



**EURÓPAI UNIÓ**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT**

**A TANÁCS**

---

**Strasbourg, 2023. november 22.  
(OR. en)**

**2021/0419(COD)  
LEX 2270**

**PE-CONS 35/1/23  
REV 1**

**TRANS 266  
TELECOM 209  
IND 327  
DATAPROTECT 181  
DIGIT 121  
CODEC 1156**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE AZ INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI  
RENDSZEREKNEK A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN TÖRTÉNŐ KIÉPÍTÉSÉRE,  
VALAMINT A MÁR KÖZLEKEDÉSI MÓDOKHOZ VALÓ KAPCSOLÓDÁSÁRA  
VONATKOZÓ KERETRŐL SZÓLÓ 2010/40/EU IRÁNYELV MÓDOSÍTÁSÁRÓL**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS**  
**(EU) 2023/... IRÁNYELVE**

**(2023. november 22.)**

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

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> HL C 290., 2022.7.29., 126. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament 2023. október 3-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. október 23-i határozata.

mivel:

- (1) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” (a továbbiakban: a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia) című, 2020. december 9-i bizottsági közlemény az intelligens közlekedési rendszerek (a továbbiakban: ITS) kiépítését kulcsfontosságú intézkedésként határozza meg az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás elérése, és ennél fogva a hatékony, biztonságos, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében az európai közlekedési rendszer átalakításához való hozzájárulás szempontjából. Ez kiegészíti az árufuvarozás környezetbarátabbá tételére irányuló zászlóshajó stratégia keretében bejelentett, a multimodális logisztika előmozdítását célzó intézkedéseket. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 2022-re meghirdette továbbá – a dinamikus adatkészletek hozzáférhetőségének kötelezővé tételének beillesztése céljából – az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>1</sup> felülvizsgálatát, valamint a multimodális digitális szolgáltatók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályozási intézkedés szükségességének értékelését, a jegyértékesítésre – ideértve a vasúti jegyértékesítést is – vonatkozó kezdeményezéssel együtt. Ezen irányelvnek biztosítania kell, hogy az ITS-alkalmazások a közúti közlekedés területén lehetővé tegyék a zökkenőmentes integrációt más közlekedési módokkal, így például a vasúttal vagy az aktív mobilitással, így megkönnyítve az átállást az említett módokra – amikor csak lehetséges –, a hatékonyság és a hozzáférhetőség javítása érdekében.

---

<sup>1</sup> A Bizottság (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelete (2017. május 31.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 272., 2017.10.21., 1. o.).

- (2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megerősíti azon célkitűzést, hogy 2050-re az Unióban valamennyi közlekedési mód esetében nullához kell közelíteni a halálesetek számát. A 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> hatálya alá tartozó számos intézkedés – így például az e-segélyhívó, a közúti biztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatások, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek<sup>2</sup> megfelelően tanúsított, a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások – hozzájárul az úthasználók biztonságához.
- (3) „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i bizottsági közlemény kiemeli az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás, valamint a digitalizáció által lehetővé tett intelligens forgalomirányítási rendszerek növekvő szerepét, továbbá az olyan új, fenntartható közlekedési és mobilitási szolgáltatások támogatásának célkitűzését, amelyek javíthatják a mobilitást, csökkenthetik a forgalmi torlódásokat és a szennyezést, különösen a városi területeken, valamint a modális váltás és a jobb forgalomirányítás előmozdítása révén ösztönözhetik a tisztább közlekedési módokra történő átállást. E fejlődés támogatása céljából az (EU) 2020/852 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>3</sup> (más néven: a taxonómia-rendelet) keretében indokolt lehet a megfelelő technikai vizsgálati kritériumok figyelembe vétele az ITS-be történő beruházások támogatása érdekében.

---

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

<sup>2</sup> Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási és biztonsági szintjére vonatkozó előírások meghatározása, valamint az ilyen parkolók tanúsításával kapcsolatos eljárások tekintetében történő kiegészítéséről szóló, 2022. április 7-i (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet (HL L 170., 2022.6.28., 27. o.).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22., 13. o.).

- (4) A szállítási láncok fenntarthatóbbá, biztonságosabbá, hatékonyabbá és reziliensebbé tétele során az adatok jobb felhasználására vonatkozó növekvő igény megkívánja az ITS-keret fokozottabb összehangolását más olyan kezdeményezésekkel – így például a közös európai mobilitási adattérrel és annak elemeivel, az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>1</sup> és a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórummal (DTLF) –, amelyek célja a mobilitási, közlekedési és logisztikai ágazatokban az adatmegosztás multimodális szempontból történő harmonizálása és megkönnyítése, figyelembe véve ugyanakkor az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályokat is.
- (5) Tekintettel a közúti közlekedés digitalizálásának, a közúti biztonság javításának és a forgalmi torlódások csökkentésének szükségességére, a transzeurópai közlekedési hálózatban tovább kell fejleszteni az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások kiépítését és használatát a közutakon.
- (6) A közúti közlekedés terén a digitalizáció és az innováció foglalkoztatási lehetőségeket teremt az ágazatra vonatkozó új projektek kidolgozása révén.
- (7) Sok tagállamban már folyamatban van az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások nemzeti alkalmazásainak a közúti közlekedési ágazatban való kiépítése. A 2010/40/EU irányelv 2010-es elfogadása óta történt javulás ellenére azonban az irányelv értékelése olyan tartós hiányosságokat tárt fel, amelyek az ITS-szolgáltatásoknak továbbra is széttagolt és összehangolatlan kiépítéséhez és földrajzi folytonosságuk hiányához vezetnek Uniós-szerte és az Unió külső határain.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

- (8) A 2010/40/EU irányelvet kiegészítő 885/2013/EU<sup>1</sup>, 886/2013/EU<sup>2</sup>, (EU) 2015/962<sup>3</sup> és (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet végrehajtásával összefüggésben a tagállamok nemzeti hozzáférési pontokat hoztak létre. A nemzeti hozzáférési pontok megszervezik a közlekedéssel kapcsolatos adatokhoz való hozzáférést és azok újrafelhasználását, hogy segítsék az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható utazási és forgalmi ITS-szolgáltatások végfelhasználók számára történő nyújtásának támogatását. Ezen közlekedéssel kapcsolatos adatoknak – az ezen irányelv által előírt mértékben – géppel olvasható formátumban kell rendelkezésre állniuk. A nemzeti hozzáférési pontok – a tagállamokban esetlegesen meglévő regionális és helyi hozzáférési pontokkal együtt – az európai adatstratégia szerinti közös európai mobilitási adattér fontos elemét képezik, és támaszkodni kell azokra, különösen az adatokhoz való hozzáférés tekintetében. Az adatokhoz való hozzáférésnek a nemzeti hozzáférési pontok útján történő elősegítése érdekében folytatott együttműködés révén a tagállamoknak törekedniük kell a nemzeti hozzáférési pontok hatékonyságának, kölcsönös átjárhatóságának és együttműködésének Unió-szerte történő javítására, valamint az adatfelhasználók azokhoz való hozzáféréseinek elősegítésére. Annak ellenére, hogy valamennyi tagállamban működtetnek nemzeti hozzáférési pontokat, sok olyan adattípus tekintetében továbbra is szükséges javítani az adatok elérhetőségét, amelyek döntő fontosságúnak tekinthetők a szükséges információkat a végfelhasználók számára biztosító alapvető szolgáltatások fejlesztésének támogatásához.

---

<sup>1</sup> A Bizottság 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatásnyújtás tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 1. o.).

<sup>2</sup> A Bizottság 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2013. május 15.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információk lehetőség szerinti, a felhasználók számára térítésmentes biztosításához szükséges adatok és eljárások tekintetében való kiegészítéséről (HL L 247., 2013.9.18., 6. o.).

<sup>3</sup> A Bizottság (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. december 18.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 157., 2015.6.23., 21. o.).

- (9) Meg kell erősíteni a tagállamok közötti együttműködést az ITS kiépítésére vonatkozó előírások alkalmazása terén. A Bizottságnak elő kell segítenie a kiemelt területekre vonatkozó tagállami együttműködést, például azáltal, hogy iránymutatásokat fogad el az ITS Unión belüli harmonizált és időben történő kiépítésének előmozdítása, valamint a III. mellékletben felsorolt adattípusok megosztásának észszerűsítése érdekében.
- (10) Az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> 20. cikke előírja, hogy bizonyos, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájával kapcsolatos statikus és dinamikus adatok és szolgáltatások – nemzeti hozzáférési pontokon keresztül – az Unió egész területén rendelkezésre álljanak és hozzáférhetőek legyenek, támogatva a végfelhasználóknak nyújtott jobb információs szolgáltatások fejlesztését. Az említett rendelkezés előírja olyan szabályok elfogadását is, amelyek az adatátvitel, a megjelenítés és a minőségi szabványok tekintetében kiegészítik az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben<sup>2</sup> meghatározott szabályokat.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o.).

<sup>2</sup> A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

- (11) Az ITS egész Unión belüli összehangolt, hatékony és kölcsönösen átjárható kiépítésének biztosítása érdekében a már elfogadott előírásokon túlmenően további részletes rendelkezéseket és eljárásokat meghatározó előírásokat – köztük adott esetben szabványokat – szükséges bevezetni. Bármely további vagy felülvizsgált előírás elfogadását megelőzően a Bizottságnak értékelnie kell, hogy azok megfelelnek-e a II. mellékletben foglalt egyes meghatározott alapelveknek. Először is az ITS-fejlesztés és -kiépítés négy fő területének kell kiemelt helyen szerepelnie. Az ITS megvalósításának folytatása során az egyes tagállamok által kiépített, meglévő ITS-infrastruktúrákat a technológiai haladás és a megtett pénzügyi erőfeszítések szempontjából figyelembe kell venni.
- (12) Biztosítani kell – különösen a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) esetében –, hogy az ITS-rendszerekre vonatkozó követelmények ne írjanak elő és ne részesítsenek előnyben egy adott technológiatípust, összhangban az (EU) 2018/1972 európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>1</sup> meghatározott technológiasemlegességi elvvel. Ha kiegészítő jellegű, megbízható és valós körülmények között tesztelt C-ITS-technológiákat lehet alkalmazni, lehetővé kell tenni a párhuzamos alkalmazásokat, biztosítva ugyanakkor az ITS-rendszerek kölcsönös átjárhatóságát.
- (13) Az előírásoknak figyelembe kell venniük az ITS, a C-ITS és az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás (CCAM) terén szerzett tapasztalatokat és elért eredményeket, és azokra kell építeniük, különösen a C-ITS és a CCAM platformokkal, a multimodális utasmobilitás európai fórumával, a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórummal és az e-segélyhívó európai megvalósítási platformjával összefüggésben.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1972 irányelve (2018. december 11.) az Európai Elektronikus Hírközlési Kódex létrehozásáról (HL L 321., 2018.12.17., 36. o.).

