EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.4.21.
COM(2026) 165 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

{SWD(2026) 117 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS ÉS HÁTTÉR 3
2. A 2010/40/EU IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK ÁLLAPOTA 4
2.1. Az előírásokra és a kapcsolódó jogszabályokra vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok 4
2.2. A 2024–2028-as időszakra szóló új munkaprogram 8
2.3. Szabványok 9
2.4. Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok 10
2.5. A felelősségre vonatkozó szabályok 10
2.6. Tagállami jelentéstétel 11
2.6.1. A jelentéstételre vonatkozó új szabályok 11
2.6.2. A tagállami jelentések elemzéséből levont tanulságok 11
2.7. Az európai ITS-tanácsadó csoport 15
3. TÁMOGATÓ INTÉZKEDÉSEK ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉS 16
4. FELHASZNÁLT ÉS SZÜKSÉGES PÉNZÜGYI ERŐFORRÁSOK 17
5. KÖVETKEZTETÉS 19

1. BEVEZETÉS ÉS HÁTTÉR

Ez az első jelentés a 2010/40/EU irányelv (a továbbiakban: ITS-irányelv) módosításáról szóló (EU) 2023/2661 irányelv 2023. november 22-i elfogadása óta, amelyet a tagállamoknak 2025. december 21-ig kellett átültetniük a nemzeti jogukba. A módosított ITS-irányelv 17. cikkének (4) bekezdése értelmében a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtása terén tett előrelépésről, legkésőbb 12 hónappal azután, hogy a tagállamok 2025. március 21-ig benyújtották a Bizottságnak a nemzeti ITS-jelentéseiket[1].

Az ITS-irányelv módosítása több célt is szolgált. A célokat az irányelv utólagos értékelése[2], valamint az ITS-irányelv végrehajtására vonatkozó, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak címzett második bizottsági eredményjelentés[3] keretében határozták meg, és az ITS-irányelv módosítására vonatkozó irányelvjavaslatot kísérő hatásvizsgálatban tovább értékelték őket[4][5]. A célkitűzések a következők voltak: i. az adatok hozzáférhetőségével kapcsolatos koordináció további javítása; ii. az új ITS-témák és kihívások figyelembevétele; valamint iii. a kulcsfontosságú adattípusok rendelkezésre állásának javítása a teljes közúti közlekedési hálózatra vonatkozóan.

Az ITS-irányelv módosításai számos új követelményt vezettek be a kooperatív ITS (C-ITS) biztonságára, a vészhelyzetek esetén alkalmazandó ideiglenes intézkedésekre, a tagállamok és az érdekelt felek közötti kötelező együttműködésre, az adatok rendelkezésre állására, a szolgáltatások kiépítésére, valamint a jelentéstétel egyszerűsítésére vonatkozóan, mind az irányelv, mind az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében, többek között közös mintát és közös fő teljesítménymutatókat is meghatározva. Az irányelv két melléklettel egészült ki, amelyek tartalmazták az ITS kiépítése szempontjából kulcsfontosságúnak tekintett adattípusok és szolgáltatások jegyzékét. A nemzeti hozzáférési pontok[6] szerepét az adatok hozzáférhetősége tekintetében is elismerték.

Az ITS-irányelv négy kiemelt területét újraértelmezték, és négy szolgáltatáskategóriába szervezték át, figyelembe véve az új ITS-témákat és kihívásokat – például a mobilitási szolgáltatást, valamint az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitást –, biztosítva ugyanakkor, hogy a jelenlegi felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálya továbbra is érvényesüljön.

Megerősítették az európai ITS-bizottság szerepét, különösen az új ITS-munkaprogramok elfogadására irányuló vizsgálóbizottsági eljárás, valamint a tagállami jelentéstételhez alkalmazandó minta és fő teljesítménymutatók bevezetésével. Az európai ITS-tanácsadó csoport szerepét is megerősítették azáltal, hogy az ITS-munkaprogramok elfogadása előtt kötelező konzultációs szakaszt írtak elő.

---

[1] A nemzeti ITS-jelentések a következő honlapon érhetők el: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en?prefLang=hu.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en?prefLang=hu.

A módosított ITS-irányelvben foglaltaknak megfelelően a Bizottság 2024-ben a következő határozatokat fogadta el:

- A Bizottság határozata (2024. március 22.) a 2011/C 135/03 határozatnak az alkalmazhatóságára vonatkozó időbeli hatály, az európai ITS-tanácsadó csoport feladatai, valamint a tanácsadó csoport működésének átláthatósága tekintetében történő módosításáról[7].
- A Bizottság végrehajtási határozata (2024. november 11.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti tagállami jelentéstételhez használandó minta és fő teljesítménymutatók meghatározásáról[8]. Ez a határozat hatályon kívül helyezi a tagállami jelentéstételre vonatkozó iránymutatások elfogadásáról szóló korábbi, 2011. július 13-i bizottsági végrehajtási határozatot, és annak helyébe lép[9]. 2024-ben a tagállami szakértőkkel együttműködésben iránymutatásokat tartalmazó dokumentum is készült az EU-ra vonatkozó, az ITS-hez kapcsolódó fő teljesítménymutatókról[10].
- A Bizottság végrehajtási határozata (2024. november 12.) a 2010/40/EU irányelvnek a 2024–2028-as időszakban történő végrehajtására vonatkozó munkaprogram megállapításáról[11] (a 2024–2028-as időszakra szóló ITS-munkaprogramok).

Ezt a jelentést bizottsági szolgálati munkadokumentum kíséri, amely elemzi a 2025. évi nemzeti ITS-jelentéseket, beleértve az ITS-irányelv III. mellékletében felsorolt kulcsfontosságú adattípusok rendelkezésre állását és a IV. mellékletében felsorolt szolgáltatások kiépítését, a tagállamok által az ITS-irányelv 17. cikkének (1) bekezdésével összhangban szolgáltatott információk alapján. A bizottsági szolgálati munkadokumentum a tagállamok által a jelentésekben megadott fő teljesítménymutatókat is elemzi.

2. A 2010/40/EU IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSÁNAK ÁLLAPOTA

2.1. Az előírásokra és a kapcsolódó jogszabályokra vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

A második bizottsági eredményjelentés közzététele óta számos jelentős változtatás történt az ITS-irányelv alapján elfogadott előírások tekintetében. A jelenlegi állapot a következő:

Az a) kiemelt intézkedés – Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások: 2017. május 31-én a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendeletet[12]. Ezek az előírások egyaránt kiterjedtek a szolgáltatások kiépítését lehetővé tevő feltételekre – például a rendelkezésre álló statikus adatok nemzeti hozzáférési pontokon keresztül történő kötelező hozzáférhetővé tételére –, valamint az utazási információs szolgáltatások összekapcsolására vonatkozó rendelkezésekre.

[7] HL C, C/2024/2348, 2024.3.27., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] HL L, 2025/264, 2025.2.10., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] HL L 193., 2011.7.23., 48. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Elérhető a következő honlapon: Nemzeti ITS-jelentések – Mobilitás és közlekedés – Európai Bizottság.
[11] HL C, C/2024/6798, 2024.11.13., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] HL L 272., 2017.10.21., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.

A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közleményben bejelentetteknek megfelelően[13] az előírásokat a Bizottság által a 2023. november 29-én elfogadott (EU) 2024/490 felhatalmazáson alapuló rendelet módosította[14]. A módosított előírások biztosítják, hogy az adattulajdonosok a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül nyújtsanak hozzáférést a rendelkezésre álló dinamikus adatokhoz (pl. a valós idejű információkhoz, így többek között a zavarokkal kapcsolatos adatokhoz). A rendelkezés további adattípusokra is kiterjed, például arra, hogy a kerékpárok felvihetők-e a vonatra, valamint a fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok számára biztosított akadálymentességre. Az adattípustól és a földrajzi lefedettségtől függően az előírásokat fokozatosan, 2028. december 1-jéig kell végrehajtani.

