EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2014.10.21.
COM(2014) 642 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 végrehajtása

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

Tartalom

1. Bevezetés ... 3
1.1. A 2010/40/EU irányelv ... 3
1.2. A 2010/40/EU irányelv átültetése ... 5
2. A 2010/40/EU irányelv végrehajtásának elemzése ... 5
2.1. A Bizottság munkaprogramja ... 5
2.2. Az előírásokról szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ... 5
2.2.1. Módszertan ... 5
2.2.2. Kiemelt intézkedések ... 6
2.2.3. Egyéb intézkedések a kiemelt területeken és azokon túl ... 9
2.3. A kiépítésre vonatkozó javaslatok ... 9
2.3.1. Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó (d) kiemelt intézkedés) ... 9
2.3.2. Egyéb kiemelt intézkedések (c és e) ... 10
2.4. Szabványok ... 10
2.5. Nem kötelező erejű intézkedések ... 11
2.5.1. A tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások ... 11
2.5.2. Városi ITS iránymutatások ... 11
2.6. A személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok ... 11
2.7. Felelősség ... 11
2.8. Tagállami jelentéstétel ... 11
2.8.1. Jelentés a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységekről és projektekről 11
2.8.2. A következő öt éves időszakra tervezett nemzeti ITS-intézkedésekről szóló tájékoztatás ... 12
2.9. Az európai ITS-tanácsadó csoport ... 13
3. A 2010/40/EU irányelv hatékonysága és megfelelősége, valamint a hatáskör delegálása ... 13
3.1. Különböző lehetőségek ... 13
3.2. A felhatalmazás gyakorlása ... 14
3.3. Az előírások nyomon követése ... 16
4. Szükséges és felhasznált pénzügyi források ... 16
5. Következtetés ... 18

1. BEVEZETÉS

1.1. A 2010/40/EU irányelv

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[1] (a továbbiakban: az ITS-irányelv vagy a 2010/40/EU irányelv). Ez az irányelv gyors jogalkotási folyamatot követően 2010 augusztusában lépett hatályba, ami egyértelműen mutatta a társ-jogalkotók arra való hajlandóságát, hogy ezen az új politikai területen gyors haladást érjenek el.

Az ITS-irányelv célja, hogy felgyorsítsa az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő összehangolt kiépítését és használatát (és más közlekedési módokhoz való kapcsolódását). Az irányelv hat kiemelt intézkedést tartalmaz:

a) az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása;

b) az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása;

c) a felhasználók számára térítésmentes, a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások;

d) az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások[2];

e) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások nyújtása;

f) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtása.

Az irányelv azokat a kiemelt területeket is felsorolja, amelyeknél további együttműködés szükséges: a közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása (I. kiemelt terület); a forgalmi és teherszállítási irányításhoz kapcsolódó ITS-szolgáltatások folyamatossága (II. kiemelt terület), a közúti biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások (III. kiemelt terület), a jármű összekapcsolása a közlekedési infrastruktúrával (IV. kiemelt terület). E kiemelt területek megfelelnek az ITS cselekvési terv[3] első négy kiemelt területének.

Az ITS-irányelv 6. cikke értelmében a kiemelt területekre vonatkozó egyéb intézkedések előírásainak elfogadása előtt először a hat kiemelt intézkedésre vonatkozó előírásokat kell elfogadni. Mivel a hat kiemelt intézkedés az I. és a III. kiemelt terület részét képezi, az előírásokkal kapcsolatos munka elsősorban erre a két kiemelt területre összpontosult.

[1] HL L 207., 2010.8.26., 1. o.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT

A 2010/40/EU irányelv két lépésből álló megközelítésen alapul:

- a Bizottságot felhatalmazza, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikke szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén először fogadja el a szükséges előírásokat – köztük a funkcionális, technikai, szervezési vagy szolgáltatási rendelkezéseket –, hogy ezáltal is biztosítsa az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitást, kölcsönös átjárhatóságot és folyamatosságot[4];
- a Bizottság a második szakaszban, legkésőbb 12 hónappal a kiemelt intézkedésre vonatkozó szükséges előírások elfogadását követően az EUMSZ. 294. cikkével összhangban javaslatot nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az adott kiemelt intézkedés megvalósítására vonatkozóan. A Bizottság e javaslathoz költség-haszon elemzést is magában foglaló hatásvizsgálatot köteles elvégezni[5].

A Bizottság e célból munkaprogramot[6] fogadott el, amely meghatározza az ITS-irányelv alapján elvégzendő feladatokat, és azok fontossági sorrendjét (lásd 2.1. pont).

A hatóságoknak és a magánszféra szereplőinek a 2010/40/EU irányelv végrehajtásába történő bevonása céljából a Bizottságot a tagállamok képviselőiből álló európai ITS-bizottság, valamint az ITS-ben érdekelt felek magas szintű képviselőiből álló európai ITS tanácsadó csoport segíti.

A Bizottság feladatai közé tartozik továbbá a tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások[7] elfogadása, és az elért haladásról szóló rendszeres jelentéstétel.

A magánélet védelmére, biztonságra és felelősségre vonatkozó kötelezettségeken[8] túlmenően a tagállamok kötelesek megtenni a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra azok kiépítésekor az elfogadott előírásokat alkalmazzák. A tagállamoknak továbbá erőfeszítéseket kell tenniük a kiemelt területeken folyó együttműködés érdekében azokban a témákban is, amelyek vonatkozásában nincsenek elfogadott előírások. A tagállamok jelentéstételi kötelezettsége a 2010/40/EU irányelv 17. cikkéből ered. E kötelezettség célja a tagállamok eltérő tevékenységének és szándékainak jobb megismertetése, valamint az ITS által a tagállami szintű közlekedéspolitikához nyújtott többletérték fokozott felismerése révén e tevékenységek ösztönzése.

