



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2022. február 4.  
(OR. en)

5967/22

TRANS 63  
DELECT 16  
TELECOM 40  
IND 30  
DIGIT 25

## FEDŐLAP

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. február 2.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	C(2022) 492 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE (2022.2.2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a C(2022) 492 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: C(2022) 492 final



Brüsszel, 2022.2.2.  
C(2022) 492 final

**A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE**

**(2022.2.2.)**

**a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

## INDOKOLÁS

### **1. A JAVASLAT HÁTTERE**

Az intelligens közlekedési rendszerekről (ITS) szóló 2010/40/EU irányelvet kiegészítő (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet előírásokat határoz meg a forgalmi és útdatoknak a közúti hatóságok, a közútkezelők és a szolgáltatók által biztosítandó hozzáférhetőségére, cseréjére, további felhasználására, valamint frissítésére irányulóan az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információk (RTTI) szolgáltatások nyújtása céljából.

A felhatalmazáson alapuló rendelet kimondja, hogy a mellékletében felsorolt, digitális, gépi feldolgozásra alkalmas formában rendelkezésre álló, a transzeurópai közúthálózat (TEN-T), más autópályákhoz vagy a tagállamok által meghatározott kiemelt zónákhoz kapcsolódó adattípusokat az egyes tagállamokban nemzeti hozzáférési pontokon (NAP) keresztül, szabványos formátumban kell megosztani. A felhatalmazáson alapuló rendelet felsorolja továbbá az adatokhoz való hozzáférésre, azok felhasználására és frissítésére vonatkozó feltételeket, a felhatalmazáson alapuló rendeletnek való megfelelés értékelésének módját, valamint azt, hogy miként kell jelentést tenni a rendelet végrehajtásáról. A felhatalmazáson alapuló rendelet 2017. július 13-ától alkalmazandó.

A felhatalmazáson alapuló rendelet nem írja elő olyan adatok létrehozását, amelyek még nem léteznek digitális, géppel olvasható formátumban. Ezért a felhatalmazáson alapuló rendelet követelményei csak a mellékletben felsorolt adattípusokra vonatkoznak, amelyek már léteznek digitális, géppel olvasható formátumban.

Hasonlóképpen, a felhatalmazáson alapuló rendelet az egyéb uniós vagy nemzeti jogszabályokban előírt követelmények sérelme nélkül nem írja elő a mellékletben felsorolt adattípusok ingyenes megosztását. A nemzeti hozzáférési pontok keresőszolgáltatásokat nyújtanak, amelyek lehetővé teszik az érdekelt felek számára annak kiderítését, hogy mely adatok állnak rendelkezésre, és milyen feltételek mellett lehetséges a további felhasználásuk. A nemzeti hozzáférési pontokon felsorolt adatok felhasználási megállapodások tárgyát képezhetik a hozzáférés megadása vagy az adatok megosztása érdekében.

Az intelligens közlekedési rendszerek világa gyorsan változik: a kooperatív, összekapcsolt és automatizált mobilitás új alkalmazásait vezetik be, és továbbiak körvonalazódnak a látóhatáron. Az uniós szintű forgalmi információk szolgáltatásainak további fejlesztésének támogatása érdekében további adattípusokra van szükség, például a városi járműbehajtási szabályozásokra (UVAR) vagy az üzemanyag-töltő/elektromos töltőállomásokra vonatkozóan, hogy pontosabb és megbízhatóbb információk álljanak rendelkezésre a háztól házig történő utazással kapcsolatban; az új adatforrások (például a járműfedélzeti adatok) a forgalomszervezés és az útkarbantartási műveletek javítására is felhasználhatók. Emellett az adatok földrajzi lefedettségét ki kell terjeszteni olyan regionális és városi területekre is, amelyek jelenleg nem tartoznak a felhatalmazáson alapuló rendelet hatálya alá.