- (14) Az előírásoknak elő kell mozdítaniuk az innovációt. Az adatok fokozott rendelkezésre állásának például új ITS-szolgáltatások kifejlesztéséhez kell vezetnie, és fordítva, az innovációnak be kell azonosítania a jövőbeli előírások iránti igényeket. A Horizont Európa keretében az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással foglalkozó európai partnerségnek támogatnia kell a C-ITS-szolgáltatások következő hullámának fejlesztését és tesztelését, építve a C-ITS-szolgáltatások tekintetében elfogadandó előírásokra, és elősegítve a nagymértékben automatizált járműveknek az új multimodális mobilitási szolgáltatásokba való integrálását. Az új technológiákat – különösen a C-ITS esetében – a kiépítést megelőzően megbízható szolgáltatásként kell tesztelni valós közúti forgalmi körülmények között.

- (15) A C-ITS olyan technológiákat használ, amelyek lehetővé teszik, hogy a közúti járművek kommunikáljanak egymással és az út menti infrastruktúrával, ideértve a forgalmi jelzéseket is. A C-ITS-szolgáltatások az ITS-szolgáltatások nyílt architektúráján alapuló kategóriájába tartoznak, amely lehetővé teszi a C-ITS-állomások között a többirányú (many-to-many) vagy egyenrangú (peer-to-peer) kapcsolatot. Ez azt jelenti, hogy valamennyi C-ITS-állomásnak biztonságosan kell üzeneteket cserélnie egymással, és ez nem korlátozódhat előre meghatározott állomásokkal történő üzenetváltásra. A legtöbb szolgáltatás megköveteli az olyan C-ITS-üzenetek hitelességének és sértetlenségének biztosítását, amelyek például a pozícióra, a sebességre és a haladási irányra vonatkozó információkat tartalmaznak. Ezért létre kell hozni egy közös európai C-ITS megbízhatósági modellt bizalmi viszony kialakítása érdekében valamennyi C-ITS-állomás között, függetlenül az alkalmazott kommunikációs technológiáktól. Az említett megbízhatósági modellt a nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI) használatára vonatkozó politika révén kell végrehajtani. Az említett PKI legmagasabb szintjét az európai tanúsítványok megbízhatósági listája (ECTL) kell, hogy alkossa, amelyen valamennyi megbízható európai gyökér-hitelesítésszolgáltató szerepel. Az említett C-ITS megbízhatósági modell zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében bizonyos feladatokat központi szinten kell elvégezni. A Bizottságnak biztosítania kell, hogy az említett alapvető feladatokat elvégezzék, különösen a következő szerepeket illetően: i. a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság szerepe a tanúsítási politika irányításában és a PKI engedélyezésében, ii. a megbízhatósági lista kezelőjének szerepe az ECTL létrehozásában és frissítésében, valamint a rendszeres tevékenység tekintetében a C-ITS megbízhatósági modell általános biztonságos működéséről a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság felé való jelentéstételben, továbbá iii. a C-ITS kapcsolattartó pont szerepe a gyökér-hitelesítésszolgáltatók vezetőivel folytatott valamennyi kommunikáció kezelésében, valamint a megbízhatósági lista kezelője és az ECTL nyilvánoskulcs-tanúsítványának közzétételében. A Bizottság jelenleg azt is biztosítja, hogy az európai gyökér-hitelesítésszolgáltató betöltse a szerepét. Az említett hatóságot adott esetben fenn lehet tartani, például a migrálási tervek abban az esetben történő támogatása érdekében, ha egy másik gyökér-hitelesítésszolgáltató sérül.

- (16) A 2010/40/EU irányelv szerinti intézkedések többsége – az e-segélyhívás kivételével – a digitális, géppel olvasható formátumban már rendelkezésre álló adatok kölcsönös átjárhatóságának és hozzáférhetőségének biztosítását célzó előírások elfogadására, valamint az ITS-szolgáltatások kiépítésére összpontosított, de a releváns érdekelt felek számára soha nem állt fenn kötelezettség arra vonatkozóan, hogy az ilyen adatokat az említett formátumban létrehozzák és rendelkezésre bocsássák, vagy hogy meghatározott szolgáltatásokat kiépítsenek. Számos ITS-szolgáltatás használata széles körben elterjedt: például a közúti biztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatásokat lehetővé tevő eseményészlelés; hasonlóképpen az ezen irányelvben azonosított egyéb kiemelt területeken – például forgalomszabályozások – belüli olyan kulcsfontosságú adatok felhasználása, amelyek támogatnak fontos szolgáltatásokat, mint például a sebességhatárok, hogy támogassák az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> szerinti intelligens sebességszabályozóval felszerelt járműveket. Bizonyos ITS-szolgáltatások és kulcsfontosságú adatok géppel olvasható formátumban történő kötelező biztosítása szükségesnek minősül mind az ilyen adatok folyamatos rendelkezésre állásának, mind az ilyen szolgáltatások Unió-szerte történő folyamatos nyújtásának biztosítása érdekében. Ez azt feltételezi, hogy a géppel olvasható adatokban megjelenítendő mögöttes információk már léteznek, függetlenül attól, hogy azokat milyen formátumban vagy adathordozón jelenítik meg. Például a mögöttes információk csak akkor léteznek, ha az illetékes hatóságok kedvezőtlen időjárásra vonatkozó figyelmeztetést adnak ki a közlekedésre vonatkozóan (pl. rádióon vagy út feletti kijelzőn).

---

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

Ezen irányelv nem írja elő, hogy szükség van-e meghatározott forgalmi információk létrehozására (például forgalmi tervek létrehozására), sem azt, hogy milyen körülmények között kell biztonsággal kapcsolatos figyelmeztetést kiadni (például, hogy havazás esetén figyelmeztetni kell-e a járművezetőket), vagy, hogy egy forgalomszabályozásnak milyen értéket kell meghatároznia (például a sebességhatár szintje). Mindez az illetékes hatóságok mérlegelési jogkörében marad, ami azzal jár, hogy eltérések adódnak a gyakorlatban (például ugyanaz a havazás egyes térségekben a forgalomra vonatkozó figyelmeztetés kiadására irányuló döntést válthat ki, másokban azonban nem). Emellett bizonyos ITS-szolgáltatások és kulcsfontosságú adatok digitális, géppel olvasható formátumban történő kötelező biztosítása nem tesz szükségessé a hálózat út menti berendezéseibe történő beruházásokat kiegészítő információk gyűjtéséhez. Az olyan adattípusokat és szolgáltatásokat, amelyek biztosítását ezen irányelv értelmében kötelezővé kell tenni, a 2010/40/EU irányelvet kiegészítő, a Bizottság által felhatalmazáson alapuló jogi aktusok – különösen a 885/2013/EU, a 886/2013/EU, az (EU) 2017/1926 és az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet – útján elfogadott előírások alapján kell beazonosítani, és azoknak tükrözniük kell az említett jogi aktusokban meghatározott adattípusokat és szolgáltatásokat. A Bizottság által már elfogadott előírások – ideértve az azokban említett szabványokat is – teret engednek a géppel olvasható formátumban rendelkezésre bocsátandó információelem digitális tartalmára vonatkozó opcióknak. A végrehajtással kapcsolatos közös megközelítés biztosításához előkészítő munkára – így például szabványok profiljának kidolgozására – lehet szükség. Az említett esetekben az ITS-munkaprogramban ismertetni kell az elvégzendő előkészítő munkát, és az ezen adattípusok és a kapcsolódó szolgáltatások biztosítására vonatkozó időpontoknak figyelembe kell venniük ezen további munkát.

- (17) A nem digitális információk digitális, géppel olvasható formátumba való szükséges átalakítása fokozatos és arányos megközelítést igényel, tekintettel a nagyszámú érintett érdekelt félre és azok egyenlőtlen technikai kapacitásaira, valamint a nagy mennyiségű információra. Ezért bizonyos adatok digitális, géppel olvasható formátumban történő kötelező biztosításának az első szakaszban egy konkrét kezdő időpontot követően létrehozott információkra vagy frissített információkra kell vonatkoznia; a második szakaszban a korábban létrehozott információknak is a kötelezettség hatálya alá kell tartozniuk. Egyéb olyan adatokat illetően, amelyekre vonatkozó információk gyorsan elavulttá válnak, elegendő lehet csak új vagy frissített információk rendelkezésre bocsátása.
- (18) A folytonosság érdekében azon adattípusokat és szolgáltatásokat, amelyek biztosítása ezen irányelv alapján kötelező, egy konkrét földrajzi hatályon belül kell rendelkezésre bocsátani. Az említett hatályt hasonlóképpen a fokozatos és arányos megközelítés alapján kell meghatározni. A városi csomópontokban történő forgalomszabályozásra vonatkozó adatok esetében a releváns kötelezettségek arányosságának biztosítása és különösen az észszerű költség-haszon arány biztosítása érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ezen irányelvben meghatározott forgalomáramlási küszöbérték alkalmazásával a lefedettséget meghatározott utakra korlátozzák.
- (19) A közúti biztonság érdekében a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül a lehető leghamarabb tegyék hozzáférhetővé az adatokat (pl. a sebességkorlátozási adatokat vagy a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó dinamikus adatokat), a közúthálózat azon részeire vonatkozóan is, amelyek nem esnek a III. mellékletben meghatározott földrajzi hatályon belülre (pl. a transzeurópai közúthálózat részét nem képező autópályák).

- (20) „A csökkent mozgásképességű személyek számára hozzáférhető közlekedés feltérképezése” című, 2020. évi tanulmány megállapítja, hogy az akadálymentességi jellemzőkre vonatkozó elegendő adat hiánya jelenleg megakadályozza a megbízható útvonaltervezést, amennyiben hozzáférhetőségi szempontokat használnak keresési változóként. A tanulmány arra is rávilágít, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek tájékoztatására vonatkozó minimumkövetelmények és -szabványok meghatározását uniós és tagállami szinten rendkívül fontosnak kell tekinteni. A közlekedési rendszer akadálymentességének további javítása, valamint a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek utazásának megkönnyítése érdekében a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásoknak rendelkezniük kell a hozzáférési csomópontokra és azok akadálymentességi jellemzőire vonatkozó adatokkal, hozzáférhető formátumokban.
- (21) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában szereplő, kapcsolódó kijelentés nyomán a Bizottság felkérést kap arra, hogy fontolja meg, az új elektronikus hírközlési technológiákra reagálva milyen kiigazításokra van szükség a jelenlegi jogi keretben, és az e-segélyhívás közbiztonsági válaszpontjait (KBVP-eket) hogyan érinti az e-segélyhívásnak más járműkategóriákra – így például a nehéz tehergépjárművekre, az autóbuszokra, a motorkerékpárokra és a mezőgazdasági vontatókra – történő esetleges kiterjesztése. Emellett ezen irányelv keretein túlmenően a Bizottság felkérést kap arra, hogy értékelje az e-segélyhívó rendszerek e-segélyhívóra vonatkozó jelenlegi előírásoknak megfelelő tartozékokkal felszerelt járművekben való elavulása kérdésének lehetséges megoldási lehetőségeit, mielőtt kikapcsolják a vonalkapcsolt hírközlő hálózatokat (2G és 3G).

