatást.

Az előírások végrehajtásának tagállamokon belüli strukturálása érdekében a Bizottság több nyomonkövetési szakértői találkozót⁴⁷ és műhelytalálkozót is szervezett az a), b), c), d) és e) előírás végrehajtásával kapcsolatos összes kérdés – és különösen a nemzeti hozzáférési pontok létrehozásával kapcsolatos kérdések – megvitatása érdekében.

Ahogy a 2.8.2. szakasz említi, számos tagállam – önkéntes alapon és/vagy uniós finanszírozású projektek keretében – együttműködött az előírások végrehajtásához szükséges különböző eszközök kidolgozásában, különös tekintettel a minőségi követelményekre, a metaadatokra és a szabványok profiljának kialakítására stb.

⁴⁰ A Törvényszék 2015. október 8-i Cseh Köztársaság kontra Bizottság ítélete, T-659/13. és T-660/13, EU:T:2015:771.

⁴¹ A Bíróság 2017. július 26-i ítélete, Cseh Köztársaság kontra Bizottság, C-696/15, ECLI:EU:C:2017:595.

⁴² <https://tn-its.eu/tn-its-go>

⁴³ Multimodális utazási információk szolgáltatások – 17 tagállamot részesített támogatásban

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

⁴⁵ <http://tisa.org/>

⁴⁶ <https://eip.its-platform.eu/>

⁴⁷ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>

Erre a munkára az előírások operatív elemekkel való kiegészítése érdekében volt szükség, és a tevékenységeket – hivatalos keretek hiányában – egyes esetekben néhány tagállam indította el. A munkát mindenképpen segítené a jobb koordináció, az összes tagállam bevonásával és előírás lefedésével, annak érdekében, hogy a lehető leghatékonyabb módon hozzájárulhasson a digitális ITS-infrastruktúra harmonizációjához.

4. SZÜKSÉGES ÉS FELHASZNÁLT PÉNZÜGYI FORRÁSOK

A 2014-es jelentéshez képest több információ áll rendelkezésre a felhasznált és szükséges pénzügyi forrásokról, mivel az összes kiemelt intézkedéssel foglalkoztak, és a szolgáltatások, valamint az NHP-infrastruktúra kiépítése terén jelentős mértékű előrehaladást értek el. Megjegyzendő, hogy az előírások végrehajtásához kapcsolódó költségeket sokszor nagyon nehéz elkülöníteni az ITS-szolgáltatások kiépítésének és működésének és az ITS fizikai infrastruktúrájának általános költségeitől, amelyek sokkal magasabbak lehetnek.

Az ITS-irányelv végrehajtásával kapcsolatos költségeket „A 2010/40/EU ITS-irányelv utólagos értékelését támogató tanulmány” (Ricardo-TEPR, 2018. július) mutatja be részletesen, az e jelentést kísérő, az ITS-irányelv értékeléséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum pedig tovább tárgyalja.

A tagállamok által viselt utazási költségeken és a Bizottság és a tagállamok európai ITS-bizottság (2018 végéig 25 megbeszélés), európai ITS-tanácsadó csoport (10 megbeszélés), tagállami szakértői csoportok (58 megbeszélés az előírások elkészítésére vagy nyomon követő megbeszélések) és a C-ITS platform (8 plenáris ülés és közel 160 munkacsoport-ülés) üléseivel kapcsolatos költségein túlmenően az irányelv végrehajtásával összefüggő költségeket a következőképpen foglalhatjuk össze:

- **Nemzeti hozzáférési pontok létrehozása és működtetése:** a nemzeti hozzáférési pontok létrehozásának átlagköltsége a tagállamok 30 %-ának visszajelzése alapján EUR 249 000 (b) előírás) és EUR 352 000 (c) előírás) között mozog. Az átlagos éves működési költség EUR 29 000 (c) előírás) és EUR 46 000 (b) előírás) között mozog. Az a) előírásra vonatkozóan csak három tagállam közölt adatokat, amelyek alapján a létrehozás átlagköltsége EUR 195 000, az éves működési költség pedig EUR 22 000. Ezek a költségek csupán átlagértékek, az egyéni értékek az egyes tagállamok esetében lényeges eltérést mutatnak, különösen a tagállam végrehajtással kapcsolatos választásai (a meglévő hozzáférési pontok újbóli felhasználása, közös hozzáférési pont több előírás tekintetében stb.) és a választott műszaki megoldások (pl. adatáruháza, adatpiactér, adattár) függvényében, valamint attól függően, hogy figyelembe vettek-e dinamikus adatokat.
- **Szabványok kidolgozása:** a Bizottság a 2011–2017 közötti időszakra 2,8 millió EUR-t különített el az e-segélyhívóra vonatkozó előírások kidolgozására, valamint az M/453. megbízás (C-ITS) és az M/546. megbízás (városi ITS) megvalósítására. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön és programtámogató intézkedéseken keresztül további finanszírozást biztosítottak az előírásokkal kapcsolatos szabványok (pl. ITS téradatok cseréjére vonatkozó műszaki leírás) és a szabványok profiljának kidolgozására. A szabványosítási

munka folytatódni fog, különösen a Bizottság IKT-szabványosításra vonatkozó, gördülő tervének keretében.