Az ITS-irányelv 17. cikkének (4) bekezdése szerint a Bizottságnak háromévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv végrehajtása terén történt haladásról. A jelentésnek tartalmaznia kell az 5–11. cikk és a 16. cikk alkalmazása és végrehajtása terén elért haladást bemutató elemzést, és ezen belül a szükséges és a felhasznált pénzügyi forrásokat. A jelentésben adott

[4] Az ITS-irányelv 3. cikke

[5] Az ITS-irányelv 6. cikke

[6] A 2010/40/EU irányelv végrehajtására vonatkozó munkaprogramot a Bizottság 2011. február 15-én fogadta el (C(2011) 289 végleges) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

[7] A Bizottság végrehajtási határozata (2011. július 13.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében a tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások elfogadásáról, HL L 193, 2011.7.23., 48. o.

[8] Lásd az ITS-irányelv 10. és 11. cikkét.

esetben meg kell vizsgálni az irányelv módosításának szükségességét. A 12. cikk (1) bekezdése továbbá előírja a Bizottságnak, hogy „legkésőbb hat hónappal a 2010. augusztus 27-től számított ötéves időszak vége előtt készítsen jelentést a felhatalmazásról.“

E jelentés megfelel a fent említett kötelezettségeknek. Kapcsolódik hozzá az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum, valamint az ITS-irányelv 17. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint benyújtott, a 2011. évi (a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységekről és projektekről szóló) és 2012. évi (az elkövetkezendő ötéves időszakra szóló nemzeti ITS-intézkedésekre vonatkozó tervekről szóló) tagállami jelentések elemzéséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum.

1.2. A 2010/40/EU irányelv átültetése

Az irányelv 18. cikkének megfelelően a tagállamoknak 2012. február 27-ig hatályba kellett léptetniük azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy az irányelvnek megfeleljenek, és erről tájékoztatiuk kellett a Bizottságot.

A fenti időpontig csupán hét tagállam tájékoztatta a Bizottságot nemzeti átültető intézkedéseiről. Az átültetés több tagállam esetében több mint egy évvel tovább tartott, a végleges átültető intézkedésről az utolsó tagállam 2014. január 2-án küldte meg a tájékoztatást. Az ITS-bizottság ülései során számos tagállam jelezte, hogy ez az irányelv átültetésének nehézségét mutatja: az irányelv nagyon kevés valóban konkrét azonnali átültetendő intézkedést tartalmaz, mivel inkább keretrendszert nyújt, amely későbbi szabályozó intézkedések elfogadását teszi lehetővé.

2. A 2010/40/EU IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK ELEMZÉSE

2.1. A Bizottság munkaprogramja

Az ITS-irányelv 17. cikke (5) bekezdésének előírásai szerint és az irányelvben foglalt ütemtervnek megfelelően, valamint az európai ITS-bizottsággal folytatott konzultációt követően a Bizottság munkaprogramot fogadott el.

A munkaprogram a 2011–2015 közötti időszakra vonatkozik, és általános éves áttekintést ad az ITS-irányelv végrehajtása kapcsán a Bizottság által ezen időszak során elvégzendő fő feladatokról és tevékenységekről. A program a hat kiemelt intézkedéshez kapcsolódó előírások elkészítésére és elfogadásuk becsült határidejére összpontosít.

2.2. Az előírásokról szóló, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

2.2.1. Módszertan

Az előírások kidolgozása az Európai Parlament és az Európai Bizottság közötti kapcsolatokra vonatkozó keretmegállapodással[9] és az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról szóló egyetértési megállapodásával[10] összhangban zajlott.

[9] HL L 304., 2010.11.20., 47. o.

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

Az előírások kidolgozása során végzett intézkedések és feladatok az alábbiak voltak:

- Európai tanulmányokból, kutatási projektekből, nemzeti végrehajtási projektekből és nyilvános konzultációkból származó információk és eredmények, létező egyesületi tevékenységek, érdekelt felektől kapott észrevételek stb. összegyűjtése.

- Költség-haszon elemzés.

- Hiányelemzés, valamint a követelmények és a lehetséges megközelítések elemzése, főként a Bizottság által a polgárok, az érdekelt felek és a tagállamok véleményének és álláspontjának megismerése céljából végzett online nyilvános konzultációk során.

- A tagállami szakértőkkel és az európai adatvédelmi biztossal az előírás-tervezetekről folytatott konzultáció. Az Európai Parlament és a Tanács a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése során megkapott minden vonatkozó dokumentumot, a Parlament szakértőit meghívták a szakértői találkozókra.

- Az európai ITS tanácsadó csoport véleménye az előírás-tervezetről.

Az előkészítő munkát nagy mértékben segítették továbbá az ITS cselekvési terv végrehajtásával kapcsolatos különböző tevékenységek, tanulmányok, műhelymunka stb. (lásd az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumot).

2.2.2. Kiemelt intézkedések

Az ITS-irányelv 3. cikke és I. melléklete tartalmazza azt a hat kiemelt intézkedést, amelyek vonatkozásában előírásokat és szabványokat kell kidolgozni és alkalmazni.

Az ITS-irányelv 6. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottságnak 2013. február 27-ig kellett elfogadnia az egy vagy több kiemelt intézkedésre vonatkozó előírásokat. A Bizottság munkaprogramja a következő határidőket állapítja meg az első hat kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások elfogadására:

a) az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása: 2014. negyedik negyedév;

b) az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása: 2013. negyedik negyedév;

c) a felhasználók számára térítésmentes, a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások: 2012. negyedik negyedév;

d) az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások: 2012. negyedik negyedév;

e) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások nyújtása: 2012. negyedik negyedév;

f) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtása: 2013. negyedik negyedév.

Elfogadott előírások

A Bizottság teljesítette a 2013. február 27-i határidőt, mivel az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatásokról szóló 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelettel[11] 2012. november 26-án a (d) jelű kiemelt intézkedésre vonatkozóan elfogadta az első előírásokat. Ez a felhatalmazáson alapuló rendelet szabványokon alapuló előírásokat határoz meg a közbiztonsági válaszpontok (KBVP-k) infrastruktúráját érintő, az e-segélyhívások megfelelő fogadásához és kezeléséhez szükséges fejlesztések tekintetében, biztosítva ezzel az EU egészére kiterjedő harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások kompatibilitását, kölcsönös átjárhatóságát és folyamatosságát.