(22) Az ITS és a fejlett vezetéstámogató rendszerek, vagy általában a jármű- és infrastruktúrárendszerek fokozott integrációja azt jelenti, hogy az ilyen rendszerek egyre inkább az általuk egymás rendelkezésére bocsátott információkra fognak támaszkodni. Ez különösen jellemző a C-ITS esetében. A magasabb szintű automatizálással az ilyen függőség nőni fog. Ezen magasabb szintű automatizálás a manőverezés kivitelezése és a forgalom gördülékenyebbé tétele érdekében várhatóan igénybe veszi a járművek és az infrastruktúra közötti, biztonságos módon történő kommunikációt, hozzájárulva a fenntarthatóbb közlekedéshez is. A járművek és az infrastruktúra közötti említett kommunikációnak támogatnia kell az adatok megbízhatóságát, pontosságát és rendelkezésre állását. Az ITS-szolgáltatások integritásának sérülése ezért súlyos következményekkel járhat a közúti biztonságra nézve, például akkor, ha egy szándékosan hamis információ olyan manőverekre készítet járműveket, amelyek veszélyeztetik az úthasználókat, és amely dominóhatást válthat ki az uniós közlekedési rendszerben. Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni olyan helyzetekben, amikor sérül az ITS-szolgáltatások integritása, és az uniós közlekedési rendszer biztonságos és megfelelő működése vagy a közúti biztonság biztosítása érdekében az Unió szintjén sürgős beavatkozásra van szükség, hogy – az említett helyzet okainak és következményeinek kezelése érdekében – ellenintézkedéseket fogadjon el. Az említett ellenintézkedéseket a lehető leghamarabb meg kell hozni, és azonnal alkalmazni kell. Mindazonáltal az ilyen ellenintézkedések elfogadását megelőzően a Bizottságnak minden lehetséges erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy konzultáljon a tagállamok szakértőivel. Ezenkívül – tekintettel arra, hogy különböző beavatkozási szinteken létezhetnek veszélyhelyzet-kezelési tervek a lehetséges rendszerhibák sorának kezelésére – a Bizottság csak vészhelyzetekben fogadhat el ilyen ellenintézkedéseket, amennyiben az illetékes nemzeti hatóságok által hozott korrekciós intézkedések nem fogják biztosítani az időben történő és hatékony reagálást. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>1</sup> megfelelően kell gyakorolni. Annak szükségességére tekintettel, hogy biztosítani kell a közlekedés folyamatosságát, élve a 182/2011/EU rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében biztosított lehetőséggel, helyénvaló alkalmazni az ilyen ellenintézkedések érvényességének hat hónapon túli meghosszabbítását. Az ilyen ellenintézkedéseknek véget kell érniük, mielőtt végrehajtanak valamely alternatív megoldást, vagy megoldódott a vészhelyzet.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (23) A személyes adatok ezen irányelv alapján történő bármely kezelését – így például a helymeghatározó adatok kezelését, amennyiben az lehetővé teszi egy adott személy közvetlen vagy közvetett azonosítását – a személyes adatok és a magánélet védelméről szóló uniós joggal, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>1</sup> és a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>2</sup> összhangban kell végezni. Az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikkével összhangban ezen irányelvben meg kell határozni, hogy milyen célból kezelhetők személyes adatok ezen irányelv alapján.

---

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

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”) (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.).

- (24) Az ezen irányelv alapján kidolgozandó előírásokban – amennyiben személyes adatok kezelésével járnak – rendelkezni kell a személyes adatok védelmét szolgáló elegendő és megfelelő biztosítékokról az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeivel összhangban, többek között az adattárolás maximális időtartamát és az adatok anonimizálását vagy álnevesítését illetően. Így különösen, az uniós jogban az anonim vagy álnevesített adatok használatára vonatkozóan megállapított bármely konkrét követelmény sérelme nélkül anonimizált adatokat kell használni minden olyan esetben, amikor a személyes adatok feldolgozásával követett célok ugyanúgy megvalósíthatók, és amennyiben az technikailag kivitelezhető. Egyéb esetekben – a beépített adatvédelem elvével összhangban – az egyének magánéleti sérthetlenségének fokozása céljából ösztönözni kell az álnevesített adatok használatát, például az EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer révén. A mobilitási mintákból vagy az arcfelismerésből származó személyes adatok felhasználása nem vezethet a társadalmi megkülönböztetés semmilyen formájához. Ezen túlmenően az említett előírásokban vagy adott esetben a nemzeti jogban biztosítékokat kell meghatározni – az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeivel összhangban – különösen a visszaéléssel, többek között a jogellenes hozzáféréssel, a módosítással vagy az adatvesztéssel szemben.
- (25) A 2001/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> azon termékekre vonatkozik, amelyek esetében az ágazati jogszabályok nem írnak elő konkrétabb, azonos biztonsági célú rendelkezéseket, valamint azon esetekre, amikor az ágazati jogszabályok által előírt biztonsági követelmények nem terjednek ki az említett irányelv hatálya alá tartozó szempontokra és kockázatokra vagy kockázatkategoriákra (más néven: a biztonsági háló).

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001/95/EK irányelve (2001. december 3.) az általános termékbiztonságról (HL L 11., 2002.1.15., 4. o.).

(26) Amennyiben megfelelőségértékelés elvégzésére van szükség, az előírásoknak részletes rendelkezéseket kell tartalmazniuk, amelyek megállapítják az alkotóelemek megfelelőségének vagy használatra való alkalmasságának értékelését meghatározó eljárást. Bizonyos ITS-szolgáltatások és különösen a C-ITS-szolgáltatások tekintetében a rendszer biztonságának és megfelelő működésének biztosításához elengedhetetlen bizonyos követelményeknek való folyamatos megfelelés és a kölcsönös átjárhatóság. Ezért szükség esetén a termékekre vonatkozó követelményeket meghatározó előírásokban piacfelügyelettel kapcsolatos eljárásokat is meg kell határozni, ideértve egy védzáradékot is. Az említett rendelkezéseknek a 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozaton<sup>1</sup> kell alapulniuk, különösen a megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárások különböző szakaszaiban érvényes modulok vonatkozásában. Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>2</sup> meghatározza a gépjárművek és azok alkatrészei vagy a hozzájuk kapcsolódó tartozékok típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó keretet, továbbá a 167/2013/EU<sup>3</sup> és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>4</sup> meghatározza a két- vagy háromkerekű járművek és négykerekű motorkerékpárok, valamint a mezőgazdasági vagy erdészeti járművek, azok alkotórészei vagy a hozzájuk kapcsolódó tartozékok típusjóváhagyására vonatkozó szabályokat. Ezért az említett jogalkotási aktusok hatálya alá tartozó tartozékok és alkalmazások megfelelőségértékelésének előírása a munka megkettőzését jelentené.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (2008. július 9.) a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

A járművek jóváhagyásáról szóló, említett jogalkotási aktusok azonban alkalmazandók a járművekbe beépített, ITS-sel kapcsolatos berendezésekre, de a külső közúti infrastruktúra ITS-berendezéseire és -szoftvereire nem, amelyeknek ezen irányelv hatálya alá kell tartozniuk. Ez utóbbi esetben az előírások rendelkezhetnek megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárásokról. Az ilyen eljárásoknak minden egyes külön esetben a szükséges mértékre kell korlátozódniuk, és adott esetben szisztematikus megközelítésre kell törekedniük a megfelelőségértékelő szervezetek kijelölésére vonatkozó szabályokat és az alkalmazandó eljárásokat illetően, különös tekintettel a határokon átnyúló alkalmazásokra és szolgáltatásokra vonatkozóan.

- (27) Amikor az ITS-berendezések és -szoftverek telepítése és használata mesterségesintelligencia-rendszereket is magában foglal, figyelembe kell venni a mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) releváns rendelkezéseit.

- (28) Az olyan ITS-alkalmazások és -szolgáltatások esetében, amelyekhez pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatásokra van szükség, műholdas alapú infrastruktúrát vagy azzal egyenértékű pontossági szintet biztosító technológiát kell alkalmazni. Ki kell használni az uniós közlekedési és űrágazat közötti szinergiákat az olyan új technológiák szélesebb körű alkalmazásának előmozdítása érdekében, amelyek reagálnak a pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatások iránti igényre. Az (EU) 2021/696 európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>1</sup> létrehozott uniós űrprogram kiváló minőségű, naprakész és biztonságos, világűrrel kapcsolatos adatokat, információkat és szolgáltatásokat nyújt a Galileo, az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) és a Kopernikusz rendszerek révén.
- (29) A biztonságos és megbízható idő- és helymeghatározási szolgáltatások nyújtása az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások hatékony működésének alapvető eleme. Ezért helyénvaló biztosítani azok kompatibilitását a Galileo program által biztosított hitelesítési mechanizmussal a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) elleni jelálcázó támadások mérséklése érdekében. Ez nem zárja ki, hogy a helyre és az időre vonatkozó információk megbízhatóságának garantálása érdekében azonos szintű megbízhatóságot biztosító, más bevált mechanizmusokat is alkalmazzanak.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/696 rendelete (2021. április 28.) az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról, valamint a 912/2010/EU, az 1285/2013/EU és a 377/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 69. o.).

- (30) A Bizottság által a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott munkaprogramok kidolgozása során konzultálni kell a tagállamokkal és más releváns érdekelt felekkel, köztük a Bizottság más szakértői csoportjaival – különösen az európai ITS-tanácsadó csoporttal – és a közlekedés digitális vonatkozásaival foglalkozó bizottságokkal is.
- (31) A jelentéstételre vonatkozó szabályokat egyszerűsíteni kell, és azoknak jobban lehetővé kell tenniük az összehasonlító elemzést. Ezért a különböző meglévő jelentéstételi kötelezettségek helyébe háromévenkénti egyetlen tagállami jelentésnek kell lépnie, amely kiterjed ezen irányelv, valamint valamennyi, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktus végrehajtására, továbbá létre kell hozni egy közös mintát, amely tartalmaz bizonyos fő teljesítménymutatókat. A jelentésekben bemutatott, önkéntesen választott fő teljesítménymutatók használatával kapcsolatos tapasztalatok alapján a Bizottságnak ki kell tudnia választani az említett mutatók közül a harmonizált mintába foglalandó mutatókat.
- (32) A Bizottságot és a tagállamokat arra ösztönzik, hogy mozdítsák elő a harmadik országokkal való együttműködést, különösen az uniós tagjelöltek és azon harmadik országok esetében, ahol tagállamokat összekötő közlekedési folyosók találhatók. A Bizottságot arra ösztönzik, hogy mozdítsa elő a nemzetközi szintű együttműködést is.

