EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2021.12.14.
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

E javaslat tárgya 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[1] módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása.

• A javaslat indokai és céljai

A mobilitás és a közlekedés alapvető fontosságú valamennyi uniós polgár és az európai gazdaság egésze számára. A személyek és áruk belső határokon keresztüli szabad mozgása az Európai Unió (EU) és egységes piaca egyik alapvető szabadsága. Az Európai Bizottság 2020 decemberében elfogadta a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közleményt (a továbbiakban: stratégia)[2], amely az európai közlekedési rendszer alapvető átalakítását javasolja a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében. A digitalizáció nélkülözhetetlen mozgatórugója ennek az átalakulásnak. A digitalizáció zökkenőmentesebbé és hatékonyabbá teszi a teljes közlekedési rendszert. Emellett tovább növeli a biztonság, a védelem, a megbízhatóság és a kényelem szintjét.

A stratégia értelmében az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) létrehozása kulcsfontosságú intézkedés az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitási rendszer kiépítése terén. Ez utóbbi olyan új fejlesztéseket ötvöz, mint a „mobilitási szolgáltatás” (MaaS) és az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás (CCAM). A CCAM keretében a járművezető egy, a multimodális közlekedési rendszerbe teljes mértékben integrált olyan közös járműflotta felhasználójává válik, amelynek használata a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásoknak (MDMS) – például a MaaS-alkalmazásoknak – köszönhetően zökkenőmentessé vált.

A stratégia egyértelmű: ahhoz, hogy a közlekedés valóban fenntarthatóbbá váljon, az utazás minden egyes szakaszára a leghatékonyabb közlekedési módot alkalmazó, hatékony és zökkenőmentes multimodalitást kell biztosítanunk. Emellett minden közlekedési módnak hatékonyabbá kell válnia; a közúti közlekedés esetében ez azt jelenti, hogy a közös megoldások a magántulajdonú járművek tekintetében egyre életképesebb alternatívát jelentenek. Ez elősegíti a kibocsátásmentes járművek elterjedését is, mivel a megosztott mobilitási szolgáltatások felhasználóinak teljes flotta áll majd a rendelkezésére. Így mérséklődnek a hatótávolsággal vagy a beszerzési költségekkel kapcsolatos aggodalmak, különösen akkor, ha a flotta energiával való feltöltése automatikusan biztosított. Más szóval a kialakulóban lévő ITS-szolgáltatások felgyorsíthatják a kibocsátásmentes járművek elterjedését, és hozzájárulhatnak azok hatékonyabb használatához is.

Végezetül a közúti forgalom zavartalanabbá tétele (megjegyezve, hogy a kibocsátásmentes flották nem vezethetnek kibocsátásmentes forgalmi dugókhoz) szintén hozzájárul a fenntarthatóbb közlekedéshez. Ideális esetben a közösen használt kibocsátásmentes járművek a meglévő és még hatékonyabb közlekedési módok input szolgáltatásaiként működnek, mind a személy-, mind az áruszállításban, zökkenőmentes és inkluzívabb utazást biztosítva. A forgalmi torlódások miatt az uniós gazdaság számára évente a GDP több mint 1 %-át kitevő

[1] HL L 207., 2010.8.6., 1. o.
[2] COM(2020) 789 final.

költségek merülnek fel[3] a polgárok és a munkavállalók által elvesztett idő, valamint a gazdaság működését szolgáló logisztika megbízhatatlanná és hatékonyságának csökkenése miatt. A váratlan események számának csökkentése és a forgalomirányítás javítása révén az ITS hozzájárulhat a forgalmi torlódások csökkentéséhez, és jelentős mértékben elősegítheti az uniós gazdaság gazdasági hatékonyságát és versenyképességét. Az ITS alkalmazása jelentős mértékben javíthatja a közlekedés biztonságát, hatékonyságát és kényelmét azáltal, hogy segítséget nyújt a közlekedést igénybe vevők számára a megfelelő döntések meghozatalában és a forgalmi helyzethez való alkalmazkodásban. Lehetővé teszi továbbá a meglévő infrastruktúra jobb kihasználását, a multimodalitás lehetőségeinek bővítését és a forgalomirányítás javítását.

A Bizottság által 2020 februárjában elfogadott, *az európai adatstratégiáról szóló közlemény*[4] elismeri, hogy az adatvezérelt innováció jelentős előnyökkel fog járni a nyilvánosság számára, mivel hozzájárul az európai zöld megállapodáshoz[5], és ahhoz, hogy Európa felkészüljön a digitális korra[6].

A 2010/40/EU irányelv (az ITS-irányelv) keretet kívánt biztosítani a közúti közlekedésre és annak más közlekedési módokhoz való kapcsolódására alkalmazott ITS-ek kiépítésének és használatának felgyorsításához és összehangolásához.

A stratégia azt is előrevetítette, hogy hamarosan sor kerül az ITS-irányelv felülvizsgálatára, beleértve néhány hozzá kapcsolódó, felhatalmazáson alapuló rendeletet is. A stratégia kiemelte továbbá, hogy a Bizottság támogatni kívánja az ITS-irányelv alapján létrehozott nemzeti hozzáférési pontokra vonatkozó koordinációs mechanizmus 2021-ben történő létrehozását.

A Bizottság elvégezte az ITS-irányelv utólagos értékelését[7], amelynek alapján arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv pozitív hatást gyakorolt az ITS Unió-szerte történő kiépítésére. Az értékelés azt is megállapította, hogy az irányelv továbbra is releváns eszköz az alábbiak kezelésére: i. az uniós szintű koordináció hiánya az ITS-kiépítésében; és ii. az ITS lassú, kockázatos és nem költséghatékony kiépítése. Az értékelés megállapította továbbá, hogy az ITS egyre inkább terjed, de a kiépítettsége a fejlesztések ellenére földrajzilag gyakran még mindig korlátozott. Egyértelműen szükség van további intézkedésekre az interoperabilitás, az együttműködés és az adatmegosztás terén annak érdekében, hogy Unió-szerte zökkenőmentes és folyamatos ITS-szolgáltatások jöjjenek létre.

A Bizottság 2019 októberében az Európai Parlament és a Tanács számára is jelentést nyújtott be az ITS- irányelv végrehajtásáról. Ez a jelentés a következőket emelte ki: i. tovább kell javítani az adatokhoz való hozzáférés koordinációját; ii. figyelembe kell venni az új ITS-témák és kihívások megjelenését; és iii. javítani kell a kulcsfontosságú adattípusok rendelkezésre állását a teljes közúti közlekedési hálózaton (vagyis ezeket az adattípusokat géppel olvasható digitális formátumban kell rendelkezésre bocsátani).

Ezért ez a javaslat a következő problémákkal foglalkozik: i. az alkalmazások, rendszerek és szolgáltatások interoperabilitásának és folyamatosságának hiánya; ii. az érdekelt felek közötti egyeztetés és hatékony együttműködés hiánya; és iii. az ITS-szolgáltatások támogatására szolgáló adatok rendelkezésre állásával és megosztásával kapcsolatos megoldatlan problémák.

---

3 https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf
4 COM(2020) 66 final.
5 COM(2019) 640 final.
6 https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_hu
7 SWD(2019) 368 final.

A javaslat szerint a megoldás elsősorban az irányelv jelenlegi hatályának az új és újonnan felmerülő kihívásokra való kiterjesztése, és az alapvető ITS-szolgáltatások Unió-szerte történő kötelezővé tétele lenne. Az ITS-szolgáltatások kiépítését a megbízható információk biztosításához szükséges adatok rendelkezésre állása teszi lehetővé, így biztosítva, hogy a közúti ágazatban ki lehessen aknázni a digitalizáció előnyeit. A fent említett problémák kezelését szolgálják azok a szabályok is, amelyek a jelenlegi gyakorlatokhoz és szabványokhoz való jobb igazodást célozzák.

- **Összhang a szakpolitikai terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a javaslat egy jogalkotási kezdeményezésekből álló csomag részét képezi, amelynek célja, hogy hozzájáruljon a közlekedési infrastruktúra dekarbonizációjával, digitalizációjával és ellenálló képességének fokozásával kapcsolatos célokhoz. A csomag az ITS-irányelv felülvizsgálata mellett magában foglalja a TEN-T rendelet[8] és a városi mobilitási csomag[9] felülvizsgálatát is, amelyek az ITS-szolgáltatások kiépítésére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaznak. Például a TEN-T rendelet felülvizsgálata foglalkozik a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos események felderítésének eszközeivel, így lehetővé válik, hogy ebben a javaslatban az úthasználók közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos forgalmi tájékoztatása is szerepeljen.

Ez a javaslat összhangban van az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló új rendeletre irányuló, a Bizottság által 2021. július 14-én előterjesztett javaslattal[10], amely hatályon kívül helyezné az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet[11]. Az elektromos és egyéb töltőállomásokra vonatkozó, e rendelet alapján rendelkezésre bocsátott adatokat az ITS-irányelv alapján létrehozott nemzeti hozzáférési pontok révén hozzáférhetővé kell tenni.