- **Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz programtámogató intézkedései:** az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz több programtámogató intézkedést is indított, összesen 15,5 millió EUR értékben az előírások végrehajtásának támogatása érdekében. Ezek az adatcserével kapcsolatos eljárásokra és szabványokra vonatkoznak (a TN-ITS GO az ITS téradatokra, a DATEX II a forgalmi adatokra, a NeTEx a tömegközlekedésre, MMTIS), valamint a C-ITS biztonsági architektúrájára, lehetővé téve számos tagállam számára, hogy közös végrehajtási eszközöket dolgozzanak ki.
- Az **e-segélyhívó** tekintetében a kiépítést megelőző korábbi kísérleti projekteken kívül 39 millió EUR-t ruháztak be az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által finanszírozott két projektbe, amelyekben 18 tagállam vett részt (a finanszírozásból 18,7 millió EUR uniós támogatás volt). Ezek a költségek nem csak az e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges közbiztonsági válaszpontok infrastruktúrájának létrehozását vagy modernizálását fedik le, hanem előrettekintő intézkedéseket is magukban foglalnak például további járműtípusok lefedésére.

További megemlíthető költségek a Bizottság tanácsadói elemzésekkel kapcsolatos költségei (2010–2017 között 2,1 millió EUR), az ITS-sel kapcsolatos események szervezésének költségei (2010–2017 között 1,6 millió EUR) és a Bizottság és a tagállamok ellenőrzéssel és érvényesítéssel kapcsolatos költségei.

Ahogy arról „A 2010/40/EU ITS-irányelv utólagos értékelését támogató tanulmány” (Ricardo-TEPR, 2018. július) beszámol, e megvalósítási költségeknél jóval – körülbelül 100:1 arányban – magasabbak a kutatással és fejlesztéssel (FP7 és Horizont 2020), valamint a kiépítéssel (TEN-T és Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, ESIF) kapcsolatos beruházások. Mivel az ITS-irányelv keretében kidolgozott előírások egyik fő célkitűzése az olyan adatokhoz való hozzáférés megkönnyítése és harmonizációja, amelyek újból felhasználhatók az ITS-szolgáltatások fejlesztéséhez, az irányelv végrehajtásával kapcsolatos költségek észszerűnek tűnnek, csakúgy, mint a magához a harmonizált szolgáltatásnyújtáshoz (pl. e-segélyhívó és C-ITS) kapcsolódó költségek. A költség-haszonnal kapcsolatos kérdések részletesebb kifejtését az e jelentést kísérő, az ITS-irányelv értékeléséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum tartalmazza.

5. KÖVETKEZTETÉS

Az ITS-irányelv hat kiemelt intézkedésével kapcsolatos feladatokat teljes körűen kezelték. Új tevékenységeket indítottak el az ITS-irányelv keretében, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazás időtartamát kiterjesztették, az ITS-irányelv 2018. december 11-én elfogadott, frissített munkaprogramja pedig iránymutatással szolgál az elkövetkezendő évekre.

A tagállamok többsége aktívan végrehajtja az ITS-szolgáltatások kiépítését támogató előírásokat. Lezajlott vagy folyamatban van a nemzeti hozzáférési pontok kiépítése, és ezzel egyidejűleg operatív eszközöket dolgoznak ki az ITS-adatok hozzáférhetőségének előmozdítására. A munkát mindenképpen segítené a jobb

koordináció, az összes tagállam bevonása és valamennyi előírás lefedése, a digitális ITS-infrastruktúra EU-szerte való harmonizációjára irányuló erőfeszítések összefogása érdekében.

Az ITS-sel kapcsolatban újabb témák és kihívások merülnek fel, ahogyan arról az irányelv végrehajtásáról szóló tagállami jelentések beszámolnak, úgymint az összekapcsolt és automatizált mobilitás és a mobilitás mint szolgáltatás (MaaS). E fejleményekre figyelemmel megnőhet a jelentősége az egész közúti közlekedési hálózatra vonatkozó adatok elérhetőségének, különös tekintettel a fizikai infrastruktúra használatának szabályaihoz kapcsolódó kulcsfontosságú adattípusokra. Ezt a kérdést tovább kell tanulmányozni a további fellépések szükségességének értékelése céljából.

Figyelemmel az ITS-irányelv értékelésének megállapításaira is, az ITS-irányelv lehetséges jövőbeni felülvizsgálatának mindezen aspektust egy átfogó megközelítés keretében kell magába foglalnia.