Ezek a kérdések – egyéb prioritások mellett – felmerültek az ITS-irányelv aktualizált munkaprogramjában is, amelyet az Európai ITS Bizottság<sup>1</sup> jóváhagyását követően 2018 decemberében fogadtak el<sup>2</sup>, és amely a Bizottság által elvégzendő feladatokat tárgyalja. A munkaprogram célkitűzéseivel összhangban és egy költség-haszon elemzést is magában foglaló alapos vizsgálatot követően javasolták a felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatát.

A felülvizsgálat a 2020 decemberében közzétett fenntartható és intelligens mobilitási stratégia<sup>3</sup> részét képezi a 6. kiemelt terület („Az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás megvalósítása”) 36. intézkedéseként. Ez a felhatalmazáson alapuló rendelet hozzájárul ahhoz, hogy az EU teljes mértékben kihasználhassa az intelligens digitális megoldások és az intelligens közlekedési rendszerek előnyeit. A felülvizsgálatnak célja továbbá az ITS-irányelvet kiegészítő egyéb felhatalmazáson alapuló rendeletek közötti átfedések tisztázása és megközelítésük összehangolása az e területen bekövetkezett fejleményekkel.

A felülvizsgálat az adatokra vonatkozó jogszabályok fejlődésének részét képezi, amit a 2020. februári európai adatstratégia is támogat. E stratégia egyik intézkedésének, az adatkormányzási rendeletnek célja az adatok tényleges további felhasználásának biztosítása annak érdekében, hogy megbízható szolgáltatásokat nyújtsanak az uniós polgároknak, és elkerüljék az adatmonopóliumokat.

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

### **• Jogonalap**

Ez a felhatalmazáson alapuló jogi aktus a 7. cikkel összhangban kiegészíti a 2010/40/EU irányelvet, és a 3. cikkben meghatározott b) kiemelt intézkedésre vonatkozóan külön jogszabályt alkot. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ugyanazon irányelv 12. cikke határozza meg.

### **• Szubszidiaritás**

A forgalmi információk hozzájárulnak a közúti közlekedés biztonságához, csökkentik a forgalmi torlódásokat, és ezáltal mérséklik a járművek kibocsátását, ami az úthasználók és az európai lakosság javát szolgálja. Ez a felhatalmazáson alapuló rendelet az EU egészére kiterjedő kiváló minőségű és folyamatos valós idejű forgalmi információk szolgáltatások nyújtásához szükséges forgalmi és útdatok hozzáférhetőségének, cseréjének, további felhasználásának és frissítésének javítását célozza.

A valós idejű forgalmi információk szolgáltatásoknak már létezik uniós piaca, és a felhasználóknak, az ügyfeleknek, a hatóságoknak, az érintett szolgáltatóknak és a lakosságnak érdekében áll, hogy adottak legyenek a megfelelő feltételek az innovatív továbbfejlesztéshez.

---

<sup>1</sup>

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf)

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

Az EU egészére kiterjedő, határokon átnyúló forgalmi információs szolgáltatások továbbfejlesztését elősegítik a harmonizált adatszolgáltatási követelmények, beleértve a szabványosításra, a hozzáférhetőségre, az adatminőségre és a további felhasználás céljából adatszolgáltatásra kötelezett érdekelt felekre vonatkozó előírásokat. E szolgáltatások működésére vonatkozóan is harmonizált rendelkezésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a (hasonló) információkat Európa-szerte koherens módon nyújtsák.

- **Arányosság**

A digitális információs szolgáltatások változó környezetében a meglévő felhatalmazáson alapuló rendelet hatályon kívül helyezése és felváltása az uniós fellépés legegyszerűbb formája, amely továbbra is megvalósítja a kiváló minőségű és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások Uniószerre történő nyújtására vonatkozó célkitűzést. Ehhez az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak a jövőbeli innovációk figyelembevétele érdekében össze kell hangolniuk a követelményeket a legújabb fejleményekkel és jogszabályokkal. Mivel az információs szolgáltatások egyre inkább támogatják a háztól házig történő hatékony utazást, szükséges, hogy ezek a szolgáltatások a teljes európai közúthálózatra vonatkozóan jó minőségű, szabványos adatok széles köréhez férjenek hozzá.