A b) kiemelt intézkedés – Az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások: 2014. december 18-án a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről szóló (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendeletet[15]. Az előírások célja az volt, hogy az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások tekintetében biztosítsák a közúti hatóságok, a közútkezelők, valamint a szolgáltatók forgalmi és útadatokhoz való hozzáférését, az adatok cseréjét, további felhasználását és frissítését.

Ezeket az előírásokat az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet 2022. február 2-i elfogadásával felülvizsgálták[16], amely 2025. január 1-jétől hatályon kívül helyezte az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendeletet. A felülvizsgálat további adattípusokkal egészítette ki a rendelkezésre álló adatok jegyzékét, amelyeket az adattulajdonosoknak a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül hozzáférhetővé kell tenniük, és a magánutak kivételével az előírások földrajzi hatályát a teljes uniós közúthálózatra kiterjesztette. Arra is kötelezte a szolgáltatókat, hogy szolgáltatásaikba a végfelhasználókat terhelő mellékköltségek nélkül foglalják bele az illetékes hatóságok által végrehajtott, a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül hozzáférhetővé tett forgalmi tervekre, közlekedési szabályokra és korlátozásokra vonatkozó adatokat. Az adattípustól és a földrajzi lefedettségtől függően az előírásokat fokozatosan, 2023. január 1. és 2027. december 31. között kell végrehajtani.

A c) kiemelt intézkedés – A felhasználók számára térítésmentes, a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások: 2013. május 15-én a Bizottság elfogadta az ITS-irányelvnek a közúti közlekedésbiztonsággal 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[17]. Ezen előírások felülvizsgálatát a 2024–2028-as időszakra szóló ITS-munkaprogram irányozza elő (lásd alább).

A d) kiemelt intézkedés – Az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások: a Bizottság 2012. november 26-án elfogadta az EU egészére

[13] COM(2020) 789 final.
[14] HL L, 2024/490, 2024.2.13., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.
[15] HL L 157., 2015.6.23., 21. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] HL L 122., 2022.4.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] HL L 247., 2013.9.18., 6. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.

kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatásokról szóló 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet[18].

Ezenkívül 2014. május 15-én elfogadták az 585/2014/EU határozatot[19], 2015. április 29-én pedig az (EU) 2015/758 rendeletet[20]. Ezek kiegészítették az ITS-irányelv szerinti keretet azáltal, hogy előírták az e-segélyhívási közbiztonsági válaszpontok (KBVP-k) kötelező kiépítését, valamint az M_1 vagy N_1 kategóriájú járművek új típusainak kötelező felszerelését (a jogszabály részletesebb leírását lásd a második bizottsági eredményjelentésben).

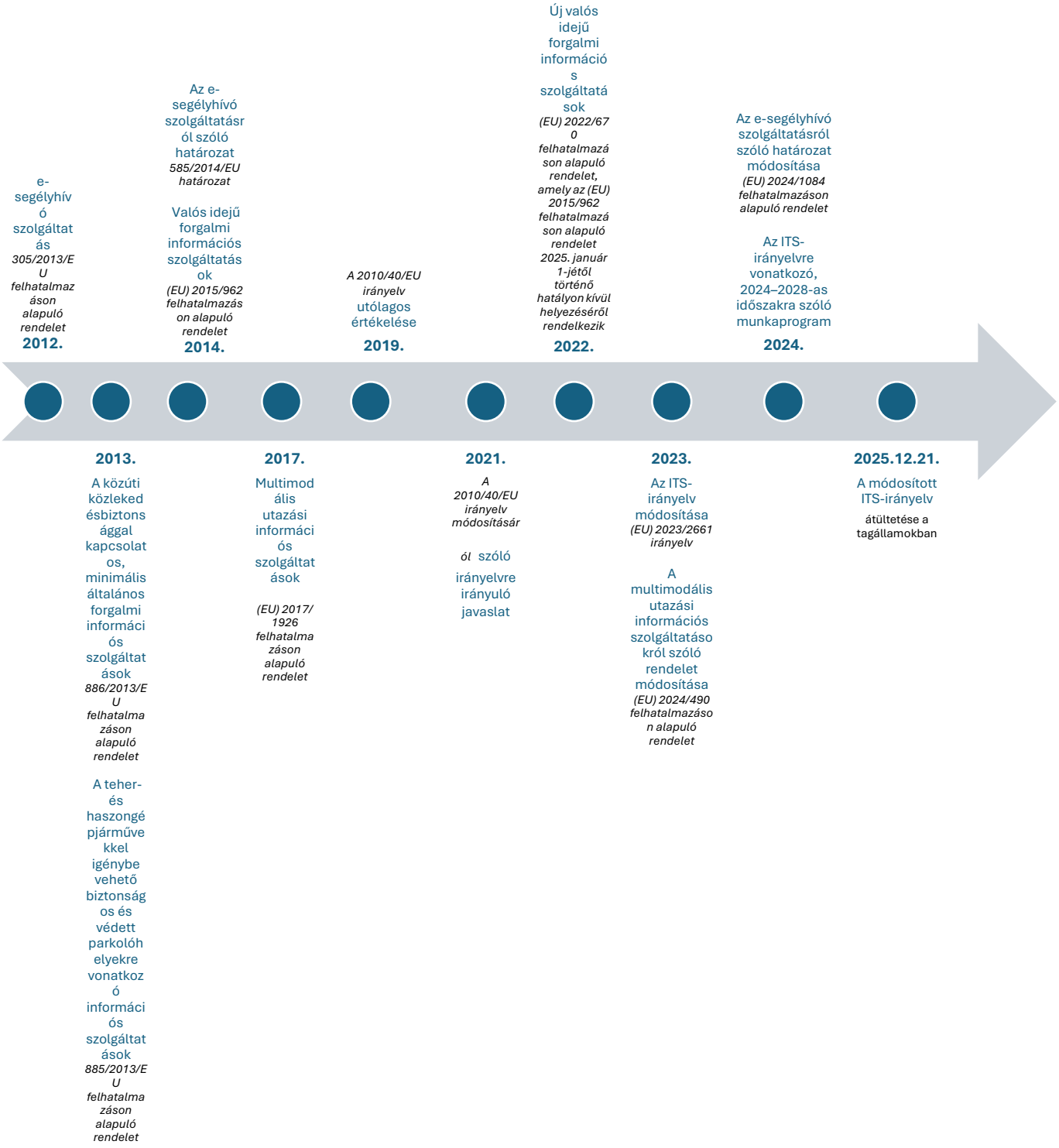
A Bizottság 2024. február 6-án elfogadta a 305/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet módosító (EU) 2024/1084 felhatalmazáson alapuló rendeletet[21]https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32013R0305. A rendelet előírta, hogy a közbiztonsági válaszpontok a legújabb csomagkapcsolt kommunikációs technológiák (4G/5G) alkalmazásával 2026. január 1-jétől támogassák az e-segélyhívások fogadását és kezelését. Ezen túlmenően a Bizottság 2024. február 14-én elfogadta az (EU) 2015/758 rendeletnek[22] az e-segélyhíváshoz kapcsolódóan rendelkezésre álló szabványok tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2024/1180 felhatalmazáson alapuló rendeletet, 2025. július 23-án pedig elfogadta az (EU) 2015/758 rendeletnek az e-segélyhívással kapcsolatos szabványok tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/79 felhatalmazáson alapuló rendeletnek[23] a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerrel felszerelt gépjárművek jóváhagyására vonatkozó műszaki követelmények és vizsgálati eljárások tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2025/1871 felhatalmazáson alapuló rendeletet[24].

Az e) kiemelt intézkedés – A teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtás: a Bizottság 2013. május 15-én elfogadta az ITS-irányelvnek a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtás tekintetében történő kiegészítéséről szóló 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet[25]. Ezen előírások felülvizsgálatáról a 2024–2028-as időszakra szóló ITS-munkaprogram rendelkezik (lásd alább).