A (c) jelű kiemelt intézkedést illetően 2013. május 15-én a Bizottság elfogadta 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 rendeletet[12]. A rendelet meghatározza azokat az előírásokat, amelyek a közúti biztonsági események egy meghatározott körére vonatkozóan az adatok és eljárások kompatibilis, kölcsönösen átjárható és folyamatos kiépítéséhez és gyakorlati használatához szükségesek. A felhatalmazáson alapuló rendelet egyaránt foglalkozik a köz- és a magánszektorbeli érdekelt felekkel, és gondoskodik arról, hogy a biztonsággal kapcsolatos információk a nemzeti hozzáférési ponton keresztül, közös szabványosított formában (DATEX [13]), többletköltség nélkül a végfelhasználók rendelkezésére álljanak, és ezáltal hozzájárul ahhoz, hogy az ilyen adatok felhasználói részesüljenek a kölcsönös átjárhatóság és a kiszámíthatóság előnyeiből. Az előírások kidolgozására rendelkezésre álló idő azonban nem volt elegendő a részletes minőségi követelmények meghatározásához: e célból a köz- és magánszektorbeli érdekelt feleket tömörítő munkacsoport jött létre, amelynek célja, hogy megvizsgálja a minőségi kritériumokat, valamint az ellenőrzési és értékelési módszereket.

Az (e) jelű kiemelt intézkedést illetően 2013. május 15-én a Bizottság elfogadta a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtásról szóló, 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet[14]. A rendelet meghatározza azokat az előírásokat, amelyek az adatszolgáltatás kompatibilis, kölcsönösen átjárható és folyamatos kiépítéséhez és gyakorlati használatához szükségesek. A felhatalmazáson alapuló rendelet egyaránt foglalkozik a köz- és a magánszektorbeli érdekelt felekkel, valamint meghatározza az információs szolgáltatások összehangolt módon történő nyújtásához szükséges tényezőket, köztük a dinamikus információra vonatkozó kiemelt funkciókat. A (c) jelű kiemelt intézkedéshez hasonlóan a minőségi követelmények itt is minimálisak.

E három előírás-csomag a tagállamokkal való szoros együttműködésben, európai parlamenti képviselők és az európai adatvédelmi biztos részvételével zajló külön

[11] HL L 91., 2013.4.3., 1. o.
[12] HL L 247., 2013.9.18., 6. o.
[13] DATEX: az ITS-vonatkozású információk modellezésére és cseréjére szolgáló európai műszaki előírás
[14] HL L 247., 2013.9.18., 1. o.

szakértői üléseken[15], és az érdekelt felekkel főként online nyilvános konzultációk és műhelymunkák során folytatott konzultációt követően készült el.

A fennmaradó kiemelt intézkedésekkel kapcsolatos folyamatban lévő munka

Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokra vonatkozó (a) jelű kiemelt intézkedéssel kapcsolatos előírások előkészítése során számos kezdeményezés indult el (1. intelligens mobilitás kihívás[16], tanulmányok, műhelyek és nyilvános konzultációk[17]). A cél az, hogy ezek az előírások 2015-ben elfogadásra kerüljenek. Ezzel párhuzamosan, a közlekedési adatok hozzáférhetővé tételével kapcsolatos, az összes közlekedési módot és mobilitási szolgáltatást érintő kihívás kezelése érdekében a Bizottság eszmecserét kezdeményezett[18] a multimodális közlekedési adatokhoz való hozzáférésről szóló esetleges kezdeményezésről. Az eszmecsere nyomán első lépésben 2014 júniusában elkészült „Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs, tervezési és jegyértékesítési szolgáltatások nyújtásának ütemterve" című bizottsági személyzeti munkadokumentum[19]. Ennek nyomán – a 2014 során elvégzendő hatásvizsgálat eredményeitől függően – várhatóan jogszabályjavaslat születik, a multimodális utazási és forgalmi adatokhoz való hozzáférésről.

A (b) jelű kiemelt intézkedés – azaz az egész EU-ra kiterjedő valós idejű közlekedési információs szolgáltatásokra irányuló intézkedés – esetében a Bizottság az előírások előkészítése során már több munkaértekezletet és szakértői találkozót szervezett. A cél az, hogy ezeket az előírásokat 2014 végéig elfogadják. Ez az eredetileg becsült ütemezéshez képesti késedelem részben azzal magyarázható, hogy ezen előírások – amint azt az ITS-irányelv I. melléklete is megállapítja – igen széles körűek, valamint azzal, hogy fontos, hogy az előírások alkalmazási körét illetően egyetértés legyen a tagállamok között. Az előírások elsősorban az egész EU-ra kiterjedő valós idejű közlekedési információs szolgáltatásokat elősegítő körülményekre összpontosítanak, ily módon sokkal inkább vonatkoznak a háttérmunkára, mint magukra a szolgáltatásokra.

Ami az (f) jelű kiemelt intézkedésre – azaz a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtására – vonatkozó előírásokat illeti, a Bizottság számos alkalommal folytatott konzultációt tagállami szakértőkkel és a legfontosabb érdekelt felekkel. A megbeszélések során kiderült, hogy kevés olyan parkolóhely van, amely 2014-ben foglalási szolgáltatásokat tud kínálni (a parkolóhelyeknek csupán 2%-a ilyen), következésképpen a parkolóhely-foglalásra jelenleg nem szükséges előírásokat és szabványokat kidolgozni. A további fejleményeket azonban nyomon kell követni, és adott esetben a kérdést ebből a szempontból újra meg kell vizsgálni. Amennyiben szabványosítási tevékenységre lesz szükség, azt az elkövetkező e-áruszállítás (e-Freight) kezdeményezés tágabb összefüggésében is meg lehet vizsgálni.

