



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. december 5.
(OR. en)

15431/17

TRANS 542
TELECOM 345
MI 932
CYBER 208
ENFOCUSTOM 278
DAPIX 418

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 15050/17

Tárgy: A Tanács következtetései a közlekedés digitalizációjáról
– A Tanács 2017. december 5-én elfogadott következtetései

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a közlekedés digitalizációjáról szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2017. december 5-i 3581. ülésén fogadott el.

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI

a közlekedés digitalizációjáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvre¹;
- az Európai Tanács 2016. december 15-i következtetéseire, amelyekben felszólított az egységes piacon a szabad adatáramlást gátló, még fennálló akadályok megszüntetésére²;
- a 2016–2020-as időszakra szóló e-kormányzati cselekvési tervről szóló, 2016. szeptember 20-i tanácsi következtetésekre³;
- az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájára⁴;
- az e-kormányzásról szóló, 2017. október 6-án elfogadott tallinni nyilatkozatra⁵;
- az „Európa mozgásban” című, a Bizottság által 2017. május 31-én elfogadott közleményre⁶;
- „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című, 2017. június 8-i tanács következtetésekre⁷;

¹ 8333/11 + ADD 1 + ADD 2 + ADD 3.

² EUCO 34/16.

³ 12359/16.

⁴ 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

⁵ https://www.eu2017.ee/sites/default/files/2017-10/Tallinn_eGov_declaration.pdf

⁶ 9967/17 + ADD 1.

⁷ 9976/17.

- a közúti közlekedés biztonságáról szóló és egyúttal a vallettai nyilatkozatot jóváhagyó 2017. június 8-i tanácsi következtetésekre⁸ ;
- az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájára⁹;
- az összekapcsolt és automatizált járművezetés terén való együttműködésről szóló, 2016. április 14–15-i amszterdami nyilatkozatra¹⁰;
- a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) végrehajtásáról szóló, 2016. június 20-án elfogadott rotterdami miniszteri nyilatkozatra¹¹;
- a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló, 2016. június 21-én elfogadott rotterdami miniszteri nyilatkozatra¹²;
- az 5G Európában való sikerre viteléről szóló, 2017. július 18-án Tallinnban elfogadott miniszteri nyilatkozatra¹³;

A digitalizáció kínálta lehetőségek a közlekedési ágazatban

1. EMLÉKEZTETVE arra, hogy a közlekedés és a logisztika digitalizációja rendkívüli jelentőséggel bír az európai gazdaság és versenyképesség szempontjából, valamint MEGERŐSÍTVE, hogy e téren az Unió világszinten vezető szerepet kíván betölteni,

⁸ 9994/17.

⁹ 15203/16.

¹⁰ A nyilatkozat nyomán a következőkre került sor: a 2017. február 15-én Amszterdamban megrendezett első magas szintű strukturális párbeszéd, az összekapcsolt és automatizált járművezetés teszteléséről és nagyszabású bemutatásáról szóló, 2017. március 23-i szándéknyilatkozat aláírása, valamint a 2017. szeptember 14–15-én Frankfurtban megrendezett második magas szintű strukturális párbeszéd, amelynek során a felek megállapodtak egy az automatizált és összekapcsolt járművezetésre vonatkozó cselekvési tervről.

¹¹ 10308/16.

¹² 10306/16.

¹³ https://www.eu2017.ee/sites/default/files/inline-files/Ministerial%20declaration%205G_final_0.pdf

2. arra az elképzelésre ÉPÍTVE, hogy adatok biztonságos és szabad áramlása¹⁴ ösztönzi az innovációt, és segít felszámolni az egységes piac zökkenőmentes működését gátló akadályokat, és ezzel az Európai Unió „ötödik szabadságává” válhat,
3. MEGERŐSÍTVE az iránti elkötelezettségét, hogy maradéktalanul kiaknázza azokat az előnyöket, amelyeket a digitális technológiák kínálnak arra, hogy a közlekedést biztonságosabbá, inkluzívabbá, összekapcsoltabbá, versenyképesebbé, környezetbarátabbá, valamint polgárokat és a vállalkozásokat jobban szolgáló ágazattá tegyük,
4. FELISMERVE, hogy a digitalizáció lehetőséget kínál a közlekedés káros környezeti hatásainak csökkentésére és a fenntartható mobilitás előmozdítására,
5. HANGSÚLYOZVA, hogy a biztonság nagyon fontos elem a közlekedési ágazatban, különösen ami azt a célt illeti, hogy a felére szorítsuk vissza a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek számát¹⁵, továbbá FELISMERVE, hogy a digitális technológiák hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a forgalom, a járművek és a közutak egyaránt biztonságosabbá váljanak, mindenekelőtt a veszélyeztetett úthasználók számára,
6. ELISMERVE, hogy a közlekedési ágazat digitalizációja akkor lehet sikeres, ha az érintett szereplők, azaz a magán- és az állami szervek egyaránt, minden szinten szorosan együttműködnek egymással annak érdekében, hogy támogassák és felgyorsítsák a digitális megoldások fejlesztését és kiépítését,
7. HANGSÚLYOZVA, hogy maradéktalanul ki kell használni azokat a digitális technológiákat, amelyek elősegítik, hogy kedvező környezetet alakítsunk ki a) az innovatív közlekedés és a multimodális, felhasználóbarát, inkluzív, megfizethető, gördülékeny és igényvezérelt mobilitási szolgáltatások, így például a „mobilitás mint szolgáltatási platform” és az uniós szintű integrált jegyárusítási szolgáltatások számára, b) a meglévő szolgáltatások és a közlekedési infrastruktúra optimális használata érdekében, valamint c) ahhoz, hogy mind a városi, mind a vidéki területeken javuljon a mobilitás,