- (33) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a munkaprogramok elfogadása és aktualizálása, valamint a tagállamok által benyújtandó jelentés mintájának elfogadása tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendelet megfelelően kell gyakorolni.
- (34) Ezen irányelv célkitűzéseinek elérése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően – ezen irányelv hatálybalépésétől számított öt éven keresztül jogi aktusokat fogadjon el azon adattípusok jegyzékének módosítása céljából, amelyek tekintetében a tagállamoknak biztosítaniuk kell az adatok rendelkezésre állását. Ezen időszak hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, kivéve, ha az Európai Parlament vagy a Tanács ellenzi az ilyen meghosszabbítást. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, valamint az úthasználók valamennyi típusát és más érintett feleket képviselő érdekelt felekkel, és hogy az említett konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban<sup>1</sup> meghatározott elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vesznek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

---

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

- (35) Az összehangolt megközelítés garantálása érdekében a Bizottságnak biztosítania kell az ezen irányelvvel létrehozott bizottság, valamint a 165/2014/EU<sup>1</sup>, az (EU) 2019/1239<sup>2</sup>, az (EU) 2020/1056 és az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelettel, továbbá a 2007/2/EK<sup>3</sup> és az (EU) 2019/520<sup>4</sup> európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott szakbizottságok tevékenységei közötti összhangot.
- (36) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a kölcsönösen átjárható ITS-nek az Unió egészében történő összehangolt és egységes kiépítését a tagállamok és/vagy a magánszektor nem tudja kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvének megfelelően. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007/2/EK irányelve (2007. március 14.) az Európai Közösségen belüli térinformációs infrastruktúra (INSPIRE) kialakításáról (HL L 108., 2007.4.25., 1. o.).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/520 irányelve (2019. március 19.) az Unión belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról és az útdíjfizetés elmulasztásával kapcsolatos információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 91., 2019.3.29., 45. o.).

- (37) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával<sup>1</sup> összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (38) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>2</sup> 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor az európai adatvédelmi biztossal, aki 2022. március 2-án véleményt nyilvánított,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

---

<sup>1</sup> HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

*1. cikk*  
*A 2010/40/EU irányelv módosítása*

A 2010/40/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Ezen irányelv a 2. cikkben említett kiemelt területeken belül az adatok rendelkezésre állásáról és az ITS-szolgáltatások kiépítéséről rendelkezik, az adatokat illetően a III. mellékletben meghatározott konkrét földrajzi lefedettséggel, és az ITS-szolgáltatásokat illetően a IV. mellékletben meghatározott konkrét földrajzi lefedettséggel.”

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

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

- a) I. kiemelt terület: Információs és mobilitási ITS-szolgáltatások;
- b) II. kiemelt terület: Utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatások;
- c) III. kiemelt terület: A közúti biztonsággal és védelemmel kapcsolatos ITS-szolgáltatások;
- d) IV. kiemelt terület: Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitást szolgáló ITS-szolgáltatások.”

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. »kölsönös átjárhatóság« (interoperabilitás): a rendszerek és a mögöttes üzleti folyamatok adatcserére, valamint információk és ismeretek megosztására való képessége, amely lehetővé teszi az ITS-szolgáltatások folyamatosságát;”

b) a 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. »ITS-szolgáltatás«: valamely ITS-alkalmazás jól meghatározott szervezeti és üzemeltetési keret révén történő biztosítása abból a célból, hogy hozzájáruljon a felhasználói biztonsághoz, a hatékonysághoz, a fenntartható mobilitáshoz vagy a kényelemhez, vagy hogy elősegítse vagy támogassa a közlekedési és utazási műveleteket;”

c) a 14. pont helyébe a következő szöveg lép:

„14. »közúti adatok«: a közúti infrastruktúra jellemzőire vonatkozó adatok, ideértve az állandó forgalmi jelzéseket és azok szabályozás által előírt biztonsági jellemzőit, valamint az elektromos töltésre és az alternatív üzemanyagokkal történő töltésre szolgáló infrastruktúrát;”

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

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

---

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

e) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„19. »együttműködő intelligens közlekedési rendszerek« vagy »C-ITS«: olyan intelligens közlekedési rendszerek, amelyek lehetővé teszik az egymást előzetesen nem ismerő ITS-felhasználók közötti, megkülönböztetéstől mentes interakciót és együttműködést biztonságos és megbízható üzenetek cseréje révén;

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

21. »adatok rendelkezésre állása«: amikor az adatok digitális, géppel olvasható formátumban léteznek;
22. »nemzeti hozzáférési pont«: valamely tagállam által létrehozott digitális interfész (kapcsolódási pont), amely a 6. cikkben említett előírásokban meghatározottak szerint az adatokhoz való egyetlen hozzáférési pontot képez;
23. »adatok hozzáférhetősége«: amikor lekérhető és megszerzhető az adatok digitális, géppel olvasható formátumban;
24. »multimodális digitális mobilitási szolgáltatás«: olyan szolgáltatás, amely egynél több közlekedési mód tekintetében nyújt tájékoztatást a forgalmi és utazási adatokról, így például a közlekedési létesítmények helyéről, a menetrendről, a rendelkezésre állásról vagy a viteldíjakról, és amely magában foglalhat foglalást, jegyvásárlást vagy fizetést, vagy jegykiadást lehetővé tevő funkciókat is;
25. »mögöttes információ«: az ezen irányelv hatálya alá tartozó olyan információ, amelyet különösen a közúti hatóságok – amennyiben felelősek ilyen információkért – relevánsként határoztak meg az úthasználók és az ITS-felhasználók tájékoztatása szempontjából;
26. »elsődleges út«: városi területeken kívüli, valamely tagállam által kijelölt olyan út, amely nagyobb városokat és/vagy régiókat köt össze, és amely nem minősül sem az átfogó transzeurópai közúthálózat részének, sem autópályának.”

4. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

*„4a. cikk*

*Munkaprogram*

- (1) A Bizottság ... [12 hónappal ezen irányelv hatálybalépésének napját követően]-ig – a 2011. május 4-i bizottsági határozattal\* létrehozott európai ITS-tanácsadó csoporttal és a releváns érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően – végrehajtási jogi aktust fogad el a munkaprogram megállapításáról. Az említett végrehajtási jogi aktust a 15. cikk (4) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. A munkaprogramnak tartalmaznia kell legalább a következő elemeket:
- a) a végrehajtása tekintetében kitűzött célok és határidők az egyes évekre lebontva, feltüntetve, hogy a munkaprogram mely elemeire vonatkozóan kell előírásokat kidolgozni a 6. cikkel összhangban;
  - b) azon adattípusok, amelyeket a Bizottság a 7. cikk (1a) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal a III. mellékletbe fel kíván venni, vagy onnan törölni kíván;
  - c) a Bizottság által a 7. cikk (1) bekezdése alapján az érdekelt felekkel és a tagállamokkal együttműködésben elvégzendő előkészítő munka.

- (2) A Bizottság – a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazásnak a 12. cikk (2) bekezdésével összhangban történő, minden egyes későbbi ötéves meghosszabbítása előtt – végrehajtási jogi aktust fogad el új munkaprogram megállapításáról, amelynek tartalmaznia kell legalább az (1) bekezdés a)–c) pontjában említett elemeket. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

---

\* A Bizottság határozata (2011. május 4.) az európai ITS-tanácsadó csoport létrehozásáról (2011/C 135/03), HL C 135., 2011.5.5., 3. o.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„5. cikk*

*Előírások alkalmazása az ITS kiépítésére*

- (1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a Bizottság által a 6. cikknek megfelelően elfogadott előírásokat – a II. mellékletben foglalt elvekkel összhangban – alkalmazzák az ITS-alkalmazásokra és – szolgáltatásokra, ezen ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítése során. Ez nem érinti az egyes tagállamok ahhoz való jogát, hogy az ilyen alkalmazások és szolgáltatások saját területükön való kiépítéséről határozzanak. Ez a jog nem érinti a 6a. cikkben foglaltakat.
- (2) A tagállamok adott esetben együttműködnek többek között a releváns érdekelt felekkel a kiemelt területek vonatkozásában, amennyiben nem került sor előírások elfogadására az említett kiemelt területek tekintetében.

- (3) A tagállamok – például az Unió által támogatott koordinációs projektek révén és szükség esetén – együttműködnek a releváns érdekelt felekkel a Bizottság által elfogadott előírások végrehajtásának olyan működési vonatkozásai tekintetében is, mint például szabványok és uniós harmonizált profilok, közös fogalommeghatározások, közös metaadatok, közös minőségi követelmények és a nemzeti hozzáférési pontok architektúráinak kölcsönös átjárhatóságával kapcsolatos szempontok, közös adatsere-feltételek, biztonságos hozzáférés, valamint közös képzési és tájékoztatási tevékenységek. Az adatszolgáltatókra, az adatfelhasználókra és az ITS-szolgáltatókra vonatkozó, az előírásokban meghatározott követelmények tekintetében a tagállamok együttműködnek az említett követelményeknek való megfelelés értékelésére vonatkozó gyakorlatok, a megfelelés érvényesítésére szolgáló mechanizmusok kidolgozása és a határon átnyúló együttműködésre vonatkozó kérdések terén is.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

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

„(5) Az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelvben\* meghatározott eljárások sérelme nélkül az előírásokban adott esetben rögzíteni kell azon helyzeteket, amelyekben a tagállamok – a Bizottság értesítését követően – további szabályokat állapíthatnak meg az ITS-szolgáltatásoknak a területük egészén vagy egy részén való nyújtására vonatkozóan. Az említett szabályok nem akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot;

---

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

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

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

Az előírásoknak tartalmazniuk kell a minőséggel és a használatra való alkalmassággal kapcsolatos paraméterek meghatározására vonatkozó szabályokat. Az előírásoknak adott esetben – és különösen, amennyiben ez a biztonság és a kölcsönös átjárhatóság érdekében indokolt – a 768/2008/EK határozattal összhangban tartalmazniuk kell a megfelelőségértékelésre és a piacfelügyeletre vonatkozó szabályokat, ideértve egy védzáradékot is.

A tagállamok kijelölhetnek az előírásokban meghatározott követelményeknek való megfelelésértékelés elvégzésére illetékes egy vagy több szervet, az értékelésre vonatkozóan az előírásokban megállapított bármely különös szabályra is figyelemmel.

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

c) a cikk szövege a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8) A Bizottság – a 12. cikknek megfelelően – felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az e cikkben említett előírások megállapításáról. Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak egyetlen kiemelt területre vonatkozhatnak, és minden egyes kiemelt intézkedés tekintetében külön felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell elfogadni.”

7. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

*„6a. cikk*

*Az adatok rendelkezésre állása és az ITS-szolgáltatások kiépítése*

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a III. mellékletben meghatározott minden egyes adattípusra vonatkozóan – amennyiben már léteznek a mögöttes információk – rendelkezésre álljanak a földrajzi lefedettségre vonatkozó adatok.

A tagállamok biztosítják, hogy a III. melléklet harmadik oszlopában meghatározott időpontban vagy azt követően létrehozott vagy frissített, mögöttes információknak megfelelő adatokat késedelem nélkül rendelkezésre bocsássák.

A tagállamok – amennyiben a III. mellékletben foglaltak eltérően nem rendelkeznek – biztosítják azt is, hogy az említett melléklet negyedik oszlopában meghatározott időpont előtt létrehozott vagy frissített, valamennyi meglévő mögöttes információknak megfelelő, egyéb adatot az említett időpontot követően késedelem nélkül rendelkezésre bocsássanak.

Amennyiben a III. melléklet negyedik oszlopában nincs meghatározva időpont, az alkalmazandó időpontokat a 7. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján kell meghatározni.