Az f) kiemelt intézkedés – A tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtása: a Bizottság a tagállami szakértőkkel és a legfontosabb érdekelt felekkel konzultált erről a kiemelt intézkedésről, többek között a legutóbbi, 2024–2028-as időszakra szóló ITS-munkaprogram kidolgozása során. A konzultáció során arra a következtetésre jutottak, hogy ebben a szakaszban nincs szükség a parkolóhelyek lefoglalására vonatkozó előírásokra és szabványokra.

[18] HL L 91., 2013.4.3., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] HL L 164., 2014.6.3., 6. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] HL L 123., 2015.5.19., 77. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] HL L, 2024/1084, 2024.4.12., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] HL L, 2024/1180, 2024.4.19., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] HL L 12., 2017.1.17., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[24] HL L, 2025/1871, 2025.10.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[25] HL L 247., 2013.9.18., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.

Az ITS-irányelv kiemelt intézkedéseivel kapcsolatos előírások mellett a Bizottság 2019. március 13-án **felhatalmazáson alapuló rendeletet[26] fogadott el a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) kiépítéséről és gyakorlati használatáról.** Az Európai Parlament és a Tanács kifogást emelt a felhatalmazáson alapuló rendelet ellen, így az nem lépett hatályba. A C-ITS-előírásokra vonatkozó új kezdeményezés kidolgozásáról a 2024–2028-as időszakra szóló ITS-munkaprogram rendelkezik (lásd alább).



[26] C(2019) 1789 final.

2.2. A 2024–2028-as időszakra szóló új munkaprogram

Az ITS-irányelv 2010-es hatálybalépése óta a Bizottság végrehajtotta az első munkaprogramot[27], amely főként az irányelv szerinti kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások elfogadására összpontosított. Ezt követően a 2017–2022-es[28] és a 2022–2027-es[29] időszakra vonatkozóan két alkalommal aktualizálták a munkaprogramot, amely az irányelv 6. cikkének (3) bekezdése szerinti új intézkedéseket tartalmazott, és különösen lehetővé tette a hatályos előírások felülvizsgálatát.

A módosított ITS-irányelv 4a. cikkével összhangban a Bizottság 2024. november 12-én végrehajtási határozatot fogadott el a 2024–2028-as időszakra szóló új ITS-munkaprogram kidolgozásáról. A határozat elfogadására az európai ITS-tanácsadó csoporttal folytatott konzultációt[30], a tagállami szakértőkkel végzett előkészítő munkát, valamint az európai ITS-bizottságban 2024 szeptemberében a vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően tartott támogató szavazást követően került sor. Egy 2024. március 19-i nyilvános munkaértekezlet keretében az érdekelt felekkel is konzultáltak.

A 2024–2028-as időszakra szóló új ITS-munkaprogram részletezi azon tevékenységek körét és ütemezését, amelyeket a Bizottság a 2010/40/EU irányelv további végrehajtása érdekében kíván elvégezni. Számos átfogó feladatot irányoztak elő, különösen a következőket: a) a tagállami jelentéstételi közös minta és a fő teljesítménymutatók elfogadása 2024-ben; b) az európai ITS-tanácsadó csoport megújítása 2024-ben; c) ez a végrehajtás terén elért eredményekről szóló jelentés 2026-ban, és az átruházott hatáskörökről szóló jelentés 2028-ban; valamint d) az ITS-irányelv 2027–2028-as felülvizsgálata.

Az egyéb tervezett tevékenységek az ITS-irányelv különböző kiemelt területeit vagy az irányelv módosításait érintik. Több ilyen tevékenység esetében a munka már megkezdődött:

- A C-ITS-előírásokra vonatkozó munka tekintetében a köz- és magánszféra érdekelt feleinek, többek között az európai ITS-tanácsadó csoportnak a részvételével 2025 júniusában megtartották az első munkaértekezletet, hogy elősegítsék a kezdeményezés hatályának meghatározását. A Bizottság 2026-ban alátámasztó tanulmányt készít.
- Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott NAPCORE és NAPCORE-X projektek keretében[31] megkezdődött a multimodális hozzáférési csomópontok azonosítóinak kidolgozására irányuló előkészítő munka. A projektek célja, hogy ajánlásokat fogalmazzanak meg, és támogassák a tagállamokkal végzett további munkát.
- A forgalom- és eseménykezelési szolgáltatások fejlesztésére vonatkozó kiegészítő intézkedések szükségességének értékelésére irányuló feltáró tanulmányt 2025 júliusában véglegesítették[32]. A tanulmány megerősítette, hogy egyértelműen és

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] A 2024. június 6-i ülés jegyzőkönyve a bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartásában E02736 kódszámon került közzétételre.
[31] https://napcore.eu/.
[32] A forgalom- és eseménykezelési szolgáltatások fejlesztésére vonatkozó kiegészítő intézkedések szükségességének értékelésére irányuló feltáró tanulmány – Az Európai Unió Kiadóhivatala.

sürgősen kiegészítő intézkedésekre van szükség. 2026-ban a tagállami szakértőkkel további konzultációkra és megbeszélésekre kerül sor.

- Megkezdődött a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatásokra vonatkozó jelenlegi előírások felülvizsgálatára irányuló munka. A köz- és magánszféra érdekelt feleivel, köztük az európai ITS-tanácsadó csoporttal 2024 decemberében tartott első munkaértekezletet követően a Bizottság 2025-ben tanulmányt készített, amely költség-haszon elemzést is tartalmazott. Az aktualizált előírásokat várhatóan 2026 harmadik negyedévében fogadják el.
- Megkezdődött a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásokkal kapcsolatos jelenlegi előírások felülvizsgálatára irányuló munka. A köz- és magánszféra érdekelt feleivel, köztük az európai ITS-tanácsadó csoporttal 2026 januárjában tartott első munkaértekezletet követően a Bizottság 2026-ban tanulmányt készít, amely költség-haszon elemzést is fog tartalmazni. Az aktualizált előírásokat várhatóan 2027-ben fogadják el.

2.3. Szabványok

A szabványosítási erőfeszítések számos fontos területen folytatódnak, amelyek tovább támogatják a szolgáltatások kiépítését az ITS-irányelv négy kiemelt területén.

Az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó szabványokat számos műszaki előírással egészítették ki, amelyek további járműtípusokra vonatkoznak (motorkerékpárok, autóbuszok, mezőgazdasági járművek, nehéz tehergépjárművek). Erre az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott sAFE projekt (2018–2021) támogatásával került sor. 2024-ben és 2025-ben az európai szabványügyi szervezetek – az Európai Szabványügyi Bizottság, az Európai Elektrotechnikai Szabványügyi Bizottság és az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet – kiigazították az e-segélyhívó rendszerre vonatkozó hatályos szabványokat, valamint új szabványokat dolgoztak ki a csomagkapcsolt e-segélyhívó rendszer tekintetében, támogatva ezzel a járművek és a közbiztonsági válaszpontok 4G és 5G mobilhírközlő hálózatokra történő korszerűsítését[33].

A C-ITS tekintetében a C-Roads platform[34] a CAR 2 CAR kommunikációs konzorciummal együttműködve[35] 2025 szeptemberében közzétette a C-ITS-szolgáltatások harmonizált kommunikációs profiljának első változatát. Ez az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet és az Európai Szabványügyi Bizottság vonatkozó szabványain alapult, és első lépésként az IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5 rövid távolságú kommunikáció kommunikációs profiljára összpontosított.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz program keretében megvalósuló NAPCORE (2021–2025) és Data4PT (2020–2024) támogató intézkedések – amelyek most a NAPCORE-X (2025–2027) technikai segítségnyújtási intézkedés keretében egyesültek – koordinálják a

[33] A kölcsönösen átjárható, az EU egészére kiterjedő e-segélyhívásra (eCall) vonatkozó előírások – Mobilitás és közlekedés.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.

tagállami tevékenységeket[36] a közúti adatszabványokkal (Datex II[37] és TN-ITS[38]), a multimodális adatszabványokkal (Transmodel, NeTEx és SIRI)[39], az ITS-irányelv[40] alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló rendeletekben foglalt adatkategóriákra vonatkozó adatszótárral, a mobilityDCAT-AP metaadat-sémával[41], valamint a nemzeti hozzáférési pontok referenciaszerkezetével[42] – mint a harmonizált és kölcsönösen átjárható nemzeti hozzáférési pontokra vonatkozó közös tervvel – kapcsolatos területeken.