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

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció**

A javaslat előkészítése érdekében két felmérésre került sor az érdekelt felek körében (2020 áprilisában és 2020 júniusában), két nyilvános munkaértekezletet tartottak (2020. május 8-án és 2020. december 3-án), továbbá három körben interjúkat folytattak kiválasztott érdekelt felekkel<sup>4</sup>.

A megalapozó interjúk első körére 2020 januárjában került sor olyan információk begyűjtése érdekében, amelyek felhasználhatóak a kutatási kérdések finomítására. 2020. február 24-én megtartották az első szakértői találkozót a tagállamokkal, hogy áttekintést nyújtsanak a felhatalmazáson alapuló rendelet addigi végrehajtásáról, a rendelet végrehajtásának tervezett következő lépéseiről és az azt alátámasztó tanulmányról.

Az érdekelt felek körében 2020. március 24. és április 25. között került sor az első célzott felmérésre, amely magában foglalta az ágazatban azonosított problémákról és kihívásokról addig összegyűjtött visszajelzéseket és meglátásokat; erre a felmérésre 153 válasz érkezett. Május 8-án munkaértekezletet tartottak érdekelt felekkel az első felmérés eredményeinek megvitatása és validálása céljából, az érdekelt felekkel folytatott interjúk második körére pedig 2020. május 18. és június 2. között került sor. Ezeket az interjúkat az érdekelt felek munkaértekezlete és a célzott felmérés eredményeinek validálására használták fel.

A második célzott felmérés 2020. szeptember 14-én kezdődött, két hétig volt elérhető, és 96 válaszadót vonzott. Az interjúk harmadik fordulója – amely a tanulmány eredményeinek validálását szolgálta – 2020. október 14-én kezdődött, és három hétig tartott. Összesen 50 részletes interjúra került sor az érdekelt felekkel.

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en)

A költség-haszon elemzés eredményeinek validálása érdekében 2020. november 9. és 20. között öt esettanulmányt választottak ki és finomítottak a különböző típusú nemzeti hozzáférési pontok képviselőivel tartott munkaértekezleteken. 2020. december 3-án záró munkaértekezletet szerveztek az érdekelt felek számára, hogy ismertessék az alátámasztó tanulmány eredményeit a folyamatban részt vevő valamennyi érdekelt féllel. Az érdekelt felek számára szervezett munkaértekezletek mindegyike több mint 100 résztvevőt vonzott.

- **Szakértői vélemények felhasználása**

A Bizottság felkérte a tagállamokat, valamint az EGT-országokat és Svájcot, hogy jelöljenek ki szakértőket, akik részt vesznek a Bizottsággal tartandó találkozón, segítve a felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatának kidolgozását. 2020. február 24. és 2021. április 13. között tizenkét ülésre került sor<sup>5</sup>, amelyek némelyikén az Európai Parlament képviselői is részt vettek. Emellett számos kétoldalú találkozóra került sor a tagállamokkal.

- **Alátámasztó tanulmány**

Egy 2020-ban elkészült alátámasztó tanulmány megvizsgálta az alapvető forgalmi információs szolgáltatásokat, és azt, hogy mely további adattípusok támogathatnák ezeket a szolgáltatásokat. Az alátámasztó tanulmány megvizsgálta e további adattípusok felhatalmazáson alapuló rendeletbe való felvételének költségeit és előnyeit, valamint a földrajzi hatály TEN-T hálózaton és más autópályákon túlmenő kiterjesztését, lehetőség szerint valamennyi adattípus tekintetében. A tanulmány megállapította, hogy az út állapotára vonatkozó dinamikus adatok és a valós idejű forgalmi adatok által lefedett úthálózat részaránya Unió-szerte korlátozott, különösen a felhatalmazáson alapuló rendelet jelenlegi földrajzi hatályán kívül, annak ellenére is, hogy az út állapotára vonatkozó egyes dinamikus adattípusok az RTTI-szolgáltatások szempontjából is döntő fontosságúak (pl. dinamikus sebességkorlátozások, útlezárások).