A javaslat összhangban van továbbá a közlekedés területére vonatkozó egyéb jogi keretekkel, például az elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló rendelettel[12] és a különböző közlekedési módokhoz kapcsolódó egyéb jogszabályokkal, különösen a hatály ezen irányelv I. mellékletében foglalt meghatározása, valamint a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások fejlesztéséhez nyújtott hozzáadott érték tekintetében.

A közúti közlekedésbiztonság tekintetében a stratégia megerősítette azt a célkitűzést, hogy 2050-re az EU-ban valamennyi közlekedési mód esetében nullához kell közelíteni a halálesetek számát. A közúti közlekedés tekintetében az ITS-irányelv szerinti számos intézkedés hozzájárul ehhez az ambiciózus célkitűzéshez. Az e-segélyhívás (eCall) például egy baleset utáni intézkedés, amelynek célja, hogy lerövidítse a vészhelyzeti reagálási időt, csökkentve a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések számát. Az együttműködésen alapuló ITS lehetővé teszi, hogy a járművek, a közlekedési infrastruktúra és más úthasználók kommunikáljanak egymással és összehangolják tevékenységeiket. Az együttműködésen alapuló intelligens közlekedési rendszerek jelentős potenciállal rendelkeznek a balesetek számának és súlyosságának csökkentésére. A biztonsággal kapcsolatos eseményekre vagy a tehergépkocsik biztonságos parkolására vonatkozó tájékoztatási szolgáltatások hozzájárulnak az úthasználók biztonságához. A kulcsfontosságú adatok géppel olvasható formátumban való

---

8 Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

9 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

10 COM(2021) 559 final.

11 HL L 307., 2014.10.28., 1. o.

12 HL L 249., 2020.7.31., 33. o.

kötelező rendelkezésre állása javítani fogja a biztonsági szolgáltatások, például az intelligens sebességszabályozó rendszerek működését, a biztonsággal kapcsolatos forgalmi tájékoztatás kötelezővé tétele pedig javítani fogja a közlekedés biztonságát.

Ez a javaslat összhangban van az utasok jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályokkal, például az (EU) 2021/782 európai parlamenti és tanácsi rendelet[13] 10. cikkében meghatározott szabályokkal.

Emellett folyamatban van[14] az uniós szintű valós idejű forgalmi információs szolgáltatás nyújtásáról szóló (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet[15] felülvizsgálata. A közelgő felülvizsgálat várhatóan azonosítja a kulcsfontosságú adattípusokat, és a forgalomszabályozáshoz kapcsolódóan új kulcsfontosságú adattípusokat vezet be: i. tömegre/hosszúságra/szélességre/magasságra vonatkozó korlátozások; ii. egyirányú utcák; és iii. övezeti érvényességű korlátozások, tilalmak vagy kötelezettségek határai, aktuális hozzáférési státusz és a szabályozott közlekedési övezetek közlekedési feltételei. A javaslat összhangban van a felhatalmazáson alapuló jogi aktus várható módosításaival. Ezen túlmenően – e három további adatpont jelentősége miatt – az új felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően helyénvaló mérlegelni azok felvételét azon adattípusok jegyzékébe, amelyek rendelkezésre állását és rendelkezésre bocsátását kötelezővé kell tenni.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az európai adatstratégia értelmében a gazdaság stratégiai ágazataiban és a közérdekű területeken uniós szintű, közös, interoperábilis adatterek létrehozására kerül sor. Ezekhez az adatterekhez tartozik a közös európai mobilitási adattér is. Az ITS-irányelv a közös európai mobilitási adattér fontos eleme, mivel előírja a multimodális forgalmi és utazási adatok rendelkezésre állását és elérhetőségét a nemzeti hozzáférési pontokon.

Ezek az adatok különösen támogatják a fejlett vezetéstámogató rendszereket, például az (EU) 2019/2144 általános biztonsági rendelet[16] szerinti új járműrendszereket.

A javaslat összhangban van más uniós jogi keretekkel is, például az (EU) 2016/679 általános adatvédelmi rendelettel[17], a 2002/58/EK online adatvédelmi irányelvvel[18] és az (EU) 2019/2144 általános biztonsági rendelettel[19]. Adott esetben az e javaslatban szereplő intézkedéseknek megfelelően figyelembe kell venniük a mesterséges intelligenciáról szóló, később kidolgozásra kerülő jogszabályt[20].

Ez az irányelv az innovatív technológiáknak az ITS, az együttműködésen alapuló ITS (C-ITS) és a CCAM területén történő kutatása és fejlesztése tekintetében támogatja a 2021–2027-es időszakra vonatkozó Horizont Európa kutatási keretprogram éghajlat-, energia- és mobilitási kutatási és innovációs szakpolitikáit.

---

13 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/782 rendelete (2021. április 29.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 172., 2021.5.17., 1. o.).

14 A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására várhatóan 2022 első negyedévében kerül sor.

15 A Bizottság (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. december 18.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 157., 2015.6.23., 21. o.).

16 HL L 325., 2019.12.16., 1. o.

17 HL L 119., 2016.5.4., 1. o.

18 HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

19 HL L 325., 2019.12.16., 1. o.

20 Javaslat a mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok megállapításáról (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) és bizonyos uniós jogszabályok módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre, COM(2021) 206 final.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A módosítás nem érinti az ITS irányelv jogalapját, amely az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az ITS-irányelv a közlekedés olyan transznacionális vonatkozásaival foglalkozik, amelyeket a tagállamok önmagukban nem tudnak kielégítően kezelni, mint például a berendezések interoperabilitása és az ITS-szolgáltatások belső piacának globális szintű megerősítése. Így hozzájárul a munkahelyteremtéshez és a növekedéshez.

A szubszidiaritás elvével összhangban a kívánt eredmény elérésének egyik legmegfelelőbb eszköze az irányelv vagy keretirányelv, vagyis jelen esetben az ITS-irányelv. Az ITS megvalósításának átfogó elvei és előfeltételei a tagállamok által kijelölt tematikus szakértők erőteljes bevonásával kidolgozott előírások alapján kerülnek meghatározásra.

A Bizottság úgy véli, hogy bizonyos adattípusok és ITS-szolgáltatások biztosítását kötelezővé kellene tenni. A javaslat tartalmazza az ilyen adatok és szolgáltatások előzetes jegyzékét. A javaslat ismerteti az e jegyzékek naprakésszé tételére szolgáló, az érdekelt felekkel folytatott kiterjedt konzultáción és a tagállamok hivatalos előzetes jóváhagyásán alapuló mechanizmust is.

Intézményi előjogai keretében a Bizottság meg fogja erősíteni az európai ITS-tanácsadó csoport szerepét is, amely köz- és a magánszektor ITS tekintetében érdekelt képviselőiből áll. Ezek az érdekelt felek tanácsot adnak a Bizottságnak az ITS EU-n belüli bevezetésének és alkalmazásának üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatban.

- **Arányosság**

Az arányosság elvének megfelelően ez a javaslat nem lépi túl a célok eléréséhez szükséges mértéket. A Bizottság úgy véli, hogy valamennyi intézkedés arányosnak tekinthető a hatásai szempontjából, ahogyan a kezdeményezést kísérő hatásvizsgálatból[21] is kiderül. A javasolt beavatkozás a következő: i. az ITS-irányelv hatályának hozzáigazítása az új és kialakulóban lévő ITS-szolgáltatási területekhez; ii. az érdekelt felek szerepének és az egymás közti koordinációjának megerősítése; és iii. a kulcsfontosságú adatok rendelkezésre állásának és az alapvető szolgáltatások nyújtásának előírása. Erre azért van szükség, hogy az ITS jogi kerete a változó környezethez igazodjon, és biztosítható legyen, hogy a stratégia célkitűzéseinek támogatásához szükséges adatok és szolgáltatások rendelkezésre álljanak.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel az ITS-irányelv csak korlátozott mértékben változik, a Bizottság úgy véli, hogy a módosítás a legjobb lehetőség az irányelv felülvizsgálatára.

[21] Hivatkozás beillesztése

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Az ITS-irányelv „REFIT” utólagos értékelése során megállapítást nyert, hogy az ITS-irányelv hatálya ma is releváns, és a meghatározott prioritási területek továbbra is a releváns témákra, szolgáltatásokra és adatokra terjednek ki. Az érdekelt felek úgy vélték, hogy az irányelv és az annak alapján alkotott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hozzájárultak a közlekedés negatív externáliáinak csökkentéséhez.

Ugyanakkor az értékelés szerint a társadalmi és technológiai fejlődés eredményeként számos terület a jövőben további figyelmet igényel. Az értékelés különösen fontos megállapítása, hogy az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás fokozott figyelmet igényel. Továbbá arra lehet számítani, hogy a vonatkozó adatok és az ITS-infrastruktúra rendelkezésre állásának biztosítása következtében az EU egész területén lehetővé válna a folyamatos szolgáltatásnyújtás. Az értékelésből az is kiderül, hogy eddig csak korlátozott számú interoperábilis ITS-szolgáltatás valósult meg. Az értékelés rámutatott arra, hogy továbbra is korlátozó tényezőt jelent az, hogy az érdekelt felek még mindig vonakodnak megosztani az adatokat, és hogy az érdekelt felekkel való együttműködés, valamint az érdekelt felek közötti kooperáció is javításra szorul.