Az e bekezdés szerinti határidők csak a meglévő infrastruktúrára alkalmazandók. A valamely későbbi időpontban elkészült infrastruktúra esetében az említett határidőket a befejezés időpontjaiként kell értelmezni.

A tagállamok biztosítják a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül az említett adatok hozzáférhetőségét ugyanazon időpontig.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a IV. mellékletben meghatározott ITS-szolgáltatások a földrajzi lefedettség tekintetében a lehető leghamarabb, de mindenképpen legkésőbb az említett mellékletben meghatározott vonatkozó időpontokig kiépítésre kerüljenek.”

8. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„7. cikk*

*A III. melléklet módosításai*

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e cikk szerinti elfogadása előtt a Bizottság – az ismétlődő konzultációs folyamat részeként, valamint a tagállamok által kijelölt szakértőkkel és az érdekelt felekkel együtt – meggyőződik a 6a. cikkel összhangban rendelkezésre bocsátandó adattípusok digitális tartalmára vonatkozó leírások kiforrottságáról, és biztosítja a megfelelő előkészítő munka befejezését.

- (1a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy – költség-haszon elemzés elvégzését és megfelelő konzultációkat követően, valamint az Unió-szerte bekövetkező piaci és technológiai fejlemények figyelembevételével – a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet módosítása érdekében, a következők révén:
- a) a III. mellékletben említett adatkategóriák vagy -alkategóriák egyikének hatálya alá tartozó, és a 6. cikk (8) bekezdése alapján megállapított előírásokban felsorolt adattípusok felvétele, amennyiben az ilyen adattípusok rendelkezésre állása – költség-haszon elemzés alapján – jelentős és egyértelműen igazolt előnyöket és javulást jelent a közlekedés fenntarthatósága, a közlekedés biztonsága és védelme vagy a közlekedés hatékonysága és irányítása szempontjából, valamint az alkalmazandó időpontok meghatározása;
  - b) amennyiben egyértelműen indokolt, adattípusok törlése a III. mellékletből;
  - c) a III. mellékletben felsorolt adattípusokra vonatkozó alkalmazandó időpontok meghatározása azokban az esetekben, amelyekben ... [ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től kezdődően nincs meghatározva időpont.
- (2) Az e cikk (1a) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak összhangban kell lenniük a 4a. cikknek megfelelően elfogadott legutóbbi munkaprogramban meghatározott adattípusokkal. Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak adott esetben az e cikk (1) bekezdésében említett előkészítő munka keretében meghatározott digitális tartalomra kell vonatkozniuk. Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok egynél több kiemelt területre nem vonatkozhatnak.

- (3) Az (1a) bekezdés a) és c) pontjában említett valamely adattípusra vonatkozó földrajzi lefedettségnek vagy meg kell egyeznie a III. mellékletben azon kategóriákra vagy alkategóriákra meghatározott földrajzi lefedettséggel, amelyekhez az adattípus tartozik, vagy annál korlátozottabbnak kell lennie, adott esetben fokozatos megközelítést követve.
- (4) Az (1a) bekezdés a) és c) pontjában említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott időpontok:
- a) a III. melléklet harmadik oszlopa tekintetében nem lehetnek korábbiak, mint az érintett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésénél két évvel későbbi időpont, és adott esetben fokozatos megközelítést kell követniük;
  - b) a III. melléklet negyedik oszlopa tekintetében nem lehetnek korábbiak, mint az érintett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésénél négy évvel későbbi időpont.

Abban az esetben, ha a III. melléklet a harmadik oszlopban már meghatároz egy időpontot, a negyedik oszlop tekintetében az időpont:

- a) nem lehet korábbi, mint a harmadik oszlopban meghatározott időpontnál két évvel későbbi időpont, és nem lehet korábbi, mint az érintett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus hatálybalépésénél két évvel későbbi időpont;
- b) az Unió teljes közlekedési hálózatára vonatkozó, az Unió egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokkal (az azonosított hozzáférési csomópontok helyével) kapcsolatos statikus multimodális forgalmi adatok tekintetében nem lehet korábbi, mint 2032. december 31.

Amennyiben azonban a III. melléklet harmadik oszlopában meghatározott időpont előtt létrehozott vagy frissített információknak megfelelő, meglévő adatok rendelkezésre állása nem tekinthető szükségesnek – azon az alapon, hogy a megfelelő információk gyorsan elavulnak –, az e cikk (1a) bekezdésének a) és c) pontja alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok a III. melléklet negyedik oszlopában jelölhetik, hogy a 6a. cikk (1) bekezdésének negyedik albekezdésében meghatározott kötelezettség nem alkalmazandó az ilyen adatokra.

- (5) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e cikk alapján történő elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeit – különösen azokat, amelyek a személyes adatokba való beavatkozás kockázatával, valamint azon költségekkel és emberi erőforrásokkal kapcsolatosak, amelyek a releváns adatok elégséges szintű minőségben való rendelkezésre bocsátásához szükségesek – annak biztosítása érdekében, hogy az említett beavatkozásokat, költségeket és erőforrásokat, különösen a hatóságoknál felmerülőket, minimális szinten lehessen tartani. A Bizottság figyelembe veszi továbbá az adatok szolgáltatására kötelezhető magánszektorbeli szereplőkre háruló költségeket és adminisztratív terheket is.”

9. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

*„7a. cikk*

*Átmeneti intézkedések*

- (1) A biztonsági eseményekre való felkészültségre és reagálásra szolgáló mechanizmusok – így például az (EU) 2016/1148 európai parlamenti és tanácsi irányelv\* alapján létrehozott mechanizmusok – sérelme nélkül a Bizottság valamely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére, veszélyhelyzetben azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben megállapítja az említett helyzet okainak és következményeinek kezelését célzó ellenintézkedéseket, így például a 2. cikkben meghatározott kiemelt területek hatálya alá tartozó kötelezettségek felfüggesztését. A Bizottság – amennyiben úgy ítéli meg, hogy veszélyhelyzet következett be – a lehető leghamarabb tájékoztatja a tagállamokat.
- (2) A Bizottság az (1) bekezdéssel összhangban végrehajtási jogi aktusokat csak a 6. cikknek megfelelően elfogadott előírások hatálya alá tartozó ITS-szolgáltatások rendelkezésére állásának vagy integritásának sérüléséből eredő, előre nem látható veszélyhelyzet esetében fogadhat el, amennyiben egy ilyen helyzet valószínűsíthetően veszélyezteti az uniós közlekedési rendszer biztonságos és megfelelő működését, vagy káros hatást gyakorol a közúti biztonságra, és csak akkor, amennyiben nem várható, hogy a biztonsági eseményekre való reagálásra szolgáló mechanizmus alkalmazása vagy az előírásoknak a 6. cikkel összhangban történő módosítása időben történő és hatékony reagálást fog biztosítani. A Bizottság által elfogadott intézkedéseknek kizárólag az ilyen veszélyhelyzetek okainak és következményeinek kezelésére kell szorítkozniuk.

- (3) Az átmeneti intézkedéseknek e cikkkel összhangban történő elfogadása nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy a területükön kiépített ITS-alkalmazásokat és szolgáltatásokat érintő, nemzetbiztonsági vagy védelmi kérdésekkel kapcsolatos veszélyhelyzetben intézkedést hozzanak.
- (4) Az (1) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban kell elfogadni. Az említett végrehajtási jogi aktusok érvényességi ideje legfeljebb 8 hónap. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a veszélyhelyzet véget ért. A Bizottság hatályon kívül helyezi az említett végrehajtási jogi aktusokat, amint az említett helyzet megszűnt, vagy amennyiben a Bizottság – a helyzet orvoslása érdekében – módosította a releváns előírásokat, attól függően, hogy melyik következik be előbb.

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1148 irányelve (2016. július 6.) a hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről (HL L 194., 2016.7.19., 1. o.).”

10. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„8. cikk*

*Szabványok*

- (1) A kiemelt területeken és a kiemelt intézkedések tekintetében ki kell dolgozni az ITS kiépítését és gyakorlati használatát szolgáló kölcsönös átjárhatóság, kompatibilitás és folyamatosság biztosításához szükséges szabványokat. A Bizottság e célból – a 15. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően, az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelvben\* meghatározott eljárással összhangban – felkéri a releváns szabványügyi testületeket, hogy tegyenek meg minden szükséges erőfeszítést e szabványok gyors elfogadása érdekében.
- (2) A szabványügyi testületek megbízatásának kiadásakor tiszteletben kell tartani a II. mellékletben meghatározott elveket, valamint a 6. cikkel összhangban elfogadott előírásban foglalt funkcionális rendelkezéseket.

---

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

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

*„10. cikk*

*Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok*

- (1) Az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet\* 4. cikkének 1. pontjában meghatározott személyes adatoknak minősülő adatokat ezen irányelv alapján csak annyiban lehet kezelni, amennyiben az ilyen adatkezelés az ezen irányelv I. mellékletében azonosított ITS-alkalmazásoknak, -szolgáltatásoknak és -intézkedéseknek a közúti biztonság vagy védelem, valamint a fejlett forgalomirányítás, mobilitás- és biztonságiesemény-kezelés biztosítása céljából történő teljesítéséhez szükséges.
- (2) Amennyiben a 6. cikk alapján elfogadott előírások az (EU) 2016/679 rendelet 4. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerinti személyes adatoknak minősülő adatok kezelésére vonatkoznak, az előírásokban meg kell állapítani az említett adatok kategóriáit, valamint az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv alapján rendelkezni kell megfelelő személyesadat-védelmi biztosítékokról. Ilyen esetekben az ezen irányelv 6. cikkének (7) bekezdésében említett hatásvizsgálatnak magában kell foglalnia az ilyen adatkezelésnek a természetes személyek védelmére való hatásának az elemzését a személyes adatok kezelését illetően.
- (3) Amennyiben az anonimizálás technikailag megvalósítható, és az adatkezelés céljai anonimizált adatokkal elérhetők, anonimizált adatokat kell használni.

- (4) Amennyiben az anonimizálás technikailag nem megvalósítható, vagy az adatkezelés céljai anonimizált adatokkal nem elérhetők, álnevesíteni kell az adatokat, feltéve, hogy az álnevesítés technikailag megvalósítható, és az adatkezelés céljai álnevesített adatok használatával elérhetők.

---

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

12. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

*„10a. cikk*

*EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer*

A Bizottság által a 6. cikk (8) bekezdése szerinti hatásköreinek gyakorlása során elfogadandó, a 2. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett kiemelt területre vonatkozó előírásoknak magukban kell foglalniuk az I. melléklet 4.3. pontjában említett EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer létrehozását. Az említett rendszerre vonatkozó előírásokban meg kell határozni a következő szerepkörök feladatait:

- a) C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság;
- b) C-ITS megbízhatósági lista kezelője;

c) C-ITS-kapcsolattartó.

A Bizottság felel annak biztosításáért, hogy az említett szerepkörök feladatait végrehajtsák.”

13. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság ... [ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/től számított öt évre szóló felhatalmazást kap a 6. és a 7. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik megegyező időtartamokra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi az ilyen meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.”;

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

„(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. és a 7. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.”;

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

„(6) A 6. vagy a 7. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, vagy ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

14. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„15. cikk*

*A bizottsági eljárás*

- (1) A Bizottságot az Európai ITS-szakbizottság (EIC) segíti. Ez a szakbizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet\* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni, összefüggésben annak 5. cikkével.

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

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

---

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

15. A 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„17. cikk*

*Jelentéstétel*

- (1) A tagállamok ... [15 hónappal ezen irányelv hatálybalépésének napját követően]-ig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtásáról, valamint a kiemelt területekkel kapcsolatos fő nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről, továbbá a III. és IV. mellékletben felsorolt adatok és szolgáltatások rendelkezésre állásáról.

- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az első jelentéshez és az eredményjelentésekhez használandó mintát, ideértve az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtásának értékeléséhez használandó fő teljesítménymutatók listáját. Az említett végrehajtási jogi aktusokban – az arányosság elvének fényében és a bevált gyakorlatok alapján – különbséget kell tenni a jelentésekbe foglalandó kötelező fő teljesítménymutatók és az ilyen jelentésekbe adott esetben foglalható további mutatók között. Ezen végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (3) Az első jelentést követően a tagállamok háromévente jelentést tesznek az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtása terén tett előrelépésről. A Bizottság biztosítja, hogy a 6. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban a jelentéstételre megállapított határidők összhangban álljanak az említett gyakorisággal.
- (4) A Bizottság legkésőbb 12 hónappal a tagállami jelentésekre vonatkozó minden egyes határidő lejártát követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtása terén tett előrelépésről. A jelentéshez csatolni kell az 5–11. cikk és a 16. cikk alkalmazásának és végrehajtásának elemzését, ideértve a felhasznált és az igényelt pénzügyi forrásokat. A jelentésben adott esetben értékelni kell ezen irányelv módosításának szükségességét is.”

16. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

*„18a. cikk*

*Felülvizsgálat*

A Bizottság 2028. december 31-ig – a 17. cikk (4) bekezdésével összhangban elkészített legutóbbi bizottsági jelentés alapján – felülvizsgálja a 6a. cikket, a 7. cikket, valamint a III. és a IV. mellékletet, és adott esetben módosítási javaslatot nyújthat be. Így különösen, a Bizottság – az adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége, valamint a szolgáltatások kiépítése terén tett előrelépés alapján, és figyelembe véve az ITS-alkalmazásokon keresztüli fokozott használatukat – javasolhatja bizonyos adattípusok és szolgáltatások földrajzi lefedettségének kiigazítását, valamint az ITS további kiépítéséhez kulcsfontosságúnak tekintett adattípusok és szolgáltatások felvételét.”

17. Az I. melléklet helyébe az ezen irányelv I. mellékletében foglalt szöveg lép.

18. A II. melléklet helyébe az ezen irányelv II. mellékletében foglalt szöveg lép.

19. Az ezen irányelv III. mellékletében foglalt szöveg III. mellékletként kerül beillesztésre.

20. Az ezen irányelv IV. mellékletében foglalt szöveg IV. mellékletként kerül beillesztésre.

*2. cikk*  
*Átültetés*

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azon törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... [24 hónappal ezen irányelv hatálybalépésének napját követően]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Az első albekezdéstől eltérve, a tagállamok hatályba léptetik azon törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a 2010/40/EU irányelv 17. cikkének (1) bekezdésében meghatározott jelentéstételi kötelezettségnek a jelentésre vonatkozóan az említett cikkben előírt határidő előtt megfeleljenek.

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

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

*3. cikk*  
*Hatálybalépés*

Ezen irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

*4. cikk*  
*Címzettek*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

## **I. MELLÉKLET**

### „I. MELLÉKLET

#### KIEMELT TERÜLETEK

(a 2. cikkben említettek szerint)

#### 1. I. kiemelt terület: Információs és mobilitási ITS-szolgáltatások

Az utasoknak nyújtott információs és mobilitási ITS-szolgáltatásokra vonatkozó előírásoknak és szabványoknak a következőket kell tartalmazniuk:

##### 1.1. Az EU egészére kiterjedő multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokra (ideértve az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokat is) vonatkozó előírások

Az EU egészére kiterjedő multimodális digitális mobilitási szolgáltatások és hasonló, ugyanazon közlekedési módon belül egynél több fuvarozó számára információs, foglalási vagy vásárlási funkciókat biztosító pontos, és az ITS-felhasználók számára határokon átnyúlóan elérhető szolgáltatásokhoz szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

1.1.1. a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokhoz felhasznált meglévő és pontos multimodális forgalmi és utazási adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára, a biztonsági és a közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül;

1.1.2. a releváns hatóságok és érdekelt felek, valamint a releváns ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatsere elősegítése, különösen szabványosított interfészekon keresztül;

1.1.3. a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokhoz felhasznált, rendelkezésre álló multimodális forgalmi és utazási adatoknak a releváns hatóságok és érdekelt felek általi, időben történő frissítése;

1.1.4. a multimodális utazási információk ITS-szolgáltatók általi időben történő frissítése, ideértve adott esetben a közlekedési szolgáltatások foglalásával és megvásárlásával kapcsolatos információkat is.

1.2. Az EU egészére kiterjedő közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatásokra (ideértve az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokat is) vonatkozó előírások

Az EU egészére kiterjedő közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatások pontossá és az ITS-felhasználók számára határokon átnyúlóan elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

1.2.1. a valós idejű forgalmi információkhoz felhasznált meglévő és pontos közúti és forgalmi adatok – ideértve a valós idejű adatokat is – rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók és más releváns érdekelt felek számára, valamint digitális térképeken való felhasználásra, a biztonsági és közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül;

1.2.2. a releváns hatóságok, érdekelt felek és a releváns ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatsere elősegítése, ideértve az adatminőségre vonatkozó visszajelzéseket is;

1.2.3. a valós idejű forgalmi információkhoz használt, rendelkezésre álló közúti és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a releváns hatóságok és érdekelt felek által;

1.2.4. a valós idejű forgalmi információk ITS-szolgáltatók által kellő időben történő naprakésszé tétele az úthasználók és más releváns érdekelt felek számára.

1.3. Az EU egészére kiterjedő multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokra, valamint a közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatásokra vonatkozó előírások

1.3.1. A közúti és forgalmi adatoknak (pl. forgalmi tervek, forgalomszabályozások és ajánlott útvonalak, főként a nehéz tehergépjárművek számára) a releváns hatóságok és/vagy adott esetben a magánszektor által történő összegyűjtéséhez, valamint az ITS-szolgáltatók rendelkezésére bocsátásához szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

1.3.1.1. a releváns hatóságok és/vagy a magánszektor által összegyűjtött, meglévő közúti és forgalmi adatok (pl. forgalmi tervek, forgalomszabályozások és ajánlott útvonalak) rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára;

1.3.1.2. a releváns hatóságok és az ITS-szolgáltatók és más releváns érdekelt felek közötti elektronikus adatcsere elősegítése;

1.3.1.3. a közúti és forgalmi adatok (pl. forgalmi tervek, forgalomszabályozások és ajánlott útvonalak) kellő időben történő naprakésszé tétele a releváns hatóságok és/vagy adott esetben a magánszektor által;

1.3.1.4. az ezen közúti és forgalmi adatokat használó ITS-szolgáltatások és -alkalmazások kellő időben történő naprakésszé tétele az ITS-szolgáltatók által.

1.3.2. A digitális térképekhez használt közúti, forgalmi, valamint releváns utazási és multimodális infrastruktúra adatok pontossá és a digitálistérkép-készítők és a szolgáltatók számára lehetőség szerint történő elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

1.3.2.1. a digitális térképekhez felhasznált, meglévő közúti, forgalmi, valamint releváns utazási és multimodális infrastrukturális adatok – többek között az azonosított hozzáférési csomópontok – rendelkezésre állása és hozzáférhetősége a digitálistérkép-készítők és a szolgáltatók számára;

1.3.2.2. a releváns hatóságok és érdekelt felek, valamint a magánszektorbeli digitálistérkép-készítők és szolgáltatók közötti elektronikus adatcsere elősegítése;

1.3.2.3. a digitális térképekhez használt közúti és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a releváns hatóságok és érdekelt felek által;

1.3.2.4. a digitális térképek kellő időben történő naprakésszé tétele a digitálistérkép-készítők és a szolgáltatók által.

2. II. kiemelt terület: Utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatások

Az utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatásokra vonatkozó előírásoknak és szabványoknak a következőket kell tartalmazniuk:

2.1. A fejlett forgalomirányítási és eseménykezelési szolgáltatásokra vonatkozó előírások

A fejlett forgalomirányítási és eseménykezelési szolgáltatások támogatásához és harmonizálásához szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

2.1.1. a meglévő és pontos közúti és forgalmi adatok, valamint balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó, a forgalomirányítási és eseménykezelési szolgáltatásokhoz szükséges adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége;

2.1.2. a forgalomirányítási központok, forgalmi információs központok, érdekelt felek és a releváns ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése – ideértve a forgalomirányítás és az eseménykezelés szempontjából releváns teherforgalmi adatokat is (pl. veszélyes áruk szállítása, az árukhoz kapcsolódó használatkorlátozások, túlméretes szállítmányok) – különösen szabványosított interfészekon keresztül;

2.1.3. a rendelkezésre álló közúti és forgalmi adatok, valamint a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó, a fejlett forgalomirányítási és eseménykezelési szolgáltatásokhoz szükséges adatok időben történő naprakésszé tétele a releváns érdekelt felek által;

2.1.4. az adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége, valamint az egyéb kezdeményezésekkel való szinergiák, amelyek célja a multimodalitás támogatása, a közlekedési módok integrációja, továbbá az európai közlekedési hálózatban a modális váltás elősegítése a legfenntarthatóbb közlekedési módok felé, az adatmegosztás harmonizációja és elősegítése révén\*.

## 2.2. A mobilitásirányítási szolgáltatásokra vonatkozó előírások

A pontos mobilitásirányítási szolgáltatások tömegközlekedési hatóságok általi kidolgozásának támogatásához szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

- 2.2.1. a mobilitásirányításhoz szükséges meglévő, pontos közúti, valamint multimodális utazási és forgalmi adatok rendelkezésre állása és a releváns hatóságok számára való hozzáférhetősége szabványosított formátumban, az adatvédelmi követelmények sérelme nélkül;
- 2.2.2. a releváns hatóságok és érdekelt felek és a releváns ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése;
- 2.2.3. a mobilitásirányításhoz szükséges, rendelkezésre álló közúti, multimodális utazási és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a releváns hatóságok és érdekelt felek által.

## 2.3. Az ITS-architektúra uniós kerete

Az uniós ITS keretarchitektúra kifejlesztéséhez szükséges intézkedések meghatározása, amely különösen az ITS-sel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságra, a szolgáltatások folyamatoságára és a multimodalitás szempontjaira irányul, és amelynek keretében a tagállamok és az illetékes tagállami hatóságok a magánszektormmal együttműködve kialakíthatják a nemzeti, regionális vagy helyi szintű mobilitást szolgáló saját ITS-architektúrájukat.