Ily módon a szabványok folyamatosan fejlődhetnek és naprakészen tarthatók, a kapcsolódó közösségek pedig irányíthatók és fejleszthetők. A különböző szabványok közötti koordináció és a különböző érdekelt közösségekkel való összehangolás az európai szabványügyi szervezetekkel folytatott eredményes együttműködés keretében valósul meg, többek között az alternatív üzemanyagok, a közúti közlekedésbiztonság, az utazási információk és a C-ITS területén.

A figyelemre méltó, folyamatban lévő fejlesztések közé tartozik a NAPCORE-X projekt keretében megvalósuló részvétel az ISO-szintű munkában az elektronikus közlekedési szabályok kezelésére vonatkozó szabványok terén, valamint az európai szabványügyi szervezetek keretében az uniós finanszírozású tevékenységekben való közreműködés olyan különböző területeken, mint a kombinált jegyek vonalkódjai, a kerékpáros infrastruktúra, a tömegközlekedési nyersadatok cseréje és a foglalási API-k.

A hatályos ITS-szabványokkal kapcsolatos részletes információk az intelligens közlekedési rendszerek szabványairól szóló, uniós finanszírozású EU-ICIP útmutatóban találhatók[43].

2.4. Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok

Ahogyan a korábbi jelentésekben szerepel, az előírások adott esetben tartalmaznak az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó rendelkezéseket, hangsúlyozva, hogy a magánélet és a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályozást be kell tartani. Hasonlóképpen, az európai adatvédelmi biztost – amikor az szükséges volt – meghívták a szakértői ülésekre, és véleményét kellőképpen figyelembe vették, különösen az előírások felülvizsgálata során.

2.5. A felelősségre vonatkozó szabályok

Ahogyan a korábbi jelentésekben szerepel, az ITS-irányelv 11. cikkével összhangban a vonatkozó felhatalmazáson alapuló rendeletekben meghatározott előírások tartalmaznak a felelősségre vonatkozó rendelkezéseket is.

[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.
[43] https://www.mobilityits.eu/.

2.6. Tagállami jelentéstétel

2.6.1. A jelentéstételre vonatkozó új szabályok

Az ITS-irányelv 17. cikke előírja a tagállamok számára, hogy 2025. március 21-ig, majd ezt az első jelentést követően háromévente nyújtsanak be jelentést az irányelv és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtásáról. A Bizottság által elfogadott minta felhasználásával a tagállamok jelentést tesznek a kiemelt területeken végzett fő nemzeti tevékenységekről és projektekről, valamint a III. és IV. mellékletben felsorolt adatok és szolgáltatások rendelkezésre állásáról. A jelentés tartalmazza továbbá a kiépítettségre, az előnyökre és a beruházásokra vonatkozó fő teljesítménymutatókat is, megkülönböztetve a kötelező és a további mutatókat a TEN-T hálózattal és az autópályákkal kezdve, szakaszos megközelítés keretében. A mintáról 2024-ben három ülésen keresztül tárgyaltak a tagállami szakértőkkel, majd azt az európai ITS-bizottság 2024. szeptemberi támogató szavazását követően a vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően elfogadták.

A magasabb szintű szakpolitikai információk biztosítása érdekében a mintában a tagállamoknak jelentést kell tenniük a kiépítésre vonatkozó fő teljesítménymutatóikról, ezáltal betekintést nyújtva az ITS-berendezések és -szolgáltatások uniós szintű kiépítettségébe és hatásába. Az ITS-szolgáltatások utazási időre, a közúti balesetek számára és a közlekedéssel kapcsolatos szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt hatását mérő, az előnyökre utaló fő teljesítménymutatók esetében a minta célja, hogy elegendő számú, magas minőségű példán alapuló és megbízható referenciaértékeket gyűjtsön. Ennek lehetővé kell tennie a prudens extrapolációt, figyelembe véve e fő teljesítménymutatók kiszámításának eredendő korlátait, valamint azt a kihívást, hogy az ITS hatását el kell különíteni más befolyásoló tényezőktől. Végezetül, a minta előírja a pénzügyi fő teljesítménymutatókra vonatkozó jelentéstételt, különös tekintettel a közúti ITS-rendszerekre fordított éves beruházásokra, valamint üzemeltetési és karbantartási költségeire.

A jelentéstételre vonatkozó új szabályok a tagállami jelentéstétel egyszerűsítését is lehetővé teszik, mivel a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról korábban éves vagy kétéves gyakorisággal készített jelentések helyett most háromévente egyetlen jelentést kell benyújtani az irányelvről és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokról. Az új megközelítés alkalmazásával a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felülvizsgálatakor a korábbi tíz jelentést fokozatosan egyetlen, háromévente benyújtandó jelentés váltja fel.

2.6.2. A tagállami jelentések elemzéséből levont tanulságok

2.6.2.1. Státusz a különböző kiemelt területeken

A legtöbb tagállam tartós tevékenységről számolt be az I. kiemelt területen. A multimodális utazási információs szolgáltatások tekintetében valamennyi tagállam létrehozta nemzeti hozzáférési pontját; az adatok hozzáférhetősége és az uniós szabványok betartása azonban továbbra is következetlen, és egyes nemzeti hozzáférési pontokat korszerűsíteni kell annak érdekében, hogy minden adattípushoz biztosított legyen a hozzáférés. Az érdekelt felek bevonására irányuló erőfeszítések ösztönözték az adatok közzétételét, ugyanakkor a tagállamok között jelentős eltérések mutatkoznak. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott projektek mellett olyan közös eszközök is bevezetésre kerülnek, mint a mobilityDCAT-AP. Az olyan szabványok, mint a NeTEx és a SIRI betartása azonban javításra szorul. Ezzel szemben a nemzeti és európai kezdeményezésekben előrelépés történt a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások kiépítése terén, mivel különböző adatgyűjtési

módszereket – például kamerákat és érzékelőket – alkalmaznak. A hozzáférhetőség és az adatcsere terén elért előrelépések ellenére a statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állása tekintetében továbbra is eltérések tapasztalhatók. Az olyan szabványokat, mint a DATEX II és a TN-ITS, széles körben alkalmazzák.

A II. kiemelt területet illetően a tagállamok technológiai fejlesztések révén aktívan törekednek a közlekedésszervezés javítására a szállítási infrastruktúra optimalizálása érdekében. A forgalom hatékonyabb vizualizálása és szervezése céljából olyan kezdeményezéseket hajtanak végre, mint a digitális ikermodellek és az automatizálási technológiák. A projektek a közutakon túl különböző közlekedési módokra is kiterjednek, ideértve a vasutat és a multimodális városi környezetet. Az áruszállítás integrációja döntő jelentőségű, a városok pedig különböző áruszállítási hozzáférés-kezelési megoldásokkal kísérleteznek a hálózati teljesítmény javítása érdekében. Az elektronikus áruszállítási információkkal kapcsolatos kezdeményezések lehetővé teszik a digitális adatcserére való átállást a logisztikai folyamatok javítása érdekében. A kihívások közé tartozik az összetett ökoszisztémák integrálása és az interfészek szabványosítása, ami rámutat a harmonizált, európai szintű támogatás szükségességére.

A III. kiemelt területről szóló jelentések kiforrottságot mutattak, ugyanakkor felhívták a figyelmet a magánszektor folyamatos bevonásának szükségességére is. Valamennyi tagállam bevezette a 112-es hívószámú e-segélyhívó rendszert, és folyamatban van a 4G/5G hálózatokra való átállás. A biztonságos tehergépjármű-parkolásra vonatkozó statikus adatok megfelelő lefedettséggel rendelkeznek, bár az adatok hozzáférhetősége továbbra is hiányos, különösen a magánszektor esetében. A közúti közlekedésbiztonsági adatplatformon belüli együttműködés javítja a fedélzeti adatok felhasználását és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatásokat érintő események észlelését. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások és a C-ITS konvergenciája bővíti a szolgáltatások körét. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, magánszektorbeli minimális általános forgalmi információs szolgáltatási adatokhoz való hozzáférés azonban továbbra is korlátozott. A 885/2013/EU és a 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelet folyamatban lévő felülvizsgálatának célja e korlátok kezelése.