Az értékelés során azonosításra kerültek a javaslat révén kezelni kívánt problémák, nevezetesen a következők: i. az alkalmazások, rendszerek és szolgáltatások interoperabilitásának és folyamatosságának hiánya; ii. az érdekelt felek közötti egyeztetés és hatékony együttműködés hiánya; és iii. az ITS-szolgáltatások támogatására szolgáló adatok rendelkezésre állásával és megosztásával kapcsolatos megoldatlan problémák.

- **Konzultációk az érdekelt felekkel**

A konzultációs folyamat[22] során a fő célcsoportok bevonására három különböző módszerrel került sor: nyilvános konzultáció, nyitott nyilvános konzultáció és célzott konzultációk. E módszereket az alábbi bekezdések külön-külön tárgyalják.

A kezdeményezéshez kapcsolódó bevezető hatásvizsgálatról[23] 2020. október 8. és november 19. között tartott nyilvános konzultációra került sor. A Bizottság erre a nyilvános konzultációra 34 választ kapott, főként vállalatoktól, vállalkozói szövetségektől és hatóságoktól. A nem kormányzati szervezetek, a fogyasztói szervezetek és a nyilvánosság is reagáltak a bevezető hatásvizsgálatra.

2020. november 3-án nyitott nyilvános konzultáció indult, és 2021. február 2-ig nyitva állt. A nyitott nyilvános konzultáció keretében összeállított kérdőíven az érdekelt felek véleményt nyilváníthattak a hatásvizsgálat főbb szempontjairól, nevezetesen a következőkről: i. a hatásvizsgálat által kezelt főbb problémák; ii. e problémák kiváltó okai; iii. lehetséges szakpolitikai intézkedések e problémák és kiváltó okok kezelésére; iv. e lehetséges szakpolitikai intézkedések várható hatásai; valamint v. az e problémák kezelésére irányuló uniós szintű fellépés relevanciája. A Bizottsághoz összesen 149 válasz érkezett.

---

22 További részletek a támogató tanulmány F. mellékletében találhatók, amely tartalmazza az érdekelt felekkel folytatott konzultációról szóló jelentést.

23 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_en

A célzott konzultációk az alábbi pontokban felsorolt négy részből álltak.

– 2021. február 15-én az érdekelt felek valamennyi kulcsfontosságú csoportjára irányulóan online felmérés indult, amely 2021. március 26-ig volt nyitva.

– 2021. február 16-án az érdekelt felek valamennyi kulcsfontosságú csoportjából kiválasztott 53 érdekelt féllel interjúprogram kezdődött, amely 2021. május 6-ig volt tartott. Emellett a tanulmány bevezető szakaszában (2020. november/december) hat feltáró interjúra került sor a legfontosabb érdekelt felekkel.

– 2020 decembere és 2021 júniusa között az érdekelt felekkel hat munkaértekezletre került sor.

– Az európai ITS-bizottság 2020. december 17-én és 2021. június 28-án ülésezett.

A hatásvizsgálat elkészítésének ideje alatt a Bizottság az érdekelt felek széles körével is találkozott, és számos állásfoglalást kapott.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

E kezdeményezés előkészítése során a Bizottság a következőket használta fel: i. az ITS-irányelv utólagos értékelésének megállapításai[24]; ii. az irányelv végrehajtásáról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott bizottsági jelentés[25]; valamint iii. az ITS-irányelv végrehajtása terén elért eredményekről szóló 2020. évi tagállami jelentések[26].

Az érdekelt felek a konzultációs tevékenységek során sok információval egészítették ki az eseti alapon a Bizottság rendelkezésére bocsátott információkat. A hatásvizsgálat leginkább egy tanácsadó cég által készített külső támogató tanulmányon[27] alapul.

Az információk egy másik forrása a tagállamok ITS-sel foglalkozó szakértői csoportjával[28] a kulcsfontosságú adattípusok meghatározásáról folytatott széles körű bizottsági konzultáció volt. Erre a konzultációra az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet felülvizsgálatának részeként került sor.

Összegzésképpen: a hatásvizsgálat elkészítéséhez nagy számú, átfogó és az érdekelt felek különböző csoportjai tekintetében reprezentatív forrás felhasználására került sor.

- **Hatásvizsgálat**

A Szabályozói Ellenőrzési Testület 2021. augusztus 25-én kapta meg a hatásvizsgálati jelentést. A Testület 2021. szeptember 27-én bizonyos fenntartások mellett kedvező véleményt adott a jelentésről. A Testület úgy vélte, hogy a jelentést a következők révén tovább lehetne tökéletesíteni: i. a kezdeményezés hatóköre, például a multimodalitáshoz és a zöld megállapodás célkitűzéseihez való hozzájárulás módja; ii. a kezelt konkrét problémák és a legkritikusabb szakpolitikai döntések; iii. a hatások elemzése; iv. az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva kiválasztása; és v. az érdekelt felek véleménye.

---

24 SWD(2019) 368 final.

25 COM(2019) 464 final.

26 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

27 Végleges jelentés: „Az intelligens közlekedési rendszerek kiépítéséről szóló irányelv (2010/40/EU) felülvizsgálatának hatásvizsgálati támogató tanulmánya”, 2021.

28 Kódszám a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában: E01941.

A végleges hatásvizsgálat 1. szakaszának 4. pontjában szerepel a kezdeményezés hozzáadott értékének és más szakpolitikai kezdeményezésekkel való összefüggésének átfogó leírása és értékelése. A szakpolitikai alternatívák részletes leírását az 5. szakasz tartalmazza. Az összes lehetőség hatásainak átfogó elemzését a 6. szakasz, a szakpolitikai alternatívák összehasonlítását pedig a 7. szakasz mutatja be. A hatásvizsgálat vezetői összefoglalója és a Testület véleménye a Bizottság honlapján érhető el[29].

A végleges hatásvizsgálati jelentésben három szakpolitikai alternatívát elemeztünk. E három alternatíva összefoglalását az alábbi pontokba szedett felsorolás tartalmazza.

– 1. szakpolitikai alternatíva: A koordináció és a kiépítés elveinek megerősítése. A legtöbb szakpolitikai intézkedést az első szakpolitikai alternatíva vezeti be. Mindazonáltal többnyire egyszerű megközelítést alkalmaz, többek között az alábbiakkal kapcsolatos intézkedéseket illetően: i. az irányelv olyan módosításai, amelyek lehetővé teszik, hogy az új és kialakulóban lévő ITS-szolgáltatási területeket is szabályozza; ii. az érdekelt felek együttműködésében feltárt hiányosságoknak a koordinációt javító intézkedésekkel történő kezelése; valamint iii. annak biztosítása, hogy az irányelv rendelkezései és az egyéb meglévő jogi eszközök rendelkezései összhangban legyenek. Olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek célja: i. az összes érdekelt fél közötti koordináció további erősítése; ii. az irányítási keret egyes részeinek intézményesítése; és iii. az irányelv időtállóvá tétele, hogy az ismert jövőbeli uniós szakpolitikai kezdeményezések megjelenésekor is működőképes legyen.

– 2. szakpolitikai alternatíva: A kulcsfontosságú adatok gyűjtésének és rendelkezésre állásának kötelezővé tétele. Ez a beavatkozás kötelezővé teszi az alapvető szolgáltatások működéséhez elengedhetetlen adatok gyűjtését és megosztását, ezzel is ösztönözve az ilyen szolgáltatások bevezetését. Ezek az intézkedések minden más tekintetben az 1. szakpolitikai alternatívához igazodnak, ugyanakkor az alábbiak javítására is irányulnak: i. az adatok rendelkezésre állása; ii. adatminőség; iii. az adatokhoz való hozzáférés; iv. adatcsere; és v. adatfelhasználás.

– 3. szakpolitikai alternatíva: Az alapvető szolgáltatások nyújtásának kötelezővé tétele. Ez a beavatkozás lehetővé teszi az alapvető szolgáltatások kötelező bevezetésének felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján történő előírását. Főleg az adatok rendelkezésre állása, minősége, cseréje és felhasználása terén a 2. szakpolitikai opció alapján elért fejlődésre épít, valamint további támogatást kíván biztosítani az interoperábilis és folyamatos szolgáltatásnyújtás bevezetéséhez.

A Bizottság egyértelműen a 2. szakpolitikai alternatívát részesíti előnyben az 1. alternatívával szemben, mivel az lényegesen előnyösebb, költség-haszon aránya pedig a legjobb. A kötelező adatgyűjtés és az ITS-szolgáltatások ebből eredő elterjedése is jelentősen hozzájárul ahhoz, hogy az irányelv koherensebbé tegye az ITS-irányelvet és hatékonyabban szolgálja a célkitűzéseinek elérését. A kötelező adatgyűjtésnek a kulcsfontosságú adatokra való korlátozása – és az e kulcsfontosságú adatok gyűjtéséből származó igen jelentős előny – azt is jelenti, hogy a 2. szakpolitikai alternatíva arányos intézkedés.