---

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

16 1. intelligens mobilitási kihívás: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm

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

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

19 SWD(2014) 194 final

2.2.3. Egyéb intézkedések a kiemelt területeken és azokon túl

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. Amint az az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumban is szerepel, megkezdődött a *kooperatív rendszerekre* vonatkozó munka, amelynek alapját kutatási projektek és az érdekelt felekkel, többek között az európai ITS-bizottsággal és az európai ITS-tanácsadó csoporttal folytatott konzultáció jelentik. A cél az akadályok és az elősegítő körülmények értékelése, valamint annak megállapítása, hogy a Bizottság hogyan segítheti elő e rendszerek kiépítését az Unióban. Továbbá előkészítő tanulmányok is készültek, amelyek célja az ITS-szolgáltatásokhoz való nyílt hozzáférés elősegítése *(nyílt fedélzeti platform)*. Ezenkívül vannak arra utaló jelek, hogy további olyan területek vannak (például a közlekedési adatok közösségi ötletbörzéje [crowdsourcing], automatizált vezetés), ahol szintén érdemes volna előírásokat kidolgozni, hogy az intelligens közlekedési rendszerek gyakorlati használatát tovább lehessen fokozni.

2.3. A kiépítésre vonatkozó javaslatok

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

A tagállamoknak szóló azon ajánláson túlmenően, amely célja, hogy a mobil hálózati szolgáltatók támogassák az e-segélyhívások továbbítását[20], valamint azon előírások mellett,[21] amelyek a közbiztonsági válaszpontok infrastruktúra-korszerűsítésének követelményeit tartalmazzák, a Bizottság 2013. május 13-án két jogalkotási javaslatot fogadott el: az egyik az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó rendszer kiépítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi határozat[22]; a második pedig a fedélzeti e-segélyhívó kiépítésére vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet[23].

A határozatra irányuló javaslatot a társ-jogalkotók 2014. május 25-én fogadták el, majd a *Hivatalos Lapban*[24] is megjelent. A határozat rendelkezéseivel összhangban a közbiztonsági válaszpontokat a fedélzeti e-segélyhívó rendszerekre vonatkozó típus-jóváhagyási előírások érvénybe lépése előtt legkésőbb 6 hónappal, de legkésőbb 2017. október 1-ig működőképessé kell tenni. A határozat kifejezetten rögzíti, hogy minden tagállamnak jogában áll saját sürgősségi segélyszolgálatait a leginkább költséghatékony módon és az igényeinek megfelelően megszervezni.

A fedélzeti e-segélyhívó rendszer típus-jóváhagyási javaslatával kapcsolatos jogalkotási folyamat még tart.

---

20 C(2011) 6269 végleges

21 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelet

22 COM(2013)315 final

23 COM(2013)316 final

24 HL L 164., 2014.6.3., 6. o.

2.3.2. Egyéb kiemelt intézkedések (c és e)

Néhány tagállam a közelmúltban igen aktív volt a közúti biztonsággal kapcsolatos információkra vonatkozó (c), és a tehergépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információkra vonatkozó (e) jelű kiemelt intézkedéshez kapcsolódó szolgáltatások kiépítésének területén. A szűkös anyagi források idején azonban ésszerűbbnek tűnt – még az általános kiépítési kötelezettség megállapítása előtt – először az előírások elfogadása nyomán megvalósult fejlesztéseket támogatni, méghozzá a bevált végrehajtási gyakorlatok nyomon követése és tagállamok közötti cseréje révén, valamint a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) keretében kiírt legújabb pályázati felhíváson és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pályázatain keresztül. Ezen első erőfeszítésekből egyelőre le kell vonni a tanulságokat, majd a bevált gyakorlatokra építve később lehet mérlegelni, hogy érdemes-e a kötelező kiépítésre vonatkozó jogalkotási aktusokra irányuló javaslatokkal előállni.

2.4. Szabványok

Az ITS-irányelv elfogadása óta a kiemelt területekre vonatkozóan számos szabványosítási tevékenység kezdődött meg vagy zárult le.

Az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó, a 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletben említett szabványok már elfogadásra kerültek. Az Európai Szabványügyi Bizottság CEN/TS 16454 számú, az e-segélyhívó végponttól végpontig terjedő megfelelőségvizsgálata várhatóan még 2014 vége előtt teljes körű CEN-szabvány lesz. A HeERO kísérleti projektek[25] eredményeinek figyelembevétele céljából e szabványokat kisebb mértékben ki fogják igazítani, ez a folyamat várhatóan még 2014 vége előtt befejeződik.

A kooperatív rendszerekre vonatkozó M/453. számú szabványosítási megbízás is előrehaladott állapotban van. Mind a CEN (TC 278 WG16), mint pedig az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (ETSI, TC ITS), de egyéb szabványügyi szervezetek is készítettek a kooperatív ITS szempontjából fontos szabványokat, amelyek az M/453. számú megbízás alkalmazási körébe tartoznak. A meglévő szabványok alkalmazásának értékelése folyamatosan zajlik az érintett szakmai bizottságok és a CEN, ISO, SAE, IEEE és ETSI munkacsoportok szabványosítási eljárásai keretében[26]. Az ITS szabványosítási tevékenységet továbbá az Európai Unió és az Egyesült Államok, 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.

Az ITS-irányelv alkalmazási körébe tartozó további szabványosítási igények is felmerültek. Ezek közé tartozik az e-segélyhívó rendszernek az M1 és N1 kategóriától eltérő járművekben történő kiépítése; az (utángyártott) e-segélyhívó rendszerek tanúsítására vonatkozó iránymutatások; az M/453. számú megbízás végrehajtása; nyílt fedélzeti platform architektúra; pontos (nyilvános) közúti adatok digitális térképekbe történő integrálása; nomád eszközök biztonságos integrálása és

[25] A HeERO projektekről további információ itt olvasható: www.heero-pilot.eu

[26] CEN: Európai Szabványügyi Bizottság; ISO: Nemzetközi Szabványügyi Szervezet
SAE: Society of Automotive Engineers (Autóipari Mérnökök Egyesülete); IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers (Villamos- és Elektronikai Mérnökök Intézete);
ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Európai Távközlési Szabványügyi Intézet)

működtetése; és a városi ITS. Mindezek bekerültek a Bizottság 2013-as IKT-szabványosításra vonatkozó gördülő tervébe[27], így a jövőben ezekre vonatkozóan is szabványosítási megbízások születhetnek.