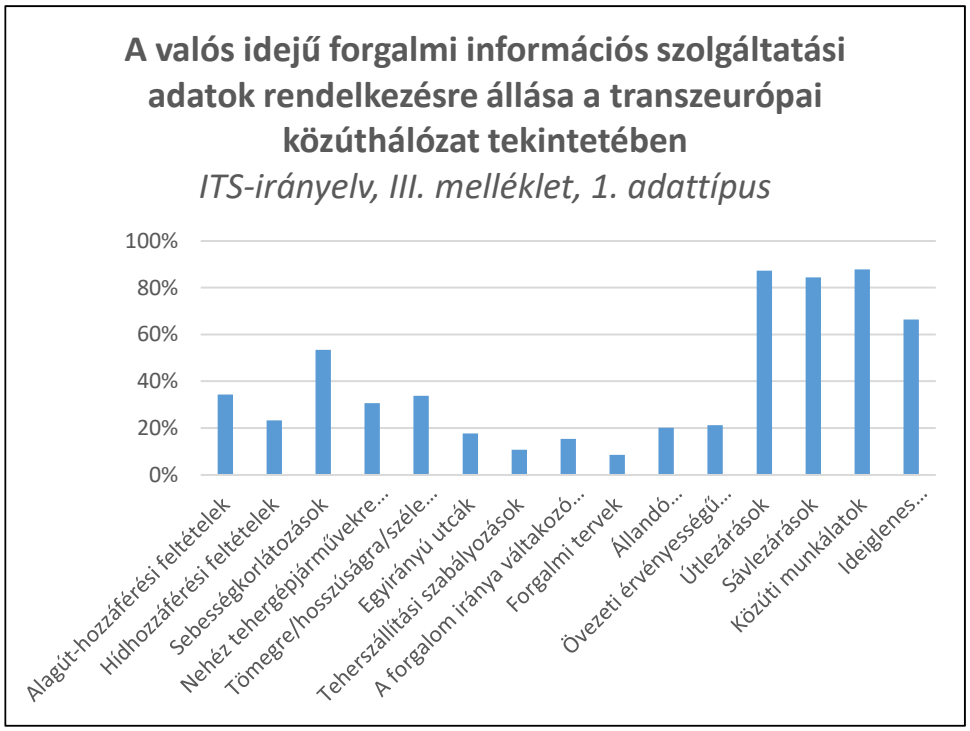
A IV. kiemelt területet illetően számos C-ITS-projektről és -kezdeményezésről számoltak be, amelyek olyan kulcsfontosságú szempontokra összpontosítanak, mint a gyakorlati végrehajtás és a kommunikációs protokollok. A harmonizációt előmozdító együttműködési projektek révén több ország ma már a korábbi jogalkotási hiányosságok ellenére is az egységes előírásokra épülő operatív szolgáltatások kiépítésén dolgozik. A C-Roads platform 16 tagállamot és további országokat fog össze annak érdekében, hogy biztosítsa a C-ITS kiépítésének harmonizációját, támogatva az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott különböző projekteket, például a C-Roads Extended projektet a szolgáltatás minőségének további javítása érdekében.

2.6.2.2. Az adatok és szolgáltatások rendelkezésre állása

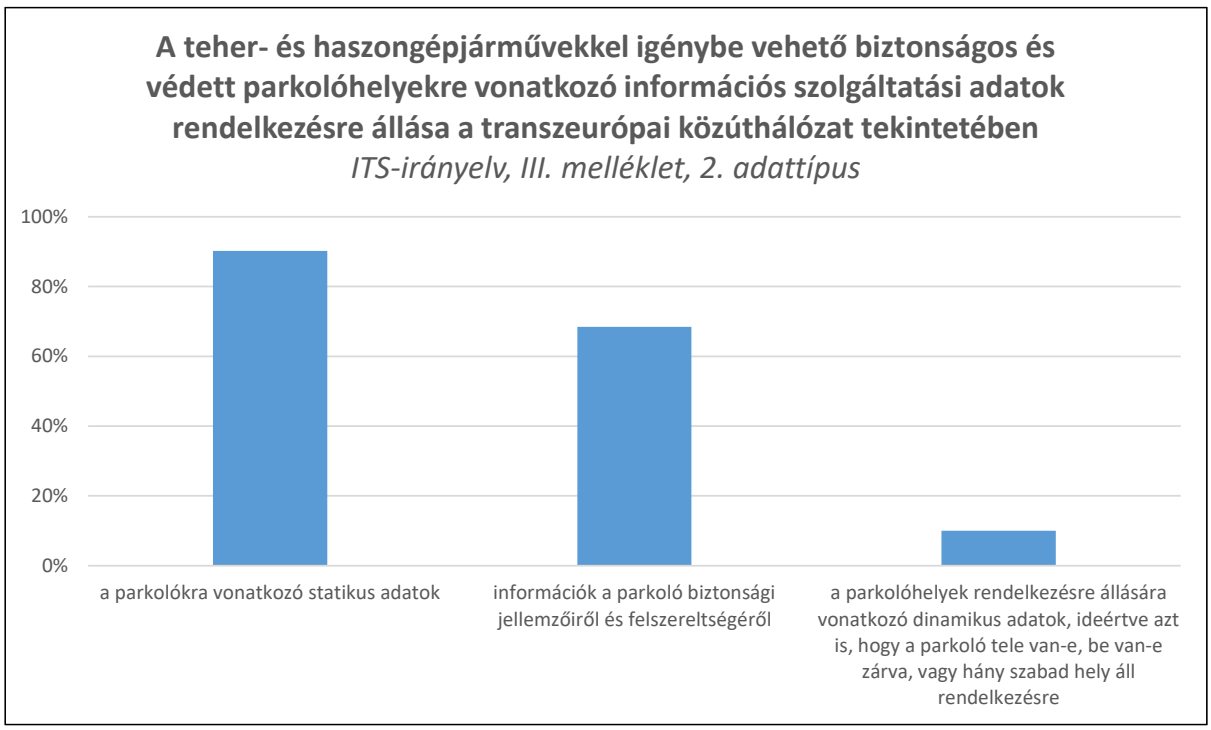
Az alábbi diagramok összefoglalják az ITS-irányelv III. mellékletében felsorolt, a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások, a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások, valamint a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások

kulcsfontosságú adatkészleteinek rendelkezésre állását az EU közúti TEN-T hálózata (a transzeurópai közúthálózat) tekintetében (*az egyes tagállamok részesedését a transzeurópai közúthálózatuk hosszával arányosan számítják ki*).