A 2. és a 3. szakpolitikai alternatíva tényleges előnyei közötti különbség kisebb, mint az 1. és a 2. szakpolitikai alternatíva tényleges előnyei közötti különbség. Mindazonáltal a 2. és a 3. szakpolitikai alternatíva tényleges előnyei közötti különbség továbbra is nagyon jelentős. A fő különbség az, hogy a biztonsággal kapcsolatban a 3. szakpolitikai alternatíva a 2. szakpolitikai

[29] Hivatkozás beillesztése

lehetőséghez képest várhatóan lényegesen több előnnyel jár. A 3. szakpolitikai alternatíva azonban – bár a hozzá kapcsolódó költségszint magasabb – az általa okozott többletköltség és a megszerzett haszon alapján számított költség-haszon arány tekintetében továbbra is pozitív. Ez egyben a legkoherensebb szakpolitikai lehetőség is. A közúti közlekedésbiztonságot szolgáló alapvető ITS-szolgáltatások nyújtásának kötelezővé tétele – bár jelentős megfelelési költségekkel jár – szintén arányos intézkedés.

A Bizottság ezért a 3. szakpolitikai alternatívát részesíti előnyben (amely magában foglalja az 1. és a 2. lehetőséget is), mivel: i. a legtöbb nettó előnnyel jár; ii. ez a leghatékonyabb lehetőség; iii. a legnagyobb mértékben valósítja meg az ITS-irányelv konkrét célkitűzéseit; és (iv) a stratégia célkitűzéseivel összhangban a legnagyobb mértékben biztosítja az ITS-szolgáltatások gyors és koherens kiépítését.

A hatásvizsgálat tartalmazza a különböző szakpolitikai alternatívákhoz tartozó szakpolitikai intézkedések részletes leírását, valamint az egyes szakpolitikai lehetőségek fő hatásait, költségeit és hasznát.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat csökkenteni fogja a tagállamok adminisztratív költségeit, mivel egyszerűsíti az ismétlődő jelentéstételi kötelezettségeket, és lehetővé teszi, hogy az irányelv és az annak alapján alkotott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtásáról közös jelentéstételi rendszerben lehessen beszámolni. Közös sablon és a közös fő teljesítménymutatók alkalmazásával megkönnyíti a jelentések elemzését és összehasonlítását is. A javaslat ugyanakkor növelheti az adatgyűjtéssel kapcsolatos koordinációs költségeket, különösen a helyi hatóságok esetében.

A kkv-k nem tartoznak a szakpolitikai intézkedések konkrét célcsoportjai közé, és semmi sem utal arra, hogy a szakpolitikai intézkedések eltérő hatást gyakorolnának a különböző méretű vállalatokra. Új adatspecifikációk és standard követelmények bevezetése, valamint a nemzeti hozzáférési pontok széles körű alkalmazása nélkül viszont széttagolt piac jött volna létre. A széttagolt piac tartós fennállása pedig a nagyobb vállalatok számára komparatív előnyt jelenthet a kkv-kal szemben. A harmonizált szabványokkal rendelkező harmonizált piacon a kkv-k számára előnyös lesz az alacsonyabb belépési korlátok alkalmazása, így ki tudják terjeszteni tevékenységüket, és egyenlő feltételek mellett tudnak versenyezni a nagyobb vállalkozásokkal.

A javaslat várhatóan nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy az európai adatstratégia keretében létrejöjjön a közös európai mobilitási adattér. A javaslat a közös európai mobilitási adattér kialakítását azzal segíti elő, hogy javítja az adatok rendelkezésre állását a nemzeti hozzáférési pontokon, valamint az adatcserék szabványosítása és a hozzáférési feltételek harmonizálása révén egyszerűsíti az adatok újrafelhasználását.

- **Alapvető jogok**

A biztonságos, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében elő lehet írni személyes adatokat tartalmazó utazási, forgalmi vagy közúti adatok kezelését. Amennyiben az ITS-irányelv célkitűzéseinek eléréséhez személyes adatok kezelésére van szükség, részletesebb szabályok, pl. arról, hogy kinek milyen adatokat, milyen konkrét célból kell gyűjtenie, csak az irányelven alapuló harmadlagos jogi aktusokban állapíthatók meg. Az ilyen jogi aktusokra vonatkozó javaslatok előterjesztésekor a Bizottság megfelelően figyelembe fogja venni az adatvédelmi követelményeket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az Európai Unió költségvetésére.

5. EGYÉB ELEMEK

- **A megbízható és biztonságos kommunikáció biztosítására vonatkozó uniós C-ITS-keret**

A Bizottság arra az operatív tapasztalatra támaszkodik, amelyet a „Biztonsági architektúra az összekapcsolt infrastruktúrák és járművek számára Európában” elnevezésű támogatási fellépés végrehajtása során szerzett. Az említett fellépés keretében a Közös Kutatóközpont hajtotta végre az uniós együttműködő ITS (C-ITS) biztonsági hitelesítéskezelő rendszer kiépítésének kísérleti szakaszát (2018–2022).

Egy ilyen rendszer kötelező kereteinek kialakításáig (és a rendszer irányítására kijelölt szervezetek esetleges jövőbeli létrehozásáig) a Bizottság látja el a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság, a megbízhatósági lista kezelője és a C-ITS kapcsolattartó pont feladatait.

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság ötévente munkaprogramokat fogad el, amelyek meghatározzák azokat az intézkedéseket, amelyekre vonatkozóan európai előírások fogadhatók el, vagy amelyekhez további adatok vagy ITS-szolgáltatások írhatók elő.

A tagállamok egységes sablon és közös fő teljesítménymutatók használatával háromévente jelentést tesznek az irányelv és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtása terén elért eredményekről.

A tagállami jelentések alapján a Bizottság háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv végrehajtásáról.

- **Magyarázó dokumentumok**

A javaslat (27) preambulumbekezdésének megfelelően a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az átültető intézkedéseikről, és az értesítéshez igazoló dokumentumokat kell csatolniuk. Erre a javaslat által az adatgyűjtésre és a szolgáltatások kiépítésére vonatkozóan megállapított új rendelkezések miatt van szükség. Az új rendelkezések szükségessé tehetik további nemzeti jogszabályok elfogadását vagy azok módosítását. Annak érdekében, hogy a Bizottság figyelemmel kísérhesse az átültetés megfelelőségét, fontos, hogy a tagállamok olyan igazoló dokumentumokat nyújtsanak be a Bizottság számára, amelyek bemutatják, hogy a nemzeti jog mely meglévő vagy új rendelkezéseinek célja a javasolt irányelvben meghatározott egyedi intézkedések végrehajtása.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Ez a javaslat az (EU) 2017/2380 európai parlamenti és tanácsi határozattal[30] módosított, az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló jelenlegi 2010/40/EU irányelvet módosítja. A módosított ITS-irányelv szerkezetét az alábbi pontok ismertetik.

[30] HL L 340., 2017.12.20., 1. o.

– Az 1. cikk (1) bekezdése úgy módosítja a jelenlegi irányelv 1. cikkét – amely meghatározza az irányelv tárgyát és hatályát – hogy a jelenlegi irányelv tárgyát és hatályát kiegészíti az adatok rendelkezésre állásával és a szolgáltatások kiépítésével.

– Az 1. cikk (2) bekezdése aktualizálja a jelenlegi irányelv 2. cikkében meghatározott négy kiemelt terület címét, mivel a kiemelt területek az ITS-szolgáltatások típusainak megfelelően átszervezésre kerülnek.

– Az 1. cikk (3) bekezdése szükség esetén, a módosított irányelv hatályát és rendelkezéseit érintő változásokra tekintettel kibővíti a jelenlegi irányelv fogalommeghatározásait.

– Az 1. cikk (4) bekezdése kiterjeszti az 5. cikkben a tagállamokra vonatkozóan meghatározott követelményeket az ITS-szolgáltatásoknak az irányelv alapján elfogadott előírások alkalmazásával történő kiépítésével kapcsolatos együttműködés tekintetében.

– Az 1. cikk (5) bekezdése aktualizálja a 6. cikk meglévő jogszabályokra való hivatkozását, és a hivatkozott jogszabályok közé felveszi a 768/2008/EK határozatot.

– Az 1. cikk (6) bekezdése olyan új cikkről rendelkezik, amely előírja, hogy a tagállamok biztosítsák az új III. mellékletben felsorolt adattípusok szerinti adatok rendelkezésre állását és a nemzeti hozzáférési pontokon való hozzáférhetőségét, továbbá egy olyan egy új cikket is bevezet, amely előírja, hogy a tagállamok építsék ki az új IV. mellékletben felsorolt ITS-szolgáltatásokat.