2.5. Nem kötelező erejű intézkedések

2.5.1. A tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások

Az ITS-irányelv 17. cikkének megfelelően a Bizottság 2011. július 13-án elfogadta a a 2010/40/EU irányelv szerinti tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatásokat[28].

2.5.2. Városi ITS iránymutatások

Ezek az iránymutatások az ITS cselekvési terv alapján készültek (lásd az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumot). Az iránymutatások felhívták a figyelmet a városi ITS-funkciókra, és hozzájárultak az intelligens közlekedési rendszerek uniós városokban való mobilizálásáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumhoz,[29] amely a 2013. december 17-én elfogadott városi mobilitási csomag részét képezte[30].

2.6. A személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok

Valamennyi elfogadott előírás tartalmaz a személyes adatok védelmére, valamint az információk biztonságára és újrafelhasználására vonatkozó szabályokat. E szabályok alapját egy előkészítő tanulmány[31] képezi, amelyet az ITS cselekvési terv[32] keretében rendeltek meg, és megfelelnek az ITS-irányelv 10. cikkének. Az előírások előkészítése során az európai adatvédelmi biztos rendszeresen meghívást kapott a tagállami szakértők találkozóira, és véleménye az előírások végleges tervezetében kellőképpen érvényesült. Ez az összes jövőbeli előírás és javaslat esetében ugyanígy fog történni.

2.7. Felelősség

Valamennyi elfogadott előírás tartalmaz a felelősségre vonatkozó szabályokat. E szabályok alapját egy előkészítő tanulmány[33] képezi, amelyet az ITS cselekvési terv keretében rendeltek meg, és megfelelnek az ITS-irányelv 11. cikkének. Ez az összes jövőbeli előírás és javaslat esetében ugyanígy fog történni.

2.8. Tagállami jelentéstétel

2.8.1. Jelentés a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységekről és projektekről

Az ITS-irányelv 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban a tagállamoknak 2011. augusztus 27-ig be kellett nyújtaniuk a Bizottságnak az irányelv 2. cikkében felsorolt kiemelt területekre vonatkozó nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről szóló jelentésüket.

---

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

28 HL L 193., 2011.7.23., 48. o.

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

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

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

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

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

Ezek a jelentések nyújtották az ITS Unió-szerte, az ITS-irányelv négy kiemelt területén való megvalósításáról szóló első áttekintését.

Ezeket a 2011-es jelentéseket az e jelentéshez csatolt, „A tagállami jelentések elemzése“ című bizottsági szolgálati munkadokumentum elemzi.

Az ITS-irányelv 17. cikkének (3) bekezdésével összhangban a tagállamoknak 2014. augusztus 27-ig jelentést kell készíteniük a 2011-es jelentés óta elért eredményekről.

2.8.2. A következő öt éves időszakra tervezett nemzeti ITS-intézkedésekről szóló tájékoztatás

Az ITS-irányelv 17. cikkének (2) bekezdésével összhangban a tagállamoknak 2012. augusztus 27-ig tájékoztatniuk kellett a Bizottságot a következő öt éves időszakra tervezett nemzeti ITS-intézkedéseikről.

Ezeket a 2012-es jelentéseket az e jelentéshez csatolt, „A tagállami jelentések elemzése“ című bizottsági szolgálati munkadokumentum elemzi.

A 2010/40/EU irányelv elfogadása óta először e jelentések bemutatják a tagállamoknak az ITS saját területükön történő kiépítésével kapcsolatos szándékait a következő öt évre vonatkozóan. E jelentések bizonyítják, hogy a tagállamok részéről komoly érdeklődés és hajlandóság tapasztalható az ITS Európa-szerte történő kiépítése iránt, ami elősegíti a szolgáltatás folytonosságát és az intelligensebb mobilitást, és ezen belül is egyértelműen jelzik, hogy a tagállamok hajlandóak további szerepvállalásra az információs szolgáltatások terén.

Ahogyan azt a 2011-es nemzeti jelentések is bizonyították, az I. (közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása) és a II. (a forgalmi és teherszállítási irányításhoz kapcsolódó ITS-szolgáltatások folyamatossága) kiemelt területen a tagállamok már eddig is hajtottak végre beruházásokat, és a jövőben is fognak (további információ „A tagállami jelentések elemzése” című bizottsági szolgálati munkadokumentumban)[34]. Ezért ezeken a területeken az előírások mindenképpen segítik a már kiépített és a jövőbeli szolgáltatások kölcsönös átjárhatóságának és folyamatosságának biztosítását, továbbá különös figyelmet kell fordítani a meglévő alkalmazásokkal való összeegyeztethetőségre.

A III. kiemelt területhez (a közúti biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások) kapcsolódó tevékenységek kevésbé kiterjedtek, elsősorban néhány konkrét intézkedésre összpontosulnak (pl. e-segélyhívó, a tehergépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások), amelyekre már szintén vannak elfogadott előírások.

Bár a tagállamok is elismerik a közúti biztonság fokozása és a közlekedési torlódások csökkentése terén a IV. kiemelt területben (a jármű összekapcsolása a közlekedési infrastruktúrával) rejlő lehetőségeket, a tevékenységek még mindig kutatási/tesztelési/kísérleti fázisban vannak. Több tagállam konkrét tervekkel rendelkezik a kísérleti projektekre vonatkozóan, de úgy tűnik, hogy az érdekelt felek még kivárják, hogy megjelenjenek a kooperatív ITS-szolgáltatások nagy léptékű telepítésének világos üzleti modelljei és megvalósuljon a felszerelt járművek vagy infrastruktúra-lefedettség szükséges minimális penetrációja. E helyzet leküzdéséhez

[34] SWD(2014) 319

nem elegendő előírásokat elfogadni vagy a kísérleti projekteket pénzügyileg támogatni, hanem az összes érdekelt fél tevékenységeit össze kell hangolni.