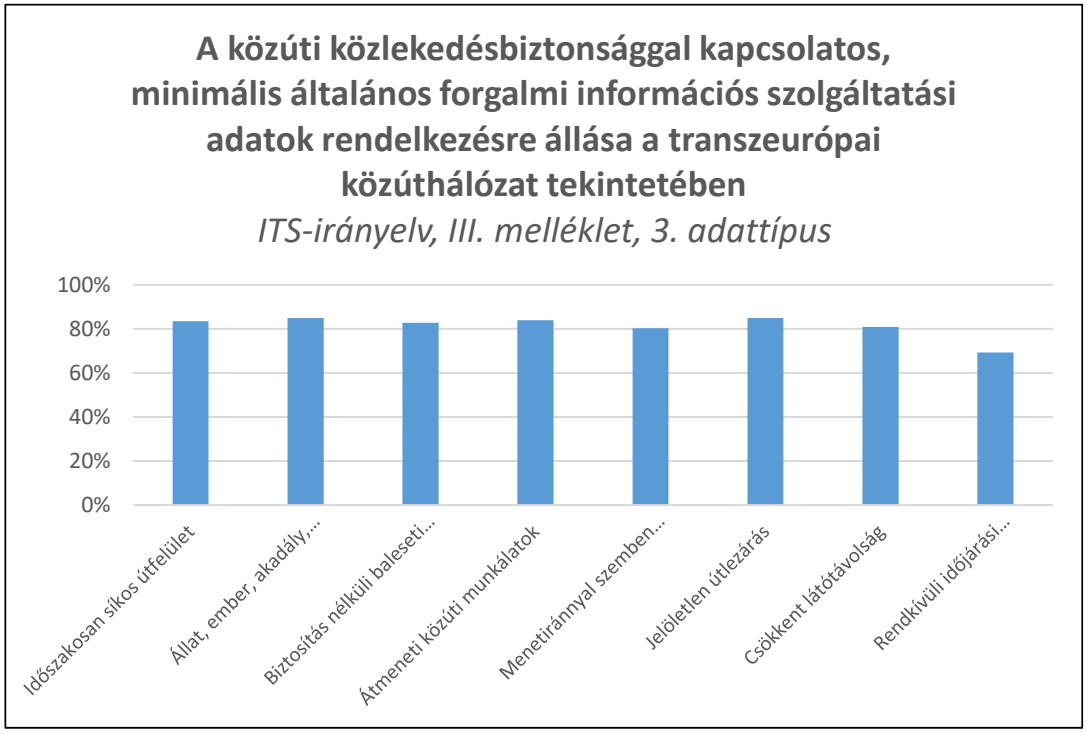
1. ábra: A valós idejű forgalmi információs szolgáltatási adatok rendelkezésre állása a transzeurópai közúthálózat tekintetében



2. ábra: A teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatási adatok rendelkezésre állása a transzeurópai közúthálózat tekintetében



3. ábra: A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatási adatok rendelkezésre állása a transzeurópai közúthálózat tekintetében



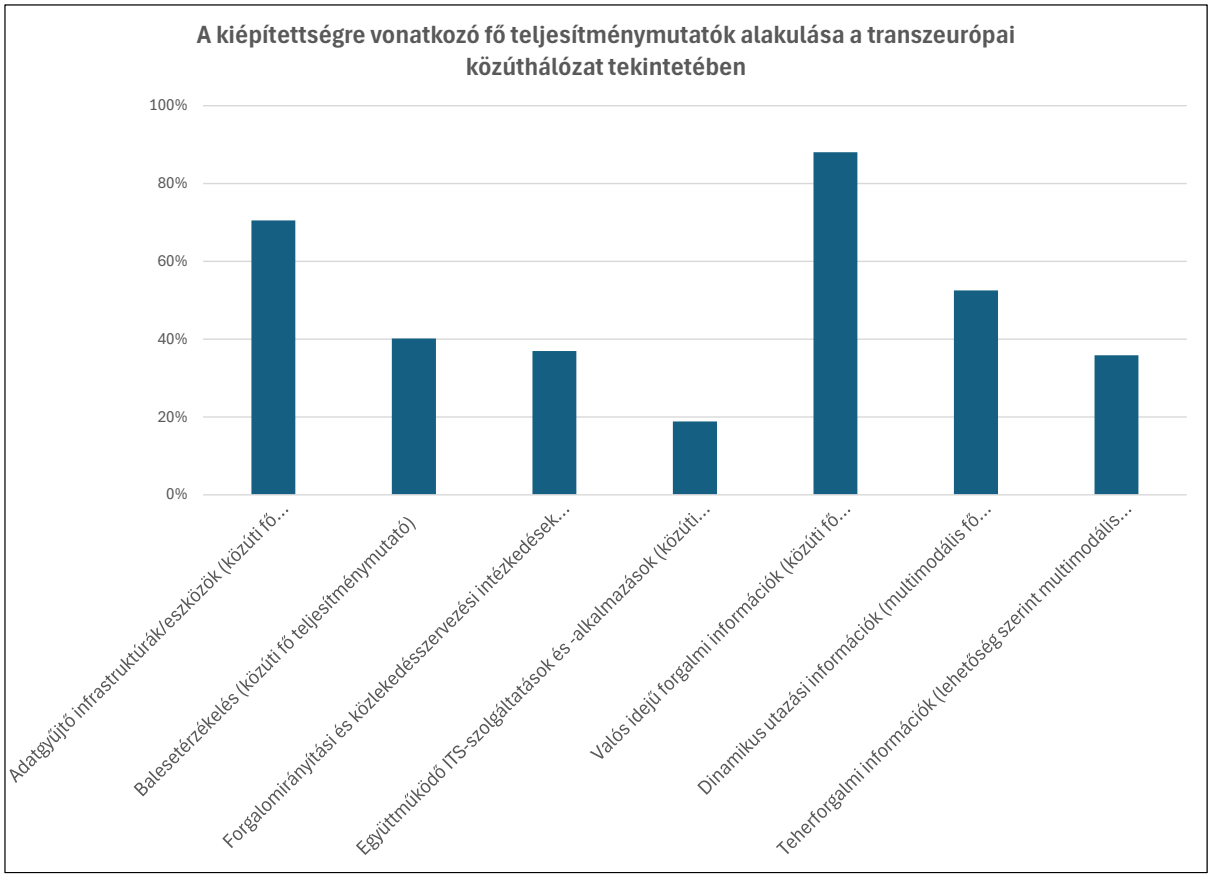
A menetrend szerinti közlekedési módok azonosított hozzáférési csomópontjainak helyszínére vonatkozó adatok a teljes közlekedési hálózat 37 %-a tekintetében állnak rendelkezésre. Azonban gyakran hiányoznak a hozzáférési csomópontok és az átszállási útvonalak hozzáférhetőségére vonatkozó információk.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatásokat (az ITS-irányelv IV. melléklete) mára a transzeurópai közúthálózat 83 %-a tekintetében kiépítették, azonban hat tagállam egyáltalán nem szolgáltatott adatot.

2.6.2.3. Fő teljesítménymutatók

Az alábbi diagram összefoglalja a kiépítettségre vonatkozó fő teljesítménymutatók alakulását az EU transzeurópai közúthálózata tekintetében (*az egyes tagállamok részesedését a transzeurópai közúthálózatuk hosszával arányosan számítják ki*):

4. ábra: A kiépítettségre vonatkozó fő teljesítménymutatók alakulása a transzeurópai közúthálózat tekintetében



Az előnyökre utaló fő teljesítménymutatókra vonatkozó jelentéstétel nem volt kötelező 2025-ben, de egyes tagállamok szolgáltattak adatokat az előnyökre utaló három fő teljesítménymutatóról. Az utazási idő változása és a szén-dioxid-kibocsátás csökkenése tekintetében igen eltérő értékeket jelentettek. Hálózati szinten általában mérsékelt javulás figyelhető meg, de egyes hálózati szakaszokon az ITS-megoldások kiépítése előtti és utáni adatok alapján bizonyos esetekben igen jelentős volt a csökkenés mértéke. A közúti balesetek száma tekintetében jelentősebb csökkenésről számoltak be, még hálózati szinten is. Több jelentés is rámutatott arra, hogy nehéz elkülöníteni az ITS hatását más tényezőktől (a forgalom növekedése, a flotta villamosítása stb.).

Bár 2025-ben kötelező volt, a pénzügyi fő teljesítménymutatókra vonatkozó jelentéstétel egyes tagállamok számára nehézséget jelentett, és előfordult, hogy azt nem lehetett elkülöníteni az általános közúti beruházásoktól és karbantartási költségektől. Az ITS-beruházások aránya sok esetben a teljes közúti beruházás mintegy 1 %-át tette ki, de több tagállamban elérte a 4–6 %-ot, egy országban pedig a 14 %-ot is, ami valószínűleg az ezekben az országokban a közelmúltban megvalósított új kiépítési projektek tükrözi. Hasonlóképpen, az állami üzemeltetési és karbantartási költségek jellemzően 2 000 és 4 000 EUR/km között mozogtak, egy tagállamban azonban kivételesen 32 000 EUR/km-t tettek ki.