– Az 1. cikk (7) bekezdése kiegészíti a jelenlegi irányelv 7. cikkét azzal az előírással, hogy a költség-haszon elemzést is magában foglaló előzetes hatásvizsgálat függvényében a III. és IV. mellékletet felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén aktualizálni kell.

– Az 1. cikk (8) bekezdése egy olyan új cikkről rendelkezik, amely felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy ideiglenes intézkedéseket fogadjon el olyan vészhelyzet esetén, amely súlyos közvetlen hatással van a közúti biztonságra, a kiberbiztonságra vagy az ITS-szolgáltatások rendelkezésre állására és integritására.

– Az 1. cikk (9) bekezdése aktualizálja a jelenlegi irányelv 8. cikkében szereplő hivatkozást.

– Az 1. cikk (10) bekezdése értelmében a jelenlegi irányelv 10. cikke helyébe az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó aktualizált szabályok lépnek, és egyszerűsödik a szöveg, mivel megszűnik az adatvédelmi szabályok szerinti jelenlegi kettős kötelezettség, például a feldolgozott személyes adatok biztonsága és az adatkezelők adatvédelmi szabályok szerinti egyéb kötelezettségeinek teljesítése tekintetében. Az említett bekezdés hangsúlyozza továbbá, hogy a Bizottságnak az előírások kidolgozása során figyelembe kell vennie az adatvédelmi követelményeket.

– Az 1. cikk (11) bekezdése új cikket ír elő a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóságról, a megbízhatósági lista kezelőjéről és a C-ITS kapcsolattartó pontról, továbbá megállapítja, hogy ezeket a feladatokat a Bizottság határozza meg és látja el.

– Az 1. cikk (12) bekezdése kiigazítja a jelenlegi irányelv 12. cikkét azon időpont tekintetében, amelytől kezdve a Bizottság felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

– Az 1. cikk (13) bekezdése a jelenlegi irányelv bizottsági eljárásról szóló 15. cikkének helyébe lép, aktualizálja a meglévő jogszabályokra való hivatkozásokat és beilleszti a

vizsgálóbizottsági eljárásra való hivatkozást (az 182/2011/EU rendelet 5. és 8. cikke).

– Az 1. cikk (14) bekezdése értelmében a jelenlegi irányelv 17. cikke helyébe a tagállamok és a Bizottság jelentéstételére vonatkozó aktualizált szabályok (közös sablon, közös fő teljesítménymutatók), valamint az ITS-irányelv szerinti munkaprogramok elfogadására vonatkozó aktualizált szabályok lépnek.

– Az 1. cikk (15) és (16) bekezdése a jelenlegi irányelv két mellékletét négy melléklettel váltja fel:

  – az I. melléklet a jelenlegi irányelv I. mellékletét úgy módosítja, hogy a kiemelt területeket az ITS-szolgáltatások típusaihoz igazítja, továbbá az új és kialakulóban lévő ITS-szolgáltatásoknak megfelelően új intézkedéseket vezet be,

  – a II. melléklet a jelenlegi ITS-irányelv II. mellékletét néhány alapelv aktualizálásával és kiegészítésével módosítja,

  – az új III. melléklet felsorolja azokat az adattípusokat, amelyek rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét az egyes adattípusokra megadott határidőig és földrajzi lefedettséggel a nemzeti hozzáférési pontokon biztosítani kell,

  – az új IV. melléklet felsorolja azokat az ITS-szolgáltatásokat, amelyeket az egyes ITS-szolgáltatásokra megadott határidőig és földrajzi lefedettséggel ki kell építeni.

– A 2., 3. és 4. cikk rendelkezik a módosított irányelv átültetéséről, hatálybalépéséről és címzettjeiről.

• **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású szöveg.

2021/0419 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[31],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[32],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A *fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról* szóló bizottsági közlemény[33] az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kiépítését kulcsfontosságú intézkedésként határozza meg ahhoz, hogy megvalósulhasson az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás, és ezáltal a hatékony, biztonságos, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében hozzá lehessen járulni az európai közlekedési rendszer átalakításához. Ez az intézkedés kiegészíti az árufuvarozás környezetbarátabbá tételére irányuló kiemelt kezdeményezés keretében bejelentett, a multimodális logisztika előmozdítását célzó intézkedéseket. A stratégia alapján 2022-ben a dinamikus adatkészletek hozzáférhetőségének kötelezővé tétele céljából felülvizsgálatra kerül a multimodális utazási információs szolgáltatásokról szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet, valamint értékelésre kerül, hogy szükség van-e a multimodális digitális szolgáltatók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályozási intézkedésre, továbbá egy, a jegyértékesítésről, többek között a vasúti jegyértékesítésről szóló kezdeményezés is napirendre kerül.

(2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megerősíti azt a célkitűzést, hogy 2050-re az EU-ban valamennyi közlekedési mód esetében nullához kell közelíteni a halálesetek számát. A 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[34] hatálya alá

---

31 HL C , , . o.

32 HL C , , . o.

33 COM(2020) 789 final.

34 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.).

tartozó számos intézkedés – például az e-segélyhívó, a közúti biztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatások, valamint a biztonságos és védett parkolóhelyek[35] – hozzájárul a közúthasználók biztonságához.

(3) Az európai zöld megállapodás[36] kiemeli az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás, valamint a digitalizáció által lehetővé tett intelligens forgalomirányítási rendszerek növekvő szerepét, továbbá az olyan új fenntartható közlekedési és mobilitási szolgáltatások támogatásának célkitűzését, amelyek csökkenthetik a forgalmi torlódásokat és a szennyezést, különösen a városi területeken.

(4) Mivel a közlekedési láncok fenntarthatóbbá, hatékonyabbá és ellenállóbbá tétele egyre nagyobb mértékben igényli az adatok jobb felhasználását, az ITS-keretet fokozottabban össze kell hangolni más olyan kezdeményezésekkel, amelyek célja a mobilitási, közlekedési és logisztikai ágazatokban az adatmegosztás multimodális szempontból történő harmonizálása és megkönnyítése[37].

(5) Tekintettel a közúti közlekedés digitalizálásának, a közúti biztonság javításának és a forgalmi torlódások csökkentésének szükségességére, a transzeurópai közlekedési hálózat közútjain tovább kell fejleszteni az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások kiépítését és használatát.

(6) Egyes tagállamokban ezen rendszerek és szolgáltatások nemzeti alkalmazásainak a közúti közlekedési ágazatban való kiépítése már folyamatban van. A 2010/40/EU irányelv 2010-es elfogadása óta történt javulás ellenére azonban az irányelv értékelése[38] olyan tartós hiányosságokat tárt fel, amelyek következtében az ITS-szolgáltatások kiépítése Unió-szerte és az Unió külső határain továbbra is széttagoltan és összehangolatlanul, földrajzi folytonosság nélkül megy végbe.

(7) A 2010/40/EU irányelvet kiegészítő felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletek[39] végrehajtásával összefüggésben a tagállamok nemzeti hozzáférési pontokat hoztak

---

35 A biztonságos és védett uniós parkolók szolgáltatási szintjét és biztonságát részletező uniós előírásokról, valamint a parkolók tanúsítására vonatkozó eljárásokról szóló, XXX-i (EU) .../... felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek megfelelően tanúsítottak.

36 A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final.

37 Ilyen például a közös európai mobilitási adattér és annak elemei, az elektronikus áruszállítási információkról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.), valamint a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF) által végzett munka.

38 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

39 A Bizottság 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtás tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 1. o.);
A Bizottság 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 6. o.);
A Bizottság (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. december 18.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 157., 2015.6.23., 21. o.);
továbbá a Bizottság (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelete (2017. május 31.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 272., 2017.10.21., 1. o.).

létre[40]. A nemzeti hozzáférési pontok megszervezik a közlekedéssel kapcsolatos adatokhoz való hozzáférést és az adatok újrafelhasználását annak érdekében, hogy támogassák az egész EU-ra kiterjedő interoperábilis utazási és forgalmi ITS-szolgáltatások végfelhasználók számára történő nyújtását. Ezek a nemzeti hozzáférési pontok az európai adatstratégia[41] szerinti közös európai mobilitási adattér fontos részét képezik, és különösen az adatokhoz való hozzáférés tekintetében kell rájuk támaszkodni.

(8) Az intelligens közlekedési rendszerek egész Unión belüli összehangolt és hatékony kiépítésének biztosítása érdekében további részletes rendelkezéseket és eljárásokat meghatározó közös előírásokat – köztük adott esetben szabványokat – szükséges bevezetni a már elfogadott előírásokon túlmenően. Bármely további vagy felülvizsgált előírás elfogadását megelőzően a Bizottságnak értékelnie kell, hogy azok megfelelnek-e a II. mellékletben foglalt egyes meghatározott alapelveknek. Elsősorban az ITS-fejlesztés és -kiépítés négy fő területének kiemelt helyen kell szerepelnie. Az ITS-ek megvalósításának folytatása során az egyes tagállamok által kifejlesztett, meglévő ITS-infrastruktúrákat a technológiai haladás és a megtett pénzügyi erőfeszítések szempontjából figyelembe kell venni. Adott esetben – különösen a C-ITS esetében – biztosítani kell, hogy az ITS-rendszerekre vonatkozó követelmények ne írjanak elő és ne részesítsenek előnyben egy adott technológiatípust más típusú technológiákkal szemben.