2.9. Az európai ITS-tanácsadó csoport

Az irányelv 16. cikke értelmében a Bizottságnak európai ITS-tanácsadó csoportot kellett létrehoznia, amely az ITS Unión belüli kiépítésének és használatának üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatos tanácsokkal szolgál számára. A csoportnak az érintett ITS-szolgáltatók, a felhasználói szervezetek, a fuvarozók és a létesítmény-üzemeltetők, a gyártóipar, a szociális partnerek, a szakmai szervezetek, a helyi önkormányzatok és egyéb érintett fórumok magas szintű képviselőiből kellett állnia.

Az európai ITS-tanácsadó csoport egy 2011. május 4-i bizottsági határozattal jött létre[35], tagjait pedig nyílt pályáztatás után, 2012. január 27-én nevezték ki[36].

Az első találkozóra 2012. március 23-án került sor, a második ülést pedig 2013. február 26-án tartották. E találkozók lehetőséget biztosítottak arra, hogy az érdekelt felekkel megvitassák az ITS-re vonatkozó aktuális kérdéseket, főként a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokat, a közlekedési adatokhoz való hozzáférést és a kooperatív rendszerek kiépítését lehetővé tevő feltételeket célzó stratégiákat. A találkozók elősegítették, hogy az érdekelt felek közös jövőképpel rendelkezzenek a kooperatív rendszerek kiépítésére vonatkozóan: ez azt jelenti, hogy javaslat született arról, hogy az összes érdekelt felet és kezdeményezést összefogó platform jöjjön létre, a töredezettség elkerülése és a szolgáltatások, rendszerek és technológiák kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében.

A Bizottság rendszeresen felkérte az európai ITS-tanácsadó csoport tagjait, hogy nyújtsanak be írásos véleményt az előírás-tervezetek üzleti és műszaki szempontjairól, a tagok pedig értékes megjegyzéseikkel segítették elő azok véglegesítését.

E találkozók fő eredményeit az ITS-irányelv előírásainak megfelelően az európai ITS-bizottság is megkapta.

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

3.1. Különböző lehetőségek

Az ITS-irányelv keretet nyújt az előírások gyors, a Bizottság által elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján történő elfogadására. Ez a megközelítés elősegítette az előírások meglehetősen zökkenőmentes elfogadását az első három kiemelt intézkedés, azaz a közúti biztonsággal kapcsolatos információs szolgáltatások (c), az e-segélyhívó (d) és a tehergépjárművekkel igénybe vehető parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások (e) esetében.

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):EN:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
A tagok jegyzéke és az ülések összesített listája elérhető a bizottsági szakértői csoportok nyilvántartásában.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

Mindazonáltal ezen előírások elfogadásának háttere intézkedéstől függően erősen eltérő, elsősorban az uniós és nemzeti intézkedések és az e területeken megvalósuló köz- vagy magánkezdeményezések előrehaladottságának függvényében.

Az e-segélyhívónál a kezdeményezés elveit a Bizottság „e-segélyhívó: eljött a kiépítés ideje" című közleményében[37] és a tagállamoknak címzett, a mobilhálózatok üzemeltetőit célzó ajánlásban[38] már meghatározták. Ezenkívül már akkor léteztek szabványok, amikor az előírások első tervezetét megvitatás céljából a tagállami szakértők elé terjesztették. E szabványok alapján kiépítés előtti kísérleti projektek is megkezdődtek. Az ITS-irányelv tehát lényegében kiegészítette a megközelítést és a folyamatban lévő kezdeményezéseket, a segélyhívó központok – más néven közbiztonsági válaszpontok – terén fennálló hiányosságok áthidalásával.

A helyzet ettől nagyon különbözött a közúti biztonsággal kapcsolatos minimális információk és a nehézgépjárművek által igénybe vehető parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások esetében. Nem voltak ugyanis az előírások alapjául szolgáló célzott szabványok, bár a DATEX II, a TPEG és az RDS-TMC[39] szabványok néhány szempontból referenciaként szolgáltak. Ezen túl egyes tagállamokban már működtek különböző szolgáltatások. Ez az általános helyzet további kérdéseket vetett fel a már meglévő szolgáltatásokra vonatkozó későbbi előírások alkalmazási feltételeit illetően. Mivel e két intézkedés alkalmazási köre viszonylag szűk volt, viszonylag rövid idő alatt el tudták fogadni az előírásokat, és le lehetett vezetni az érdekelt felekkel folytatott szükséges célzott konzultációt.

Ez a kihívás a fennmaradó két kiemelt intézkedés – az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások (a); és az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása (b) – esetében nagyobbnak tűnik. Ennek fő oka e két intézkedés nagyobb hatóköre és az abban részt vevő érdekelt felek száma. Ugyanez vonatkozik az egyéb intézkedésekre, amelyeknél az előírások puszta elfogadásán túl átfogóbb megközelítésre lehet szükség.

3.2. A felhatalmazás gyakorlása

Politikai támogatás a tagállamok részéről

Az e-segélyhívó esete számos tanulsággal szolgált arra vonatkozóan, hogy milyen árnyalatnyi különbségek adódhatnak a nemzeti szakértőkkel az előírások összefüggésében elvégzett munka és az előírások Bizottság általi elfogadását követően a Tanácsban gyakorolt politikai ellenőrzés között. Bár szakértői szinten gyakorlatilag egyhangú támogatást kaptak az e-segélyhívó előírásai, a Tanácsban hét tagállam emelt kifogást, bár a minősített többség hiányában a Tanács végül nem élt ellenvetéssel. E hét tagállam közül néhány olyan érveket mutatott be, amelyek nem szigorúan véve az előírásokra vonatkoztak, hanem inkább az e-segélyhívó kezdeményezés egészére, főként a szolgáltatás jövőbeli kötelező kiépítéséhez

---

37 COM(2009) 434 végleges

38 A Bizottság 2011/750/EU ajánlása (2011. szeptember 8.) a 112-es egységes európai segélyhívón alapuló, a járműből érkező vészhívások továbbítására szolgáló elektronikus hírközlő hálózatokon keresztül megvalósuló uniós szintű e-segélyhívó szolgáltatás (e-segélyhívás) támogatásáról - HL L 303., 22.11.2011, 46.o.