2.7. Az európai ITS-tanácsadó csoport

Az ITS-irányelv 16. cikke előírja a Bizottság számára az európai ITS-tanácsadó csoport létrehozását, amely az ITS kiépítésének és használatának üzleti és műszaki vonatkozásaival

kapcsolatban nyújt tanácsokat. Az európai ITS-tanácsadó csoportot 2011-ben egy bizottsági határozat hozta létre[44], amely 2017 augusztusáig volt alkalmazandó. A Bizottság által 2024. március 22-én elfogadott módosító határozat eltörölte ezt az időbeli korlátozást, és kötelezővé tette az európai ITS-tanácsadó csoporttal való konzultációt az ITS-irányelv munkaprogramja kapcsán. A módosított határozat elfogadását követően a Bizottság új pályázati felhívást tett közzé az európai ITS-tanácsadó csoport tagjaira vonatkozóan, majd 2024 májusában 25 tagot neveztek ki.

Az európai ITS-tanácsadó csoport először 2024. június 6-án ülésezett, hogy megvitassa az ITS-munkaprogram tervezetét. Ezt követően a munkaprogramban foglalt tevékenységek körére vonatkozó korai konzultációk céljából közös munkaértekezletekre került sor az európai ITS-bizottság tagjaival: először 2024 decemberében tartottak munkaértekezletet a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információkról szóló felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatának hatályáról, majd 2025 júniusában a C-ITS-előírások hatályáról, legutóbb pedig 2026 januárjában a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információkról szóló felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatának hatályáról. 2025. május 19-én Sevillában az európai ITS-kongresszussal összefüggésben informális találkozóra került sor „az ITS barátainak” (nevezetesen az európai ITS-tanácsadó csoport és az európai ITS-bizottság tagjainak) részvételével, hogy megvitassák az európai gépjárműiparra vonatkozó ipari cselekvési terv végrehajtását[45].

Az európai ITS-tanácsadó csoportot emellett tájékoztatják az intelligens közlekedési rendszerekkel kapcsolatos felmérésekről, nyilvános konzultációkról és munkaértekezletekről, valamint rendszeresen meghívást kap az azokon való részvételre.

3. TÁMOGATÓ INTÉZKEDÉSEK ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉS

Az ITS-irányelv és azzal kapcsolatos felhatalmazáson alapuló rendeletek középpontjában az együttműködés és a harmonizált kiépítés áll. Az ITS-irányelv 2023. évi módosítása megerősítette ezeket a szempontokat, mivel együttműködési kötelezettségeket vezetett be a tagállamok számára, például az EU által támogatott koordinációs projektek révén, valamint szükség esetén az érintett érdekelt felekkel az előírások végrehajtásának operatív vonatkozásaival kapcsolatban.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott, gyakran több TEN-T folyosót lefedő, több országra kiterjedő ITS-projektek lehetővé teszik, hogy a közutak hosszú szakaszait harmonizált és kölcsönösen átjárható ITS-infrastruktúrával, -berendezésekkel és -szolgáltatásokkal lássák el. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz több országra kiterjedő, folyamatban lévő ITS-projektjei – MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS és VERKKO – összesen 20 tagállamot érintenek, és a teljes TEN-T törzshálózat (transzeurópai közúthálózat) több tízezer kilométerét fedik le, biztosítva az ITS- és C-ITS-szolgáltatások összehangolt kiépítését.

A C-Roads Extended projekt a C-Roads nemzeti projektekkel és a SCALE projekttel együtt összesen 15 tagállamot érint a C-ITS területén. Az X-HeERO projekt 7 tagállamot és Moldovát

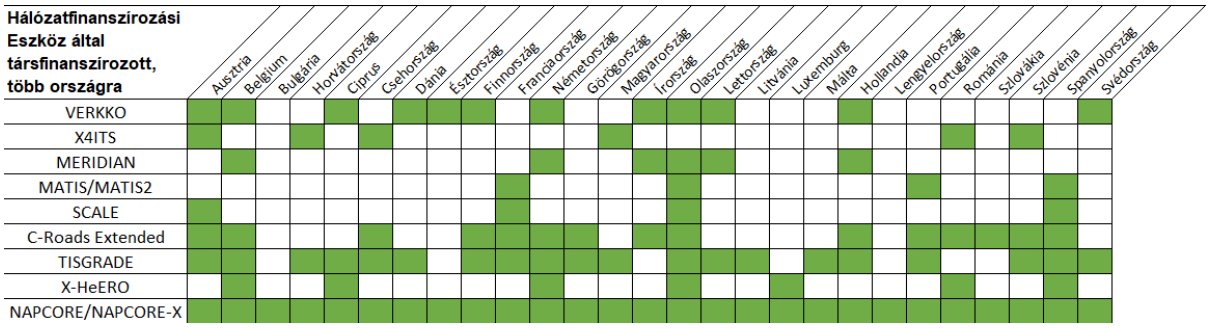
[44] 2011/C 135/03, HL C 135., 2011.5.5., 3. o.
[45] COM(2025) 95 final.

foglalja magában az e-segélyhívó szolgáltatás terén. A TISGRADE projektben 20 tagállam, Norvégia és jelentős uniós szolgáltatók működnek együtt az adatgyűjtés, -minőség és -validálás, valamint a nemzeti hozzáférési pontok korszerűsítése tekintetében.

A korábbi Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz programban megvalósuló DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO és NAPCORE támogató intézkedések most az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz folyamatban lévő, NAPCORE-X (2025–2027) technikai segítségnyújtási intézkedése keretében egyesülnek, amely valamennyi tagállamra és előírásra kiterjed. Célja, hogy összehangolja az ITS-irányelv végrehajtásának operatív vonatkozásait a közúti és multimodális adatokkal, valamint a nemzeti hozzáférési pontokkal kapcsolatos valamennyi szempont (pl. adatszabványok és -architektúra, adatmeghatározások, metaadatok, adatminőség, megfelelőségértékelés, közzététel és képzés) tekintetében, továbbá hozzájáruljon a közös európai mobilitási adattér létrehozásához[46].

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz több országra kiterjedő intézkedései jelenleg az általa társfinanszírozott ITS-projektek túlnyomó részét teszik ki, mind a beruházások száma, mind azok volumene tekintetében (lásd alább).

5. ábra: A tagállamok jelenlegi részvétele az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott, több országra kiterjedő ITS-projektekben



Az olyan folyamatban lévő tagállami kezdeményezések, mint a C-Roads platform, a közúti közlekedésbiztonsági adatplatform[47] és a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokkal foglalkozó munkacsoport, lehetővé teszik a további koordinációt és együttműködést a tagállamok között, valamint a köz- és magánszféra más érdekelt feleivel[48].

4. FELHASZNÁLT ÉS SZÜKSÉGES PÉNZÜGYI ERŐFORRÁSOK

A második eredményjelentés 2019. évi közzététele óta jelentős előrelépés történt a szolgáltatások kiépítése terén. Mivel rendkívül nehéz elkülöníteni az előírások végrehajtásához szorosan kapcsolódó költségeket az ITS-szolgáltatások, valamint az ITS-fizikai infrastruktúra kiépítési és üzemeltetési költségeitől, a következő adatok egy része inkább a szolgáltatások kiépítésére fordított összesített erőfeszítés általános képét tükrözi, amely közzététele az ITS-irányelv szerint nem volt kötelező.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz költségvetése (CEF 1 és 2, beleértve a kohéziós költségvetésből finanszírozott projekteket is) különösen fontos szerepet töltött be a kiépítés

[46] COM(2023) 751 final.