(9) Az előírásoknak figyelembe kell venniük az ITS, az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) és az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás (CCAM) terén szerzett tapasztalatokat és eredményeket, és azokra kell építeniük, különösen a C-ITS[42] és a CCAM platformok[43], a multimodális utasmobilitás európai fóruma[44] és az e-segélyhívó európai megvalósítási platformja[45] összefüggésében.

(10) Az előírásoknak elő kell mozdítaniuk az innovációt. Az adatok fokozott rendelkezésre állásának például lehetővé kell tennie új ITS-szolgáltatások kifejlesztését, és fordítva, az innovációnak meg kell határoznia a jövőbeli előírások iránti igényeket. Az Európai horizont keretében az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással foglalkozó európai partnerségnek támogatnia kell a C-ITS-szolgáltatások következő hullámának fejlesztését és tesztelését, elősegítve a nagymértékben automatizált járműveknek az új multimodális mobilitási szolgáltatásokba való integrálását.

(11) A C-ITS olyan technológiákat használ, amelyek lehetővé teszik, hogy a közúti járművek kommunikáljanak egymással és az út menti infrastruktúrával, beleértve a forgalmi jelzéseket is. A C-ITS-szolgáltatások az ITS-szolgáltatások nyílt architektúrán alapuló fajtáját képezik, amely lehetővé teszi a C-ITS-állomások végpontjai között a közvetlen és a többirányú kapcsolatokat. Ez azt jelenti, hogy valamennyi C-ITS-állomásnak biztonságosan kell üzeneteket cserélnie egymással, és ez a művelet nem korlátozódhat előre meghatározott állomásokkal történő üzenetváltásra. A legtöbb szolgáltatás az olyan C-ITS-üzenetek esetében, amelyek

---

40 https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

41 COM(2020) 66 final.

42 Kódszám a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában: E03188.

43 Kódszám a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában: E03657.

44 Kódszám a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában: XXXXX.

45 Kódszám a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában: E02481.

például a pozícióra, a sebességre és a haladási irányra vonatkozó információkat tartalmaznak, megköveteli az üzenet hitelességének és sértetlenségének biztosítását. Ezért létre kell hozni egy közös európai C-ITS megbízhatósági modellt annak érdekében, hogy az alkalmazott kommunikációs technológiáktól függetlenül bizalmi viszony alakuljon ki az összes C-ITS-állomás között. Ezt a megbízhatósági modellt a nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI) használatára vonatkozó szabályok alapján kell kialakítani. A PKI legmagasabb szintjét az európai tanúsítványok megbízhatósági listája alkotja, amelyen az összes megbízható európai gyökér-hitelesítésszolgáltató szerepel. A C-ITS megbízhatósági modell zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében bizonyos feladatokat központi szinten kell elvégezni. A Bizottságnak biztosítania kell ezen alapvető feladatok ellátását, különösen a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság, a megbízhatósági lista kezelője és a C-ITS kapcsolattartó pont szerepét illetően.

(12) A 2010/40/EU irányelv szerinti intézkedések többsége – az e-segélyhívás kivételével – a digitális, géppel olvasható formátumban már rendelkezésre álló adatok interoperabilitásának és hozzáférhetőségének biztosítására, valamint az ITS-szolgáltatások kiépítésére összpontosított, de nem írt elő kötelezettségeket az érintett érdekelt felek számára ezen adatok rendelkezésre bocsátására vagy meghatározott szolgáltatások kiépítésére vonatkozóan. Számos alapvető ITS-szolgáltatás használata széles körben elterjedt: például a közúti biztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatásokat lehetővé tevő eseményészlelés, vagy kulcsfontosságú adatok – például forgalmi szabályok – biztosítása olyan fontos szolgáltatások támogatásához, mint például az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet[46] szerinti intelligens sebességszabályozóval felszerelt járművek sebességkorlátozása. Az ilyen alapvető ITS-szolgáltatások és alapvető adatok kötelező biztosítására mind az ilyen adatok folyamatos rendelkezésre állása, mind pedig az ilyen szolgáltatások Unió-szerte történő folyamatos nyújtása érdekében szükség van. Az olyan adattípusokat és -szolgáltatásokat, amelyek biztosítását kötelezővé kell tenni, a 2010/40/EU irányelvet kiegészítő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előírásai alapján kell meghatározni.

(13) „A csökkent mozgásképességű személyek számára hozzáférhető közlekedés feltérképezése” című 2020. évi tanulmány[47] megállapítja, hogy az akadálymentességi jellemzőkre vonatkozó elegendő adat hiánya jelenleg akadályozza a megbízható útvonaltervezést, amikor az akadálymentességi szempontokat keresési változóként használják. A közlekedési rendszer hozzáférhetőségének további javítása, valamint a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek utazásának megkönnyítése érdekében a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások megkövetelik a hozzáférési csomópontokra és azok akadálymentességi jellemzőire vonatkozó adatok rendelkezésre állását.

---

46 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

47 https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1

(14) Az ITS és a fejlett vezetéstámogató rendszerek, illetve általában a jármű- és infrastruktúrarendszerek fokozott integrációja azt jelenti, hogy az ilyen rendszerek egyre inkább az általuk egymás rendelkezésére bocsátott információkra fognak támaszkodni. Ez különösen jellemző a C-ITS esetében. A magasabb szintű automatizálással párhuzamosan ez a helyzet még inkább jellemző lesz. A magasabb szintű automatizálás a manőverezés és a forgalom gördülékenyebbé tétele érdekében várhatóan igénybe veszi a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, hozzájárulva a fenntarthatóbb közlekedéshez is. Az ITS-szolgáltatások integritásának veszélyeztetése ezért súlyos következményekkel járhat a közúti biztonságra nézve, például akkor, ha a közölt sebességkorlátozás adat helytelen, vagy ha a jármű nem létező veszély miatt vészleállást hajt végre. Annak érdekében, hogy biztosítottak legyenek ezen irányelv végrehajtásának egységes feltételei, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy azokban a vészhelyzetekben, amikor veszélybe kerül az ITS-szolgáltatások integritása, a helyzet okainak és következményeinek kezelése érdekében ellenintézkedéseket fogadhasson el. Ezeket az intézkedéseket a lehető leghamarabb meg kell hozni és azokat azonnal alkalmazni kell. A végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[48] megfelelően kell gyakorolni. Tekintettel arra, hogy biztosítani kell a közlekedés folyamatosságát, élve az 182/2011/EU rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében biztosított lehetőséggel, helyénvaló alkalmazni az ilyen intézkedések érvényességének hat hónapon túli meghosszabbítását. Az ellenintézkedések valamilyen alternatív megoldás megtalálásáig vagy a vészhelyzet elhárításáig kell érvényben maradniuk.

(15) Amennyiben az ITS alkalmazások és szolgáltatások kiépítése és használata személyes adatok feldolgozását vonja maga után, azt a személyes adatok és a magánélet védeleméről szóló uniós jogszabályokkal, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel[49] és a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[50] összhangban kell végezni.

(16) Amennyiben az ezen irányelv alapján kidolgozandó előírások értelmében személyes adatok kezelésére van szükség, az előírásoknak figyelembe kell venniük az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeit. Különösen minden olyan esetben, amikor a kitűzött célok személyes adatok felhasználása nélkül is megvalósíthatók, a beépített adatvédelem elvével összhangban ösztönözni kell az anonimizálást, mint azon technikák egyikét, amely alkalmas arra, hogy az egyének magánélete nagyobb mértékben tiszteletben tartható legyen.

(17) Az általános termékbiztonságról szóló 2001/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[51] azokra a termékekre vonatkozik, amelyek esetében az ágazati jogszabályok nem írnak elő azonos biztonsági célú, konkrétabb rendelkezéseket, valamint azokra az

---

48 Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

49 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

50 Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”) (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.).

51 Az Európai Parlament és a Tanács 2001/95/EK irányelve (2001. december 3.) az általános termékbiztonságról (HL L 11., 2002.1.15., 4. o.).

esetekre, amikor az ágazati jogszabályok által előírt biztonsági követelmények nem terjednek ki az említett irányelv hatálya alá tartozó szempontokra és kockázatokra vagy kockázatkategóriákra (az úgynevezett „biztonsági háló”).