## 2.4. ITS-alkalmazások és teherszállítási logisztika

A teherszállítási logisztikát szolgáló ITS-alkalmazások megvalósításának támogatásához szükséges követelmények meghatározása, különös tekintettel a rakományok nyomon követésére, valamint az útközbeni és a szállítási módok közötti egyéb láthatósági szolgáltatásokra, a következők alapján:

2.4.1. a releváns ITS-technológiák elérhetősége és használatuk az ITS-alkalmazások fejlesztői által;

2.4.2. a rakománnyal kapcsolatos, más konkrét adatmegosztási kereteken keresztül hozzáférhető adatok rendelkezésre állása \*\*;

2.4.3. a helymeghatározási eredmények integrálása a forgalomirányítási eszközökbe és központokba.

## 3. III. kiemelt terület: A közúti biztonsággal és védelemmel kapcsolatos ITS-szolgáltatások

A közúti biztonsággal és védelemmel kapcsolatos ITS-alkalmazásokra vonatkozó előírásoknak és szabványoknak a következőket kell tartalmazniuk:

3.1. A kölcsönösen átjárható, az EU egészére kiterjedő e-segélyhívásra (eCall) vonatkozó előírások

A kölcsönösen átjárható, az EU egészére kiterjedő intelligens e-segélyhívó összehangolt biztosításához szükséges intézkedések meghatározása, ideértve a következőket:

3.1.1. a járművön belüli, az adatcseréhez szükséges ITS-adatok rendelkezésre állása;

3.1.2. a járművekből kibocsátott adatok vételéhez szükséges berendezések rendelkezésre állása a segélyhívó központokban;

3.1.3. a járművek és a segélyhívó központok közötti elektronikus adatsere megkönnyítése, ideértve az esetleges interakciót az (EU) 2020/1056 rendelet hatálya alá tartozó adatokkal és – például a veszélyes áruk esetében – az e-CMR-rel<sup>\*\*\*</sup>.

3.2. A teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és helyfoglalási szolgáltatásokkal kapcsolatos előírások

A teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre – különösen a közúti leálló- és pihenőhelyeken – irányuló ITS-alapú információs és adott esetben helyfoglalási szolgáltatások biztosításához szükséges intézkedések meghatározása a következők alapján:

3.2.1. a közúti parkolási információk rendelkezésre állása a használók számára;

3.2.2. a közúti parkoló területek és -helyek, a központok és a járművek közötti elektronikus adatsere elősegítése;

3.2.3. a rendelkezésre álló parkolóhelyekre vonatkozó információk frissítését szolgáló, releváns ITS-technológiák beépítése a járművekbe és a közúti parkolási létesítményekbe helyfoglalás céljából.

### 3.3. A közúti biztonsággal kapcsolatos minimális általános forgalmi információkra vonatkozó előírások

A valamennyi felhasználó számára díjmentesen hozzáférhető, közúti biztonsággal kapcsolatos »általános forgalmi információk« minimumkövetelményeinek (ahol ez lehetséges) és minimális tartalmának meghatározása a következők alapján:

- 3.3.1. a biztonsággal kapcsolatos forgalmi információkhoz és eseménykezelési szolgáltatásokhoz szükséges, a biztonsággal kapcsolatos eseményekre és körülményekre vonatkozó pontos adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége;
- 3.3.2. a biztonsággal kapcsolatos események és körülmények észlelésére vagy azonosítására szolgáló eszközök telepítése vagy használata;
- 3.3.3. a biztonsággal kapcsolatos forgalmi események (»általános forgalmi üzenetek«) szabványosított jegyzékének meghatározása és használata, amelyet az ITS-felhasználók számára díjmentesen hozzáférhetővé kell tenni;
- 3.3.4. az »általános forgalmi üzenetek« kompatibilitása és ITS-szolgáltatásokba való integrálása a valós idejű forgalmi és multimodális utazási információk biztosítása érdekében.

### 3.4. Egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások

- 3.4.1. Az úthasználók fedélzeti ember-gép-interfészsel összefüggésben fennálló biztonságának, a vezetési feladatot és/vagy a szállítási műveletet támogató nomád eszközök – köztük a mobiltelefonok – használatának, valamint a járműfedélzeti kommunikáció biztonságának támogatásához szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak a 167/2013/EU\*\*\*\*, a 168/2013/EU\*\*\*\*\* és az (EU) 2018/858\*\*\*\*\* európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá.

- 3.4.2. Valamennyi releváns ITS-alkalmazás esetében a veszélyeztetett úthasználók biztonságának és kényelmének javításához szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendelet hatálya alá.
- 3.4.3. A fejlett vezetéstámogató információs rendszereknek a járművekbe és a közúti infrastruktúrába történő integrálásához szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendelet hatálya alá.
- 3.4.4. A biztonsági ITS-alkalmazások – így például az ellopott járművek vagy áruk felkutatásának támogatása – szolgáltatói és a releváns hatóságok közötti információcsere elősegítéséhez szükséges intézkedések meghatározása, megfelelően figyelembe véve azon meglévő és kialakítás alatt álló egyéb kereteket, amelyek célja az adatmegosztás megkönnyítése a mobilitás és a közlekedés terén, és amelyek nem tartoznak a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendelet hatálya alá.

4. IV. kiemelt terület: Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitást szolgáló ITS-szolgáltatások

A járműveknek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolására, a tudatosság növelésére és a nagymértékben automatizált mobilitási szolgáltatások lehetővé tételére vonatkozó előírásoknak és szabványoknak – a 167/2013/EU, a 168/2013/EU és az (EU) 2018/858 rendeletben foglalt előírások és szabványok sérelme nélkül – a következőket kell tartalmazniuk:

4.1. A kooperatív (jármű–jármű, jármű–infrastruktúra, infrastruktúra–infrastruktúra) intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésének és bevezetésének további előreviteléhez szükséges intézkedések meghatározása – különösen az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitás (CCAM) támogatása érdekében – a következők alapján:

4.1.1. a járművek közötti, az infrastruktúrák közötti, valamint a járművek és infrastruktúrák közötti, továbbá az egyéb úthasználók és járművek és infrastruktúrák közötti adat- vagy információcsere elősegítése;

4.1.2. a kicserélendő releváns adatok vagy információk rendelkezésre állása a járművekben vagy közúti infrastruktúrákban érdekelt felek számára;

4.1.3. egységesített üzenetformátum használata a jármű és az infrastruktúra közötti adat- vagy információcseréhez;

4.1.4. a pontos és megbízható kommunikációs infrastruktúra meghatározása a járművek közötti, az infrastruktúrák közötti, valamint a járművek és infrastruktúrák közötti adat- vagy információcseréhez;

4.1.5. szabványosítási eljárások alkalmazása a vonatkozó architektúrák elfogadásához.

## 4.2. A szolgáltatásokra vonatkozó előírások

4.2.1. állapotadatokon alapuló C-ITS információs és figyelmeztető szolgáltatások, amelyek alapján a közlekedők tájékozódhatnak a rájuk váró forgalmi helyzetekről;

4.2.2. C-ITS információs és figyelmeztető szolgáltatások olyan megfigyelések alapján, amelyekből a közlekedők – ideértve a nem összekapcsolt közlekedőket is – további tudomást szerezhetnek a rájuk váró forgalmi helyzetekről;

4.2.3. olyan szándékokon alapuló C-ITS-szolgáltatások, amelyek lehetővé teszik, hogy a járművek összetett forgalmi helyzeteket kezeljenek, és amelyek nagymértékben automatizált vezetést tesznek lehetővé;

4.2.4. az automatizált vezetést támogató C-ITS-infrastruktúra-szolgáltatások.

## 4.3. Az EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszerre vonatkozó előírások

4.3.1. a C-ITS-szolgáltatások nyilvánoskulcs-tanúsítványainak kezelésére vonatkozó tanúsítási politika;

4.3.2. a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság, a C-ITS megbízhatósági lista kezelője és a C-ITS kapcsolattartó pont szerepének meghatározása;

#### 4.3.3. a C-ITS információbiztonságának kezelésére vonatkozó biztonsági politika.

- 
- \* Mint például az elektronikus áruszállítási információkról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.), valamint a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF) által végzett munka.
- \*\* Mint például az (EU) 2020/1056 rendelet.
- \*\*\* A Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény (CMR) elektronikus fuvarlevélről szóló kiegészítő jegyzőkönyve.
- \*\*\*\* Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).
- \*\*\*\*\* Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).
- \*\*\*\*\* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).”
-

## II. MELLÉKLET

### „II. MELLÉKLET

#### AZ ITS ELŐÍRÁSAIRA ÉS KIÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ ELVEK

(az 5., 6., 7. és 8. cikkben említettek szerint)

Az előírások elfogadásának, a szabványokra vonatkozó megbízások kiadásának, valamint az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiválasztásának és kiépítésének valamennyi érdekelt fél szükségleteinek értékelésén kell alapulnia, és meg kell felelnie a következő elveknek. Az ezen intézkedésekkel szembeni követelmények:

a)	hatékonyság	–	kézzelfoghatóan hozzá kell járulniuk az európai közúti közlekedést érintő kulcsfontosságú kihívások megoldásához (pl. a forgalmi torlódások csökkentése, a vészhelyzetek és az időjárási jelenségek kezelése, a károsanyag-kibocsátások mérséklése, az energiahatékonyság javítása, a magasabb szintű biztonság és védelem elérése többek között a veszélyeztetett úthasználók számára);
b)	költséghatékonyság	–	optimalizálniuk kell a költségek és az eredmények arányát a célok elérése tekintetében;
c)	arányosság	–	szükség szerint rendelkezniük kell az elérhető szolgáltatási minőség és kiépítettség különböző szintjeiről a helyi, regionális, nemzeti és európai szintű sajátosságok figyelembevételével;
d)	a szolgáltatások folyamatosságának támogatása	–	az ITS-szolgáltatások kiépítése során biztosítaniuk kell a szolgáltatások zavartalanságát az Unió egészében – különösen a transzeurópai hálózaton – és ha lehetséges, az Unió külső határain. A szolgáltatások folyamatosságát az országokat országokkal, és – adott esetben – a régiókat régiókkal és a városokat a vidéki térségekkel összekötő közlekedési hálózatok jellemzőihez igazított szinten kell biztosítani;
e)	a kölcsönös átjárhatóság megvalósítása	–	a hatékony ITS-szolgáltatásnyújtás lehetővé tétele érdekében biztosítaniuk kell, hogy a rendszeralkalmazások, a szolgáltatások és a mögöttes üzleti folyamatok között lehetséges legyen az adatcsere, valamint az információk és az ismeretek megosztása szabványosított formátumban;