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2016. április 27-i (EU) 2016/679 rendelete 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.).

¹⁵ A közúti közlekedés biztonságáról szóló és egyúttal a valletai nyilatkozatot jóváhagyó 2017. június 8-i tanácsi következtetésekből elfogadott cél.

8. ELISMERVE, hogy a közlekedési adatok átfogó használata lehetőséget kínál arra, hogy Unió-szerte hozzáadott értékkel bíró szolgáltatásokat hozzunk létre, illetve javítsuk ezeket,
9. HANGSÚLYOZVA, hogy az interfészek harmonizációja és az interoperabilitás fontos szerepet töltenek be az adatcsere szempontjából, mivel lehetővé teszik a zökkenőmentes és hatékony, határon átnyúló multimodális közlekedési szolgáltatásokat,
10. RÁMUTATVA arra, hogy a digitalizáció segít csökkenteni az adminisztratív terheket és mind a hatóságok, mind a vállalkozások számára egyszerűbbé teszi a folyamatokat, ezzel egyidejűleg pedig megkönnyíti a jogszabályoknak való megfelelés nyomonkövetését és azt, hogy a fuvarozók számára egyenlő versenyfeltételeket teremtsünk,

A közlekedés digitalizációja előtt álló kihívások

11. ELISMERVE, hogy a digitalizáció és az automatizálás kihívásokat állít a hagyományos közlekedési rendszerek, a szolgáltatások, a szervezetek és az egyének elé egyaránt,
12. EMLÉKEZTETVE arra, hogy a digitális fejlesztés terén az egyes régiók és országok közötti különbségek és a különböző közlekedési módok ellenére a digitalizáció folyamata kedvező eredményeket hozott, ezért ÚJÓLAG MEGERŐSÍTVE, hogy nagyobb fokú hatékonyságra, és nyilvánosan elérhető, valós idejű információkon alapuló új logisztikai koncepciókra van szükség, amelyek zökkenőmentes multimodális közlekedési és mobilitási szolgáltatásokat tesznek lehetővé,
13. HANGSÚLYOZVA azt a munkát, amelyet a Bizottság a tagállamokkal együtt végzett annak érdekében, hogy különösen a forgalomszervezés és a közlekedési információs rendszerek fokozottabb irányítása révén előmozdítsa a közlekedési módok magasabb szintű összekapcsoltságát,
14. RÁMUTATVA arra, hogy a magánélet tiszteletben tartása, az adatvédelem és a kiberbiztonság fontosak ahhoz, hogy a polgárok, a vállalkozások és a fogyasztók megbízzanak a digitális megoldásokban, ami lehetővé teszi az „alapértelmezésben digitális” elv¹⁶ alkalmazását a közlekedésben,

¹⁶ Az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló bizottsági közleményben foglaltaknak megfelelően: Unió-s kormányzati cselekvési terv 2016–2020 – A közigazgatás digitális átalakításának felgyorsítása (8097/16 + COR 1 + ADD 1 + ADD 2).

15. FELISMERVE, hogy a közlekedési módokon és a logisztikai ágazaton belül és ezek között jelenleg nem elégséges a közlekedési adatok cseréjének mértéke, valamint azt, hogy lehetőség kínálkozik új digitális szolgáltatások fejlesztésére,
16. HANGSÚLYOZVA annak fontosságát, hogy kellő mennyiségű állami és magánberuházás valósuljon meg a digitális közlekedési infrastruktúra területén,

A TANÁCS EZÉRT:

17. FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy a tagállamokkal és az érdekelt felekkel együttműködve 2019 első negyedévében dolgozzon ki egy átfogó és multimodális digitalizációs stratégiát a közlekedési ágazat számára, és ehhez készítsen egy menetrendet, amely tartalmazza a javasolt fellépések indikatív listáját, és benyújtásuk ütemtervét;
18. HANGSÚLYOZZA a kiberbiztonsági irányelv¹⁷ és az általános adatvédelmi rendelet¹⁸ fontosságát; KÉRI az Európai Adatvédelmi Testületet, hogy nyújtson iránymutatást arra vonatkozóan, hogy miként lehet segíteni az egyes közlekedési módokat az adatvédelmi rendelet következetes alkalmazásában, és FELSZÓLÍTJA a közlekedési ágazatot, hogy járuljon hozzá a rendelet maradéktalan alkalmazásához;
19. HANGSÚLYOZZA a széles körű társadalmi párbeszéd fontosságát, ezért FELKÉRI a Bizottságot, hogy értékelje a közlekedés területén való automatizáció és a digitalizáció társadalmi-gazdasági és környezeti hatásait, figyelemmel az ágazatban szükséges új készségekre, és amennyiben szükséges, javasoljon intézkedéseket e hatások kezelésére;
20. FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy a tagállamokkal és az érdekelt felekkel, többek között nemzetközi szinten elemezze a felelősségi rendszert a közlekedés digitalizációjának összefüggésében, és ezen belül fordítson kiemelt figyelmet az adatminőségre, az adatok sértetlenségére, valamint az összekapcsolt és automatizált járművek, hajók és drónok közlekedésére, HANGSÚLYOZVA, hogy figyelembe kell venni minden egyes közlekedési mód jellegzetességeit és fejlődését;

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2016. július 6-i (EU) 2016/1148 irányelve a hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről (HL L 194., 2016.7.19., 1. o.).

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2016. április 27-i (EU) 2016/679 rendelete 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.).

21. SÜRGETI a tagállamokat, az érdekelt feleket és az uniós szerveket, hogy több, a közlekedéshez kapcsolódó nem személyes adatot és adott esetben anonimizált adatot – a valós idejű adatokat is beleértve – tegyenek valamennyi szolgáltató és felhasználó számára nyíltan elérhetővé és megkülönböztetésmentes módon újrafelhasználhatóvá, hogy lehetővé tegyék a hatékony közlekedésszervezést, valamint az új digitális szolgáltatásokat és üzleti modelleket;
22. SZORGALMAZZA a digitális szállítási és logisztikai fórum munkájának folytatását, és ennek keretében olyan intézkedések kidolgozását az érintett érdekelt felekkel, amelyek célja a logisztikai láncban belül az elektronikus dokumentumok szisztematikusabb használatának és elfogadásának, valamint az információk és adatok összehangolt cseréjének a támogatása; HANGSÚLYOZZA különösen, hogy az uniós tagállamoknak mihamarabb csatlakozniuk kell az e-CMR protokollhoz¹⁹; FELKÉRI a Bizottságot, hogy a nyilatkozattételi követelményekről szóló irányelv felülvizsgálata nyomán tegyen megfelelő javaslatot a meghozandó intézkedésekre, többek között a harmonizált elektronikus rakományjegyzéknek egy európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet keretében való bevezetésére, hogy ezáltal létrejöjjön a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség, valamint fokozódjon a tengeri szállítási ágazat hatékonysága és vonzereje;
23. FELSZÓLÍTTJA a Bizottságot, hogy alkalmazza az „Alapértelmezésben digitális” és az „egyszeri adatszolgáltatás”²⁰ elvét, amikor a digitalizálást elősegítő új jogszabályokat dolgoz ki vagy értékeli a hatályos jogszabályokat annak céljából, hogy azok megfeleljenek a digitális kor követelményeinek, valamint hogy csökkenjenek az adminisztratív terhek, ugyanakkor SÜRGETI a túlszabályozás elkerülését, ami akadályozhatná az innovatív szolgáltatásokat;
24. SÜRGETI a Bizottságot, hogy tegyen lépéseket a közlekedéssel kapcsolatos, mobil, földi és műholdas információs és kommunikációs technológiákon alapuló digitális szolgáltatások és megoldások határokon átnyúló interoperabilitásának megvalósítása érdekében, és HANGSÚLYOZZA, hogy fontos a rádiófrekvenciás spektrum használatának védelme, különösen a biztonság szempontjából kritikus szolgáltatások számára;
25. TISZTÁBAN VAN AZZAL, hogy a műholdas navigáció fontos szerepet tölt be valamennyi közlekedési mód digitalizációjának sikeres megvalósításában, és további támogatást SÜRGETI a GALILEO és az EGNOS program számára;

¹⁹ A Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény (CMR) elektronikus fuvarlevélről szóló kiegészítő jegyzőkönyve, 2008. május 27., Genf; 2011. június 5-től van hatályban.

²⁰ Az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló bizottsági közleményben foglaltaknak megfelelően: Uniós e-kormányzati cselekvési terv 2016–2020 – A közigazgatás digitális átalakításának felgyorsítása (8097/16 + COR 1 + ADD 1 + ADD 2).