39 TPEG: közlekedési protokoll szakértői csoport előírásai, amelyek a multimodális közlekedési és utazási információk továbbítására kínálnak módszert; RDS: rádióadat-rendszer; TMC: forgalmi üzenetküldési csatorna

kapcsolódó finanszírozásra vagy az e-segélyhívó kezdeményezés fedélzeti részével kapcsolatos problémákra.

A hatáskör delegálásának megkérdőjelezése

Az EUMSZ 290. cikkével összhangban az ITS irányelv felhatalmazza a Bizottságot, hogy olyan általános alkalmazású, nem jogalkotási aktusokat fogadjon el, amelyek kiegészítik vagy módosítják a jogalkotási aktus egyes nem lényegi elemeit.

Két tagállam írásban kérdőjelezte meg azon hatáskör delegálásának érvényességét, amellyel a tagállamokat az ITS-irányelv alapján elfogadott előírások követelményeinek való megfelelés érdekében a meglévő szolgáltatások korszerűsítésére kötelezik. A két tagállam úgy vélte, hogy ez a kötelezettség ellentmond a tagállamok azon jogának, hogy az ITS-irányelv 5. cikkének (1) bekezdése alapján saját maguk döntsenek a kiépítésről. 2013. december 18-án az egyik tagállam a két felhatalmazáson alapuló rendeletet (885/2013/EU – a tehergépjárművekkel igénybe vehető parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások, 886/2013/EU – a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások) az Európai Unió Bíróságához utalta. A tagállam e két felhatalmazáson alapuló rendelet érvénytelenítését kérte, azzal érvelve, hogy azok túllépték a 2010/40/EU irányelv szerinti hatáskör delegálását, és így megsértik az EUMSZ 290. cikkét.

A vertikális megközelítés elégtelensége

Az ITS-irányelv hat olyan kiemelt intézkedést állapít meg, amelyekre vonatkozóan előírásokat kell elfogadni. Míg az első három elfogadott előírás viszonylag különböző és elhatárolható területekre vonatkozik, a fennmaradó kiemelt intézkedések közös elemeket is tartalmaznak, például a közös meghatározandó adattípusok, az adatokhoz való hozzáférésre és az adatok elérhetőségére vonatkozó közös problémák, valamint az adatvédelem és a felelősség. Az ITS-irányelvből származó vertikális megközelítést néhány ilyen átfogó kérdésben később ki lehet egészíteni horizontálisabb megközelítésekkel. Ez lehet a helyzet a multimodális utazási és valós idejű forgalmi információs szolgáltatások vagy a magánélet és az adatok védelmére vonatkozó horizontális intézkedések esetében.

Amint az fentebb már említésre került, néhány egyéb intézkedésnél (pl. kooperatív rendszerek) átfogóbb megközelítésre lehet szükség az olyan kérdések kezelése érdekében (finanszírozás, szabványosítás, érdekel felek fokozottabb koordinációja, a kiépítéshez kapcsolódó irányítási kérdések stb.), amelyek túlmutatnak a lehetséges előírások alkalmazási körén.

A megbízás lejáratának napja

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására irányuló hatáskört a Bizottság 2017. augusztus 27-ig kapta meg. Míg ez hatékony és rugalmas eszköz volt (és jelenleg is az) az előírások mind a hat kiemelt intézkedés vonatkozásában történő elfogadásának véglegesítéséhez, az ITS-irányelv I. mellékletében felsorolt egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások elfogadása érdekében e határidő meghosszabbítására van szükség.

3.3. Az előírások nyomon követése

Az e-segélyhívó, a HeERO[40] kísérleti projektek és az E-segélyhívó Európai Megvalósítási Platform[41] keretet biztosítottak az e-segélyhívóról szóló felhatalmazáson alapuló rendelet végrehajtásáról szóló eszmecseréhez. A többi elfogadott előírásnál felmerült, hogy jobban kell strukturálni a tagállamokban a (c) – közúti biztonsághoz kapcsolódó szolgáltatások – és (e) – tehergépjárművek által igénybe vehető parkolóhelyekre vonatkozó információ – intézkedésekre vonatkozó előírások végrehajtásának nyomon követését.

Ezért a Bizottság 2013 októberében és 2014 januárjában ülést hívott össze a tagállami szakértőkkel. A Bizottság az előírások közös értelmezésének és a bevált gyakorlatok cseréjének, valamint a gyakran felmerülő kérdések megosztásának a támogatása érdekében folytatni és fokozni kívánja e párbeszédet, főként egy külön kollaboratív platformon (wik-ITS) keresztül.

A Bizottság az előírások végrehajtásához is segítséget nyújt az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből és a Horizont 2020-ból származó finanszírozással, valamint az érdekelt felek olyan folyamatban lévő kezdeményezései/platformjai révén, mint az európai e-segélyhívó végrehajtási platformja, az iMobilitás Fórum munkacsoportja a biztonságos alkalmazásokról (SafeApps), a TISA iránymutatások a biztonsági események TPEG/DATEX/RDS szabványba történő feltérképezéséhez, az Európai ITS Platform (a TEN-T 2012-es pályázati felhívásaiból finanszírozott projekt) a DATEX csomópont/nemzeti hozzáférési pontról és az SRTI minőségéről stb.[42]

Ezek az utóellenőrző intézkedések azt is segítenek értékelni, hogy a közeljövőben szükég van-e a kiépítésre vonatkozóan pályázatokat indítani.

4. SZÜKSÉGES ÉS FELHASZNÁLT PÉNZÜGYI FORRÁSOK

Az elfogadott előírások még mindig elég frissek, ezért a felhasznált és szükséges pénzügyi forrásokat a meglévő szolgáltatások szükséges korszerűsítése és e szolgáltatásoknak a tagállamokban várható kiépítése alapján határozzák meg.