f)	a visszamenőleges kompatibilitás támogatása	–	indokolt esetben biztosítaniuk kell, hogy az ITS-rendszerek képesek legyenek együttműködni az azonos célt szolgáló meglévő rendszerekkel anélkül, hogy akadályoznák új technológiák kifejlesztését, és adott esetben támogatniuk kell új technológiák kiegészítését vagy az azokra való átállást;
g)	a meglévő nemzeti infrastruktúra és hálózati jellemzők tiszteletben tartása	–	figyelembe kell venniük a közlekedési hálózati jellemzőkben – különösen a forgalom nagyságában és az időjárástól függő útviszonyokban –, valamint az infrastruktúrák sajátosságaiban rejlő eredendő különbségeket;
h)	az egyenlő hozzáférés elősegítése	–	nem akadályozhatják a veszélyeztetett úthasználók általi, az ITS-alkalmazásokhoz és -szolgáltatásokhoz való hozzáférést, és nem tehetnek hátrányos megkülönböztetést e tekintetben. Adott esetben – az (EU) 2019/882 irányelv I. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményekkel összhangban – a fogyatékossgal élő személyek számára akadálymentes hozzáférést kell biztosítaniuk, amennyiben az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások célja, hogy a fogyatékossgal élő ITS-felhasználók számára kapcsolattartási lehetőséget kínáljanak vagy tájékoztatást nyújtsanak; felhasználóbarátnak kell lenniük a korlátozott digitális ismeretekkel rendelkező személyek számára;
i)	a kiforrottság támogatása	–	megfelelő kockázatértékelést – ideértve adott esetben a jármű- és eszközgyártók, valamint az infrastruktúraszolgáltatók körében valós körülmények között végzett tesztek – követően, a megfelelő szintű műszaki fejlesztések és a műveleti kihasználtság révén demonstrálniuk kell az innovatív ITS-rendszerek szilárdságát;

j)	a minőségi idő- és a helymeghatározás biztosítása	–	<p>biztosítaniuk kell, hogy az idő- vagy helymeghatározásra támaszkodó ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kompatibilisek legyenek legalább a Galileo által nyújtott navigációs szolgáltatásokkal, többek között a nyilvános navigációs üzenethitelesítési szolgáltatással és más Galileo-szolgáltatásokkal, így például a nagy pontosságú szolgáltatással, amint az ilyen szolgáltatások rendelkezésre állnak, valamint az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) rendszereivel.</p> <p>Adott esetben biztosítaniuk kell, hogy a Föld-megfigyelési adatokra támaszkodó ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Kopernikusz-adatokat, -információkat vagy -szolgáltatásokat használjanak. A Kopernikusz-adatok mellett egyéb adatok és szolgáltatások is használhatók;</p>
k)	az intermodalitás elősegítése	–	az ITS kiépítésekor, adott esetben, figyelembe kell venni a különféle közlekedési módok közti koordinációt;
l)	az összhang tiszteletben tartása	–	figyelembe kell venni az ITS területén releváns meglévő uniós szabályokat, szakpolitikákat és tevékenységeket, különösen a szabványosítás területén, az előírások tekintetében pedig az (EU) 2018/1972 irányelvben rögzített technológiai semlegesség elvét;
m)	az átláthatóság és a bizalom megteremtése	–	átláthatóságot kell teremteni, például azáltal, hogy a mobilitási lehetőségek ügyfelek számára történő felkínálásakor biztosítják a rangsorolás átláthatóságát, többek között a környezeti hatások tekintetében is.

”

### III. MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

Az adattípusok jegyzéke

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
1. Az EU egészére kiterjedő közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó adatok (az I. mellékletben foglalt I. kiemelt terület 1.2. és 1.3. pontjában említettek szerint):			

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
1.1. kategória: Statikus és dinamikus forgalomszabályozások, adott esetben a következők vonatkozásában:			
Alkategória: – alagúthozzáférfési feltételek – hídhozzáférési feltételek – sebességkorlátozások – nehéz tehergépjárművekre vonatkozó előzési tilalmak – tömegre/hosszúságra/szélességre/magasságra vonatkozó korlátozások	A transzeurópai közúti törzshálózat	2025. december 31.	2027. december 31.
	A transzeurópai átfogó közúthálózat, egyéb autópályák és elsődleges utak szakaszai, ahol az éves átlagos napi összforgalom több mint 8 500 jármű, valamint az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>1</sup> 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városok valamennyi közútja, ideértve a városok által kezelt közutakat is. A tagállam dönthet úgy, hogy a városi csomópontok központjában lévő városokban azokra az utcákra korlátozza a lefedettséget, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 7 000 jármű. Az említett döntést meghozó tagállam 2026. december 31-ig értesíti erről a Bizottságot.	2026. december 31.	2028. december 31.

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
Alkategória: – egyirányú utcák	Közúti infrastruktúra az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városokban	2025. december 31.	2027. december 31.
Alkategória: – teherszállítási szabályozások	Közúti infrastruktúra az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városokban	2026. december 31.	A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
<p>Alkategória:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– a forgalom iránya váltakozó irányban használt sávokban</li> </ul>	<p>A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, egyéb autópályák és elsődleges utak szakaszai, ahol az éves átlagos napi összforgalom több mint 8 500 jármű, valamint az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városok valamennyi közútja, ideértve a városok által kezelt közutakat is. A tagállam dönthet úgy, hogy a városi csomópontok központjában lévő városokban azokra az utcákra korlátozza a lefedettséget, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 7 000 jármű. Az említett döntést meghozó tagállam 2026. december 31-ig értesíti erről a Bizottságot.</p>	<p>2026. december 31.</p>	<p>A 7. cikk (1a) bekezdésének c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok</p>

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
<p>Alkategória:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– forgalmi tervek</li> </ul>	<p>A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, egyéb autópályák és elsődleges utak szakaszai, ahol az éves átlagos napi összforgalom több mint 8 500 jármű, valamint az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városok valamennyi közútja, ideértve a városok által kezelt utakat is. A tagállam dönthet úgy, hogy a városi csomópontok központjában lévő városokban azokra az utcákra korlátozza a lefedettséget, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 7 000 jármű. Az említett döntést meghozó tagállam 2028. december 31-ig értesíti erről a Bizottságot.</p>	<p>2028. december 31.</p>	<p>A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok</p>

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
<p>Alkategória:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– állandó használatkorlátozások</li> </ul>	<p>A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, egyéb autópályák és elsődleges utak szakaszai, ahol az éves átlagos napi összforgalom több mint 8 500 jármű, valamint az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városok valamennyi közútja, ideértve a városok által kezelt közutakat is. A tagállam dönthet úgy, hogy a városi csomópontok központjában lévő városokban azokra az utcákra korlátozza a lefedettséget, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 7 000 jármű. Az említett döntést meghozó tagállam 2026. december 31-ig értesíti erről a Bizottságot.</p>	<p>2026. december 31.</p>	<p>A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok</p>

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
<p>Alkategória:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– övezeti érvényességű korlátozások, tilalmak vagy kötelezettségek határai, aktuális behajtási státusz és a szabályozott közlekedési övezetekben való közlekedés feltételei</li> </ul>	<p>A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, egyéb autópályák és elsődleges utak szakaszai, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 8 500 jármű, valamint az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok mindegyikének központjában lévő városok valamennyi közútja, ideértve a városok által kezelt közutakat is. A tagállam dönthet úgy, hogy a városi csomópontok központjában lévő városokban azokra az utcákra korlátozza a lefedettséget, ahol az éves átlagos napi forgalom több mint 7 000 jármű. Az említett döntést meghozó tagállam 2026. december 31-ig értesíti erről a Bizottságot.</p>	<p>2026. december 31.</p>	<p>A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok</p>

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
1.2. A hálózat állapotára vonatkozó adattípusok:			
Alkategória: – útlezárások – sávlezárások – közúti munkálatok	A transzeurópai közúti törzshálózat	2025. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)
	A transzeurópai átfogó közúthálózat	2026. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)
Alkategória: – ideiglenes forgalomirányítási intézkedések	A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat	2028. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
2. A teher- és haszongépjárművekkel igénybe vehető biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és helyfoglalási szolgáltatásokkal kapcsolatos adatok (az I. mellékletben foglalt III. kiemelt terület 3.2. pontjában említettek szerint):			
Kategória: statikus adatok Alkategória: – a parkolókra vonatkozó statikus adatok – információk a parkoló biztonsági jellemzőiről és felszereltségéről	A transzeurópai közúti törzshálózat	2025. december 31.	2026. december 31.
	A transzeurópai átfogó közúthálózat	2026. december 31.	2027. december 31.
Kategória: dinamikus adatok Alkategória: – a parkolóhelyek rendelkezésre állására vonatkozó dinamikus adatok, ideértve azt is, hogy a parkoló tele van-e, be van-e zárva, vagy hány szabad hely áll rendelkezésre.	A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat	2027. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
3. A közúti biztonsággal kapcsolatos minimális általános forgalmi információkra vonatkozó, az észlelt, közúti biztonsággal kapcsolatos eseményeket vagy körülményeket érintő adatok (az I. mellékletben foglalt III. kiemelt terület 3.3. pontjában említettek szerint):			
Kategória: dinamikus adatok Alkategória: <ul style="list-style-type: none"> <li>– időszakosan síkos útfelület</li> <li>– állat, ember, akadály, törmelék az úton</li> <li>– biztosítás nélküli baleseti helyszín</li> <li>– átmeneti közúti munkálatok</li> <li>– menetiránnyal szemben közlekedő járművezető</li> <li>– jelöletlen útlezárás</li> </ul>	A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, valamint az e hálózatba nem tartozó egyéb autópályák	2025. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)
Alkategória: <ul style="list-style-type: none"> <li>– csökkent látótávolság</li> <li>– rendkívüli időjárási körülmények</li> </ul>	A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat, valamint az e hálózatba nem tartozó egyéb autópályák	2026. december 31.	Nem alkalmazandó (1. megjegyzés)

Adattípus	Földrajzi lefedettség	A 6a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont	A 6a. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében említett időpont
4. Statikus multimodális forgalmi adatok az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokhoz (az I. mellékletben foglalt I. kiemelt terület 1.1. és 1.3. pontjában említettek szerint):			
Kategória: Az azonosított hozzáférési csomópontok elhelyezkedése valamennyi menetrend szerinti közlekedési mód esetében, ideértve az átszállóhelyeken biztosított hozzáférési csomópontok és útvonalak hozzáférhetőségére vonatkozó információkat is (például felvonók, mozgólépcsők megléte)	Az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott és az említett rendeletben felsorolt városi csomópontok, ideértve a városok által kezelt csomópontokat is	2026. december 31.	A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok
	Az Unió teljes közlekedési hálózata	2028. december 31.	A 7. cikk (1a) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján elfogadandó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

1. MEGJEGYZÉS: »Nem alkalmazandó: nincs arra vonatkozó kötelezettség, hogy a 6a. cikk (1) bekezdése alapján rendelkezésre bocsássák az e melléklet harmadik oszlopában meghatározott időpontot megelőzően létrehozott vagy frissített adatokat.«»

## IV. MELLÉKLET

### „IV. MELLÉKLET

Az ITS-szolgáltatások jegyzéke

Szolgáltatás	Földrajzi lefedettség	Dátum
Közúti biztonsággal kapcsolatos minimális általános forgalmi információs (SRTI) szolgáltatás, az I. mellékletben foglalt III. kiemelt terület 3.3. pontjában említettek szerint	A transzeurópai közúti törzshálózat és átfogó közúthálózat	2026. december 31.

“