26. SÜRGETI a Bizottságot, az érintett tagállamokat és az érdekelt feleket a digitális eszközök – ezen belül a folyami információs szolgáltatások – teljes körű használatára, hogy a belvízi közlekedés jobban integrálódjon a logisztikai láncokba, továbbá HANGSÚLYOZZA, hogy a digitális megoldások a rövid távú tengeri fuvarozási ágazatot illetően jelentős szerepet töltenek be az Unión belüli tengeri közlekedés ösztönzése szempontjából;
27. SZORGALMAZZA, hogy a vasúti és a logisztikai ágazatban az érintett felek a logisztikai láncban belül – a terminálokat is ideértve – osszák meg egymással az olyan releváns adatokat, mint például az érkezés várható idejére vonatkozó megbízható információk, hogy a vasút jobban integrálódjon a szállítási láncba és javuljon a nemzetközi vasúti áru fuvarozás versenyképessége;
28. ÖSZTÖNZI a tagállamokat és valamennyi érintett érdekelt felet, hogy a Bizottság támogatásával jobban építsék ki az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszert, amely központi szerepet tölt be a vasút digitalizációjában és jelentős előnyökkel jár a biztonság, az interoperabilitás, valamint a szolgáltatás hatékonysága és minősége szempontjából;
29. FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy a műszaki innováció és a multimodális közlekedés támogatása érdekében gyorsítsa fel az intelligens közlekedési rendszerekről szóló irányelv²¹ értékelését és felülvizsgálatát, a hatályos szabályozási keretre építve;
30. FELSZÓLÍTJA a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, miként lehetne több olyan digitális eszközt használni, amely a közlekedésre vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés elősegítésére és ellenőrzésére hivatott, és ezért HANGSÚLYOZZA, hogy a digitális adatok fontos szerepet töltenek be a közúti közlekedésre vonatkozó szabályozások betartatása tekintetében, továbbá SZORGALMAZZA különösen a digitális alapú technológiák – például az intelligens menetíró készülékek – mihamarabbi kifejlesztését és bevezetését, mivel ez megkönnyíti az előírások betartatásáért felelős hatóságok munkáját;
31. FELSZÓLÍTJA a tagállamokat, hogy az ENSZ közúti forgalombiztonsággal foglalkozó globális fóruma keretében működjenek együtt, és dolgozzanak ki iránymutatásokat a bécsi és a genfi közúti közlekedési egyezményt illetően, hogy lehetővé tegyék a további innovációt és az összekapcsolt és automatizált járművek biztonságos bevezetését és alkalmazását a közutakon;

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. július 7-i 2010/40/EU irányelve 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.).

32. FELSZÓLÍTJA a tagállamokat és adott esetben a Bizottságot, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet égisze alatt folytassák az annak előmozdítására irányuló erőfeszítéseket, hogy a nemzetközi szabályozási keret elősegítse az új technológiák és a digitalizáció bevezetését a hajók fedélzetén, beleértve az autonóm hajókat is, és ezzel összefüggésben ÜDVÖZLI a tengeri autonóm felszíni hajók védett, biztonságos és környezetbarát használatára vonatkozó szabályozási hatályfelmérést, továbbá arra ÖSZTÖNZI a tagállamokat és a Bizottságot, hogy mozgítsák elő a hajók és a tengerészek digitális tanúsítványainak elismerését;
33. ÖSZTÖNZI a Bizottságot arra, hogy mozgítsa elő a tengeri és a belvízi közlekedésre vonatkozó digitális szolgáltatások interoperabilitását, hogy elősegítse ezáltal a két közlekedési mód közötti információcserét;
34. SÜRGETI a transzeurópai közlekedési hálózat multimodális törzshálózati folyosóinak európai koordinátorait, hogy a tagállamokkal konzultálva több olyan intézkedéssel egészítsék ki a munkaterveket, amelyek célja az innovatív közlekedési projektek ösztönzése, valamint a közlekedéssel kapcsolatos digitális szolgáltatások és megoldások kidolgozásának, továbbá koordinált és összehangolt bevezetésének elősegítése;
35. SZORGALMAZZA, hogy – a többéves pénzügyi keretről szóló tárgyalások eredményének sérelme nélkül – álljanak rendelkezésre finanszírozási források többek között a közlekedéssel kapcsolatos digitális rendszerek, szolgáltatások és megoldások mihamarabbi kidolgozásának és bevezetésének jövőbeli támogatására;
36. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy a digitális közlekedés témájában 2017. november 8–10-én Tallinban megrendezett konferencia résztvevői egyértelműen elismerték a közlekedési ágazatban végbemenő digitális fejlődés jelentőségét, és valamennyi érintett felet arra ÖSZTÖNZI, hogy folytassanak folyamatos párbeszédet a közlekedés digitalizációjáról.