(18) Amennyiben a megfelelőségértékelés elvégzéséhez szükséges, az előírásoknak részletes rendelkezéseket kell tartalmazniuk, amelyek megállapítják az alkotóelemek használati megfelelőségének vagy alkalmasságának értékelését meghatározó eljárást. Bizonyos ITS-szolgáltatások és különösen a C-ITS-szolgáltatások tekintetében a rendszer biztonságának és megfelelő működésének biztosításához elengedhetetlen bizonyos követelményeknek való folyamatos megfelelés és az interoperabilitás. Ezért szükség esetén a termékekre vonatkozó követelményeket meghatározó előírásoknak piacfelügyeleti eljárásokat is meg kell határozniuk, beleértve egy védzáradékot is. Ezeket a rendelkezéseket a 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat[52] alapján kell megállapítani, különösen a megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárások különböző szakaszaiban érvényes modulokkal kapcsolatban. Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet[53] meghatározza a gépjárművek és azok alkatrészei vagy a hozzájuk kapcsolódó szerelvények típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó keretet, a 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[54], illetve a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[55] pedig a két- vagy háromkerekű járművek és négykerekű motorkerékpárok, illetve a mezőgazdasági vagy erdészeti járművek, azok alkotórészei vagy a hozzájuk kapcsolódó szerelvények típusjóváhagyására állapít meg előírásokat. Ezért, az említett jogalkotási aktusok hatálya alá tartozó szerelvények és alkalmazások megfelelőségértékelésének előírása párhuzamos munkavégzéshez vezetne. A járművek jóváhagyásáról szóló jogalkotási aktusok azonban a járművekbe beépített, ITS-sel kapcsolatos berendezésekre vonatkoznak, és nem a külső közúti infrastruktúra ITS-berendezéseire és -szoftvereire, amelyeknek ezen irányelv hatálya alá kell tartozniuk. Ez utóbbi esetben elő lehetne írni megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárások alkalmazását. Ezen eljárásokat az egyes egyedi esetekben szükséges eljárásokra kell korlátozni.

(19) Amikor az ITS-berendezések és -szoftverek telepítése és használata mesterségesintelligencia-rendszereket is magában foglal, figyelembe kell venni a mesterséges intelligenciáról szóló, később megjelenő jogszabály[56] vonatkozó rendelkezéseit.

(20) Az olyan ITS-alkalmazások és -szolgáltatások esetében, amelyekhez pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatásokra van szükség, műholdas alapú

---

52 Az Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (2008. július 9.) a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

53 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

54 Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).

55 Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

56 Javaslat a mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok megállapításáról (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) és bizonyos uniós jogszabályok módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre, COM(2021) 206 final.

infrastruktúrát vagy azzal egyenértékű pontossági szintet biztosító technológiát kell alkalmazni. A pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatások iránti igény kielégítéséhez, az új technológiák szélesebb körű alkalmazásának előmozdítása érdekében ki kell használni az uniós közlekedési és űrágazat közötti szinergiákat. Az (EU) 2021/696 európai parlamenti és tanácsi rendelettel[57] létrehozott uniós űrprogram kiváló minőségű, naprakész és biztonságos, világűrrel kapcsolatos adatokat, információkat és szolgáltatásokat nyújt a Galileo, az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) és a Kopernikusz-rendszer keretében.

(21) A biztonságos és megbízható idő- és helymeghatározási szolgáltatások nyújtása az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások hatékony működésének alapvető eleme. Ezért helyénvaló annak biztosítása, hogy az ilyen alkalmazások és szolgáltatások a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) elleni jelálcázó támadások mérséklése érdekében kompatibilisek legyenek a Galileo program által biztosított hitelesítési mechanizmussal.

(22) A Bizottság által a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott munkaprogramok kidolgozása során konzultálni kell a tagállamokkal és más érdekelt felekkel, beleértve a Bizottság más, a közlekedés digitális vonatkozásaival foglalkozó szakértői csoportjait és szakbizottságait is.

(23) Ezen irányelv egységes végrehajtási feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a tagállamok által benyújtandó jelentések mintájának elfogadása, valamint a munkaprogramok elfogadása és aktualizálása tekintetében. A végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[58] megfelelően kell gyakorolni.

(24) Ezen irányelv célkitűzéseinek elérése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően, ezen irányelv hatálybalépésétől számított öt éven keresztül olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek módosítják azon adattípusok jegyzékét, amelyek tekintetében a tagállamoknak biztosítaniuk kell az adatok rendelkezésre állását, és módosítják azon ITS-szolgáltatások jegyzékét, amelyeket a tagállamoknak ki kell építeniük. Az említett időszak hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között az érdekelt felek szakértőivel, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban[59] meghatározott elveknek megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

---

57 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/696 rendelete (2021. április 28.) az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról (HL L 170., 2021.5.12., 69. o.).

58 Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

59 Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).

(25) Az összehangolt megközelítés érdekében a Bizottságnak biztosítania kell az ezen irányelvvel létrehozott szakbizottság, valamint az 165/2014/EU[60], az (EU) 2019/1239[61], az (EU) 2020/1056[62] és az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelettel, valamint a 2007/2/EK[63] és az (EU) 2019/520[64] európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott szakbizottságok tevékenységei közötti koherenciát.

(26) Mivel ennek az irányelvnek a célját, nevezetesen a kölcsönösen átjárható intelligens közlekedési rendszereknek az Unió egészében történő összehangolt és egységes kiépítését a tagállamok és/vagy a magánszektor nem tudja kielégítően megvalósítani, a léptéke és hatásai miatt azonban uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(27) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával[65] összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli, hogy indokolt ilyen dokumentumok átadása.

(28) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet[66] 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2022. XX XX-án/-én véleményt nyilvánított,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2010/40/EU irányelv módosítása

A 2010/40/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. az 1. cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

---

60 Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

61 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

62 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

63 Az Európai Parlament és a Tanács 2007/2/EK irányelve (2007. március 14.) az Európai Közösségen belüli térinformációs infrastruktúra (INSPIRE) kialakításáról (HL L 108., 2007.4.25., 1. o.).

64 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

65 HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

66 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

„(2a) Ez az irányelv a 2. cikkben említett kiemelt területek, valamint a III. és IV. mellékletben meghatározott egyedi földrajzi lefedettség tekintetében rendelkezik az adatok rendelkezésre állásáról és az ITS-szolgáltatások kiépítéséről.”;

2. a 2. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ezen irányelv alkalmazásában a következők minősülnek kiemelt területnek az előírások és a szabványok kidolgozása és alkalmazása tekintetében:

a) I. Információs és mobilitási ITS-szolgáltatások;

b) II. Utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatások;

c) III. A közúti közlekedési biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-szolgáltatások;

d) IV. Együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási szolgáltatások.”;

3. a 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a 18. pont helyébe a következő szöveg lép:

„18. »szabvány«: az 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikkének 1. pontjában meghatározott szabvány;

_____

* Az Európai Parlament és a Tanács 1025/2012/EU rendelete (2012. október 25.) az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EK, a 94/25/EK, a 95/16/EK, a 97/23/EK, a 98/34/EK, a 2004/22/EK, a 2007/23/EK, a 2009/23/EK és a 2009/105/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 12. o.).”;

b) a szöveg a következő 19–24. ponttal egészül ki:

„19. »együttműködő intelligens közlekedési rendszerek« vagy »C-ITS«: olyan intelligens közlekedési rendszerek, amelyek biztonságos és megbízható üzenetek cseréje révén lehetővé teszik az ITS-felhasználók együttműködését;

20. »C-ITS-szolgáltatás«: a C-ITS-en keresztül nyújtott ITS-szolgáltatás;

21. »adatok rendelkezésre állása«: digitális, géppel olvasható formátumban tárolt adatok megléte;

22. »nemzeti hozzáférési pont«: valamely tagállam által létrehozott digitális interfész, amely a 6. cikk alapján elfogadott előírásokban meghatározottak szerint az adatokhoz való egyetlen hozzáférési pontot képez;

23. »adatok hozzáférhetősége«: a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül, géppel olvasható digitális formátumban történő adatkérés és -szerzés lehetősége;

24. »multimodális digitális mobilitási szolgáltatás«: olyan szolgáltatás, amely egynél több közlekedési mód esetében nyújt tájékoztatást a forgalmi és utazási adatokról, például a közlekedési eszközök helyéről, a menetrendről, a rendelkezésre állásról vagy a viteldíjakról, és amely magában foglalhat helyfoglalást, jegyvásárlást vagy fizetést, illetve jegykiadást lehetővé tevő elemeket is.”;

4. az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Az ITS kiépítésére vonatkozó előírások alkalmazása

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a Bizottság által a 6. cikknek megfelelően elfogadott előírásokat a II. mellékletben foglalt elvekkel összhangban alkalmazzák az ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra azok kiépítése során. Ez nem érinti az egyes tagállamoknak az említett alkalmazásoknak és szolgáltatásoknak a saját területükön való kiépítésére vonatkozó döntéshez való jogát. Ez a jog nem sérti a 6a. és 6b. cikk előírásait. Adott esetben a tagállamok együttműködnek az említett előírások érvényesítésében is.

(2) A tagállamok együttműködnek továbbá a kiemelt területek vonatkozásában is, amennyiben ezek tekintetében nincsenek elfogadott előírások.