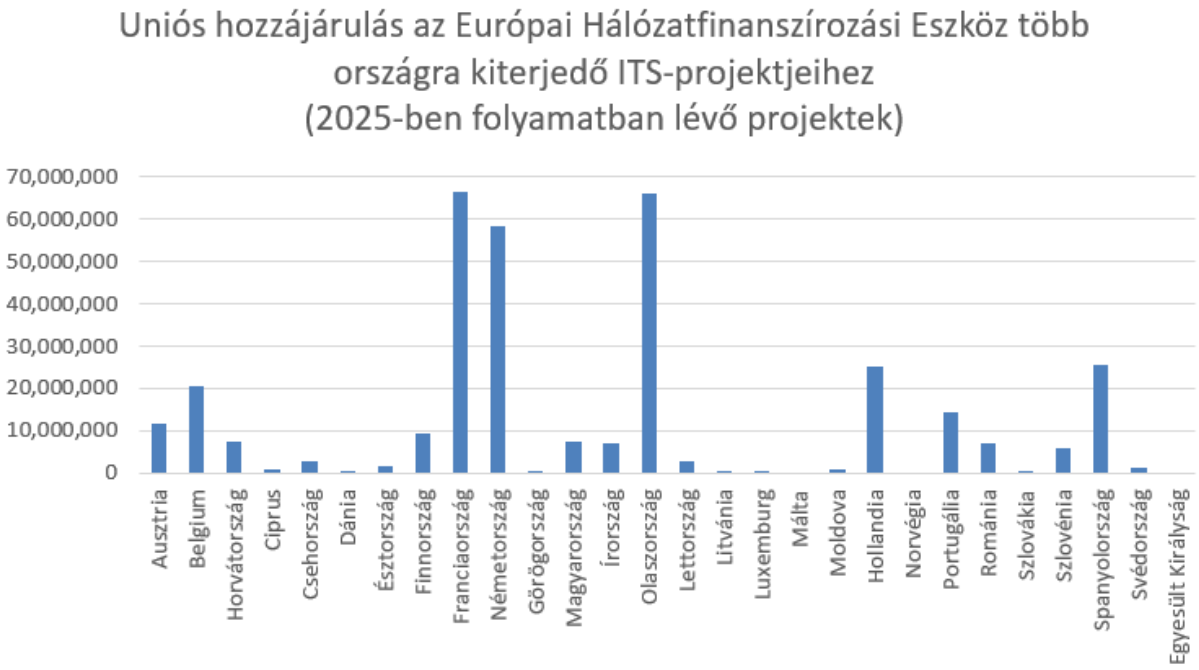
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.

[48] Ezeket a kezdeményezéseket részletesebben a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum ismerteti.

támogatásában. A 2014–2025-ös időszakban több mint 850 millió EUR összegű uniós finanszírozást biztosított, 1,9 milliárd EUR összegű beruházást mozgósítva az ITS- (beleértve az e-segélyhívó szolgáltatást) és a C-ITS-szolgáltatások kiépítésére[49].

Az elmúlt öt évben e források túlnyomó részét a fent ismertetett, több országra kiterjedő ITS-projektekre fordították, amelyek közül néhány 2027 végéig tart. Az alábbi 6. ábra országonként, EUR-ban kifejezve mutatja be a kilenc folyamatban lévő, több országra kiterjedő ITS-projekt (a NAPCORE/NAPCORE-X kivételével) finanszírozási részesedését.

6. ábra: Uniós hozzájárulás az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz több országra kiterjedő ITS-projektjeihez



A legutóbbi eredményjelentés óta az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz program keretében elindították a NAPCORE és Data4PT kiegészítő támogató intézkedéseket, valamint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz összes tagállamot magában foglaló, folyamatban lévő NAPCORE-X technikai segítségnyújtási intézkedését, hogy elősegítsék az előírások végrehajtását, beleértve a szabványokkal kapcsolatos előkészítő munkát is. Ez összesen 23,5 millió EUR összegű uniós hozzájárulást eredményezett. Hasonlóképpen, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz forrásainak egy részét az EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer létrehozására és a Bizottság Közös Kutatóközpontja általi irányítására különítették el, amelynek összköltsége a 2017–2026-os időszakban 6,26 millió EUR.

A mellékköltségek közé tartoznak az előírások (a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások, a multimodális utazási információs szolgáltatások, az e-segélyhívó szolgáltatás és a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások), valamint az ITS-irányelv felülvizsgálata során felmerült költségek, amelyek tanácsadói tanulmányok elkészítését is magukban foglalták (2018–2025 között 1,8 millió EUR összegben). További költségek merültek fel a globális és európai ITS-kongresszusokat is

[49] Forrás: Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség (CINEA).

magában foglaló ITS-rendezvények szervezése és az azokon való részvétel tekintetében (2018–2025 között 1,1 millió EUR összegben).

A szabványokat érintően a költségek többsége az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz fent említett programja keretében nyújtott támogatási és technikai segítségnyújtási intézkedésekkel kapcsolatos előkészítő munka eredményeként merült fel, az európai szabványügyi szervezeteknek nyújtott közvetlen támogatások mellett (2018–2025 között 1,4 millió EUR összegben).

A 2020-as világjárvány óta az európai ITS-bizottság[50] és az ITS-tanácsadó csoport[51] valamennyi ülését, valamint az ITS-szakértői csoport és az e-segélyhívó szolgáltatás európai megvalósítási platformja[52] szinte valamennyi ülését videokonferencia útján szervezték meg, így nem volt szükség költségtérítésre.

Amint azt a második eredményjelentés is hangsúlyozta, az ITS-irányelv és az azzal kapcsolatos felhatalmazáson alapuló rendeletek végrehajtásával felmerült költségek – amelyek elsősorban az ITS-szolgáltatások fejlesztéséhez szükséges, újrafelhasználható adatokhoz való hozzáférés megkönnyítésére és harmonizálására irányulnak – észszerűnek tűnnek. Ez különösen akkor nyilvánvaló, ha ezeket a költségeket összehasonlítják a szolgáltatások kiépítésének költségeivel. Folyamatos erőfeszítésekre lesz szükség az irányelv 2023. évi módosításában foglalt új követelmények végrehajtásához, különösen a kulcsfontosságú adatok és szolgáltatások kötelező rendelkezésre állásával és kiépítésével kapcsolatban.

5. KÖVETKEZTETÉS

Elfogadása óta jelentős előrelépés történt az ITS-irányelv végrehajtása terén. Az (EU) 2023/2661 irányelvvel elfogadott közelmúltbeli módosítás jelentős változtatásokat vezetett be, főként az adatok hozzáférhetősége, a koordináció és az új ITS-témákkal való integráció javítása érdekében. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz finanszírozásával megvalósított együttműködési kezdeményezések elősegítették az ITS- és C-ITS-szolgáltatások széles körű kiépítését a transzeurópai közúthálózatban és azon túl, hangsúlyozva a tagállamok és az érdekelt felek közötti együttműködés fontosságát, valamint összehangolt fellépés révén előmozdítva a harmonizációt és a szolgáltatásminőség javítását. A kiépítések észszerű költségekkel jártak, azonban folyamatos erőfeszítésekre lesz szükség a 2023. évi módosítással bevezetett új követelmények teljesítéséhez. Az európai ITS-bizottság és tanácsadó csoport, valamint a tagállami szakértőkkel való, illetve a szakértők közötti együttműködés döntő szerepet töltött be a fejlemények alakításában és irányításában.

A jelentéstétel jelentősen javult az új minta és fő teljesítménymutatók bevezetésének köszönhetően, amelyek lehetővé teszik az ITS kiépítettségének, hatásainak és finanszírozásának átfogóbb megértését. Bár az ITS-megoldások hatásának más hálózati tényezőktől való pontos elkülönítése továbbra is kihívást jelent, a jelentéstétel értékes betekintést nyújtott olyan tendenciák megfigyelésébe, mint a közúti balesetek számának csökkenése és a szén-dioxid-kibocsátás mérséklése. A tagállamok és az érdekelt felek közötti

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hu&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hu&groupID=2481.

szorosabb együttműködés iránti elkötelezettség biztosítja, hogy ezek a pozitív fejlemények folytatódjanak, elősegítve egy olyan környezet kialakítását, ahol az ITS az innováció és az együttműködés révén virágozhat. A jövőben a technológiába és a szabványosításba irányuló folyamatos beruházás kulcsfontosságú lesz ahhoz, hogy az ITS a mobilitás és a közlekedésbiztonság fejlesztését szolgálhassa az egész EU-ban.