A HeERO I és II kiépítést megelőző kísérleti projektek az e-segélyhívóra vonatkozóan összesen 9,4 millió EUR-t és 4,3 millió EUR-t kaptak (ebből 4,7 millió és 2,1 millió EUR az Európai Unió által biztosított finanszírozás) a versenyképességi és innovációs program (CIP) keretében, aminek hatóköre lényegesen túlmutatott az előírások végrehajtásán. Kiegészítő finanszírozásra lesz szükség minden tagállamban a közbiztonsági válaszpontok infrastruktúrájának korszerűsítéséhez, ahogyan azt az e-segélyhívó hatásvizsgálatának XIV. mellékletében is előrejelezték[43].

A (c) jelű kiemelt intézkedést illetően a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges kiegészítő adatgyűjtéshez kezdeti beruházásokra van szükség (pl. érzékelők, zárt láncú televízió, meteorológiai

---

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

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

42 TISA: Utasinformációs Szolgáltatások Egyesülete; SRTI: a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

állomások, a 112-es számhoz kapcsolódó jelentések vagy felhasználói jelentések, a magánpiaci szolgáltatók / mozgó járműről történő mobil adattovábbítás), és a karbantartás, üzemeltetés és csere miatt a későbbiekben is merülnek fel költségek. Különböző paraméterektől függően (pl. a felszerelt hálózat hosszúsága, a berendezések sűrűsége és típusa, adatgyűjtési módszer és technológia, már meglévő berendezések és adatok) a további adatgyűjtés költségei a tagállamokban jelentősen eltérhetnek, az alacsony és magas költségbecslések közötti akár 10-szeres nagyságrendű különbséggel. A becslések szerint az információs szolgáltatás üzemeltetésének költsége átlagosan 1,4 millió EUR lesz az olyan tagállamokban, ahol ma még egyáltalán nincs ilyen szolgáltatás.[44]

Az (e) jelű kiemelt intézkedést illetően az EU egészére nézve évi 4 millió EUR-ra becsülhető a tehergépjármű-parkolók üzemeltetői és a hatóságok részéről a közös előírások uniós szintű végrehajtása kapcsán felmerülő költségek (statikus adatok nyújtása, megvalósítás, a statikus adatbázis és a fuvarozók költségeinek kezelése). Dinamikus információs szolgáltatást valószínűleg a kiemelt zónáknak csak egy részében fognak kiépíteni (minden zóna átlagosan 10 parkolót foglal magába), az egy kiemelt zónára jutó költségek a becslések szerint mintegy 2 millió EUR kezdeti beruházást és 0,2 millió EUR éves üzemeltetési, karbantartási és értékcsökkenési költséget jelentenek.[45]

A legutóbbi, 2013 decemberében indított TEN-T pályázati kiírás lehetőséget nyújtott az ITS-irányelv hatálya alá tartozó projektek támogatására. Különösen érdekesek az alapvető ITS-szolgáltatásoknak az európai közlekedési folyosókon való kiépítését célzó projektek, valamint a tanulmányok, ezen belül az élesben történő próbaüzemek és kiépítés előtti előkészületek, például a kooperatív rendszerekhez és az e-segélyhívó közbiztonsági válaszpontjainak korszerűsítéséhez. Ugyanezt a lehetőséget a közelgő, 2014-es Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz pályázati kiírásai is felkínálják.

Az uniós költségvetésből támogatott szabványosítási tevékenységek a mai napig 165 000 EUR összeget tettek ki az e-segélyhívó esetében, valamint 1,338 millió EUR-t a kooperatív rendszerek esetében a M/453-szabványosítási megbízás szerint. A DATEX előírások előkészítése és karbantartása számos forrásból kapott finanszírozást (tanulmány, támogatás, projektek a TEN-T program keretében), a becsült teljes összeg 1,4 millió EUR.

További – a pontos összeg tekintetében még becslére váró – pénzügyi forrásokra lesz szükség az IKT-szabványosítás gördülő tervében felsorolt egyéb szabványosítási tételek esetében.

---

[44] A költségekre vonatkozóan további információ olvasható „A C kiemelt intézkedés – ingyenes közúti biztonsági forgalmi információk – zárójelentés“ című tanulmányban: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

[45] A költségekre vonatkozó további információ „Az E és F kiemelt intézkedés - a tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és foglalási szolgáltatások - zárójelentés“ című tanulmányban olvasható: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

5. KÖVETKEZTETÉS

Az ITS-irányelv ez idáig hatékony eszköznek bizonyult az első három kiemelt intézkedésre vonatkozó közös előírások gyors elfogadásához.

A két fennmaradó kiemelt intézkedésre (az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások és az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások) vonatkozó előírásokkal kapcsolatos munkára még a munkaprogram vége előtt, 2015-ben sor kerül. A tehergépjárművek és a haszongépjárművek által igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatásokat illetően a közeljövőben semmilyen további intézkedésre nincs szükség.

Figyelembe véve az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumban is említett új hosszú távú tendenciák kialakulását (pl. a közlekedési adatok közösségi ötletbörzéje [crowd-sourcing], részben automatizált vezetés, kooperatív rendszerek kiépítése), és azt, hogy a jelenleg meghatározott hat kiemelt intézkedésen és négy kiemelt területen túl és az ITS-irányelv I. mellékletében felsorolt fontos elemeken felül új prioritások meghatározására lehet szükség, az első lépés az, hogy felállítsuk az ITS-irányelv és az ITS cselekvési terv jelenlegi alkalmazási körébe tartozó, még fennmaradó intézkedések fontossági sorrendjét. A második szakaszban mérlegelni kell az ITS-irányelv és az annak támogatására szolgáló ITS cselekvési terv esetleges felülvizsgálatának szükségességét, és adott esetben el kell kezdeni az ezzel kapcsolatos előkészítő munkát, figyelembe véve az ITS folyamatos technikai fejlődését, továbbá építve az ITS cselekvési terv előrehaladási jelentéséről és felülvizsgálatáról szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum következtetéseire.