(3) A tagállamok szükség esetén együttműködnek az érintett érdekelt felekkel a Bizottság által elfogadott előírások – például a szabványok és az uniós szinten harmonizált profilok, a közös fogalommeghatározások, a közös metaadatok, a közös minőségi követelmények és a nemzeti hozzáférési pontok architektúráinak interoperabilitásával kapcsolatos szempontok, a közös adatcsere-feltételek, valamint a közös képzési és tájékoztatási tevékenységek – végrehajtásának és az azoknak való megfelelésnek az operatív vonatkozásai tekintetében is.”;

5. a 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv* szerinti eljárások sérelme nélkül az előírások adott esetben meghatározzák azon feltételeket, amelyek fennállása esetén a tagállamok a Bizottság értesítését követően további szabályokat hozhatnak létre az ITS-szolgáltatásoknak a területükön vagy területük egy részén való nyújtására vonatkozóan, feltéve, hogy az ilyen szabályok nem akadályozzák a kölcsönös átjárhatóságot.”;

b) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Az előírásoknak adott esetben a 8. cikkben említett szabványokra kell alapulniuk.

Az előírásoknak adott esetben és különösen a biztonság és a kölcsönös átjárhatóság érdekében – a 768/2008/EK határozattal összhangban – tartalmazniuk kell megfelelőségértékelésre és piacfelügyeletre vonatkozó szabályokat, beleértve egy védzáradékot is.

Az előírásoknak meg kell felelniük a II. mellékletben foglalt elveknek.”;

---

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1535 irányelve (2015. szeptember 9.) a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 241., 2015.9.17., 1. o.).”;

6. a szöveg a következő 6a. és 6b. cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az adatok rendelkezésre állása

A tagállamok biztosítják, hogy a III. mellékletben felsorolt minden egyes adattípusra vonatkozóan a lehető leghamarabb, de legkésőbb az említett mellékletben meghatározott időpontig rendelkezésre álljanak a földrajzi lefedettségre vonatkozó, az adott adattípusokba tartozó adatok.

A tagállamok ugyanezen időpontig biztosítják, hogy a szóban forgó adatok a nemzeti hozzáférési pontokon hozzáférhetők legyenek.

6b. cikk

Az ITS-szolgáltatások kiépítése

A tagállamok biztosítják, hogy a IV. mellékletben meghatározott ITS-szolgáltatások a mellékletben meghatározott földrajzi lefedettség tekintetében és a mellékletben meghatározott időpontig kiépítésre kerüljenek.”;

7. a 7. cikk a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő (1a) és (1b) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A költség-haszon elemzést és megfelelő konzultációkat is magában foglaló hatásvizsgálatot követően a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adattípusok III. mellékletben szereplő jegyzékének módosítása céljából, beleértve az egyes adattípusokra vonatkozó végrehajtási időpontot és földrajzi lefedettséget is. E módosításoknak összhangban kell lenniük az 17. cikk (5) bekezdésével összhangban elfogadott legutóbbi munkaprogramban meghatározott adatkategóriákkal.

(1b) A piaci fejleményeket és a technológiai fejlődést kellőképpen figyelembe vevő költség-haszon elemzést és a megfelelő konzultációkat is magában foglaló hatásvizsgálatot követően a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az ITS-szolgáltatások IV. mellékletben szereplő jegyzékének módosítása céljából, beleértve az egyes ITS-szolgáltatásokra vonatkozó végrehajtási időpontot és földrajzi lefedettséget is. E módosításoknak összhangban kell lenniük a 17. cikk (5) bekezdésével összhangban elfogadott legutóbbi munkaprogramban meghatározott ITS-szolgáltatási jegyzékkel.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében a 12. cikkben megállapított eljárást kell alkalmazni.”;

8. a szöveg a következő 7a. cikkel egészül ki:

„7a. cikk

Átmeneti intézkedések

A közúti biztonságra, a kiberbiztonságra vagy az ITS-szolgáltatások rendelkezésre állására és integritására súlyos közvetlen hatást gyakorló olyan vészhelyzet esetén, amely veszélyeztetheti az uniós közlekedési rendszer biztonságos és megfelelő működését, a helyzet orvoslása érdekében a Bizottság azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben felfüggeszti vagy megállapítja a 2. cikkben meghatározott prioritási területeken érvényes kötelezettségeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (3) bekezdése szerinti eljárás keretében kell elfogadni. A végrehajtási jogi aktusoknak kizárólag az adott vészhelyzet okainak és következményeinek kezelésére kell szorítkoznia.”;

9. A 8. cikk (1) bekezdésében „a 98/34/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2015/1535 irányelv” hivatkozás lép”;

10. a 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok

Amennyiben a 6. cikk alapján elfogadott előírások olyan forgalmi, utazási vagy közúti adatok kezelésére vonatkoznak, amelyek az (EU) 2016/679 rendelet* 4. cikkének 1. pontjában meghatározott személyes adatoknak minősülnek, úgy az előírásokban meg kell határozni ezen adatok kategóriáit, valamint az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv szerint megfelelő személyesadat-védelmi biztosítékokat kell nyújtani. Adott esetben ösztönözni kell az anonim adatok használatát.

_____

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).”;

11. a szöveg a következő 10a. cikkel egészül ki:

„10a. cikk

EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer

A Bizottság által a 7. cikk (1) bekezdése szerinti hatásköreinek gyakorlása során elfogadandó, a 2. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett kiemelt területre vonatkozó előírások meghatározzák az I. melléklet 4.3. pontjában említett EU-C-ITS biztonsági tanúsítványkezelő rendszert. Ez a rendszer a következő feladatokat látja el:

a) C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság;

b) C-ITS megbízhatósági lista kezelője;

c) C-ITS-kapcsolattartó.

E feladatok ellátásáért a Bizottság a felelős.”;

12. a 12. cikk (2) bekezdésében a „2017. augusztus 27.” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „[Kiadóhivatal: kérjük ezen irányelv hatálybalépése napjának beillesztését]”;

13. az 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját az Európai ITS-szakbizottság (EIC) segíti. Ez a szakbizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni, az ugyanezen rendelet 5. cikkével összefüggésben. Az e bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok a hatályon kívül helyezésükig maradnak hatályban. A Bizottság a vészhelyzet megszűnését vagy az ezen irányelvet kiegészítő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak a helyzet orvoslása érdekében történő módosítását követően – attól függően, hogy melyik következik be előbb – hatályon kívül helyezi az említett jogi aktusokat.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Amennyiben a szakbizottság írásbeli eljárás útján alakítja ki véleményét, az írásbeli eljárás eredmény nélkül lezárásra kerül abban az esetben, ha a vélemény kialakítására megállapított határidőn belül az elnök így dönt, vagy ha a szakbizottsági tagok egyszerű többsége ezt kéri.

Ha a szakbizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

_____

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”;

14. a 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Jelentéstétel és munkaprogram

(1) A tagállamok [a hatálybalépés dátuma + 12 hónap]-ig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelv és az azt kiegészítő valamennyi felhatalmazáson alapuló jogi aktus végrehajtásáról, a kiemelt területekkel kapcsolatos nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről, valamint a 6a. és 6b. cikk végrehajtásáról.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az első jelentés és az elért eredményekről szóló jelentések mintáját, beleértve a jelentésekben feltüntetendő fő teljesítménymutatók jegyzékét is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(3) Az első jelentést követően a tagállamok – az (1) bekezdésben említettek szerint – háromévente jelentést tesznek az ezen irányelv és az azt kiegészítő valamennyi, felhatalmazáson alapuló jogi aktus végrehajtásában elért előrehaladásról.

(4) A Bizottság 18 hónappal a tagállami jelentések határidejét követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelv végrehajtásában elért előrehaladásról. A jelentés tartalmazza az 5–11. cikk és a 16. cikk alkalmazása és végrehajtása terén elért haladást bemutató elemzést, beleértve a szükséges és a felhasznált pénzügyi forrásokat, valamint adott esetben megvizsgálja ezen irányelv módosításának szükségességét.

(5) A Bizottság [a hatálybalépés dátuma + 12 hónap]-ig – az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően és végrehajtási jogi aktus útján – munkaprogramot fogad el. Az említett végrehajtási jogi aktust a 15. cikk (4) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. A munkaprogramnak évekre

lebontva tartalmaznia kell a végrehajtás célkitűzéseit és dátumait, valamint azon adatkategóriák és ITS-szolgáltatások jegyzékét, amelyekre vonatkozóan a Bizottság a 7. cikk (1a) és (1b) bekezdése alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el.

A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazásnak a 12. cikk (2) bekezdésével összhangban történő minden későbbi ötéves meghosszabbítása előtt végrehajtási jogi aktusok útján új munkaprogramot bocsát ki. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. ”;

15. az I. és a II. melléklet helyébe az ezen irányelv I. és II. mellékletének szövege lép;

16. az irányelv kiegészül az ezen irányelv III. és IV. melléklete szerinti III. és a IV. melléklettel.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [hatálybalépés dátuma + 18 hónap]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal a nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjába*n való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*