Figyelembe véve a folyamatok digitalizálásához és/vagy az új érzékelők telepítéséhez szükséges jelentős beruházásokat, a tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy valamennyi érintett úthálózaton előnyökkel jár a torlódások, az utazási idő és a kibocsátások csökkentése tekintetében, ha javítják az ilyen adattípusok bármelyikéhez való hozzáférést azáltal, hogy nemzeti hozzáférési ponton keresztül elérhetővé teszik azokat – feltéve, hogy digitalizált formátumban már rendelkezésre állnak. A felhatalmazáson alapuló rendelet szövegének felülvizsgálata során ezért a kiindulópont az volt, hogy valamennyi úthálózaton javuljon az adatok hozzáférhetősége.

Az alapforgatókönyv mellett három szakpolitikai alternatíva mérlegelésre került sor. Az alapforgatókönyv az ágazat jogalkotási beavatkozás nélküli fejlődését vizsgálta, de számításba vette a pandémiás helyzetet és a közlekedés fenntarthatóságának javítása érdekében az elkövetkező évtizedben meghozandó egyéb intézkedéseket. A szakpolitikai alternatívák a következők voltak:

1. Az 1. szakpolitikai alternatíva, amely további adattípusokat (például városi járműbehajtási szabályozásokat) tartalmazott a TEN-T hálózatra, más autópályákra és kiemelt zónákra kiterjedő jelenlegi földrajzi hatály vonatkozásában, de csak abban

---

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hu&groupID=1941>

az esetben, ha azok digitális, géppel olvasható formátumban már rendelkezésre állnak.

2. A 2. szakpolitikai alternatíva, amely magában foglalta az 1. szakpolitikai alternatívát, valamint a földrajzi hatály kiterjesztését más utakra, mind a jelenlegi, mind a lehetséges további adattípusok tekintetében, amennyiben azok digitális, géppel olvasható formátumban már rendelkezésre állnak.
3. A 3. szakpolitikai alternatíva, amely magában foglalta a 2. szakpolitikai alternatívát, és megvizsgálta az adatok digitális, géppel olvasható formátumban való rendelkezésre állásának kötelezővé tételét, ami azt jelenti, hogy ha az adatok nem állnak rendelkezésre, akkor létre kell őket hozni a legmegfelelőbb földrajzi hatállyal. A tanulmány elejétől fogva és az érdekelt felekkel folytatott megbeszélések során is elismerték, hogy ez nem fog szerepelni a felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatában, mivel ez túllépne az ITS-irányelvben a Bizottságra ruházott hatáskörön. Ez a szakpolitikai alternatíva csak annak vizsgálata céljából került felvételre, hogy milyen hatásokkal jár bizonyos adattípusok hozzáférhetősége a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokra nézve, valamint hogy bevonják a folyamatba ugyanazokat az érdekelt feleket és tagállami szakértőket, a továbbiakban azonban nem kerül szóba.

A tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy a felhatalmazáson alapuló rendeletbe bele kell foglalni a városi járműbehajtási szabályozásokkal, az üzemanyagöltő és elektromos töltőpontokkal és -állomásokkal, a múltbeli forgalmi adatokkal, az egyéb út- és forgalomspecifikus szabályokkal kapcsolatos további adatokat, valamint a járműfedélzeti adatokat is, mivel ezek előnyösek a jelenlegi (pl. navigációs szolgáltatások, intelligens sebességtámogató rendszerek) és a jövőbeli (pl. kooperatív, összekapcsolt és automatizált mobilitás) RTTI-szolgáltatások számára. Megállapította továbbá, hogy a felhatalmazáson alapuló rendelet földrajzi hatályát ki kell terjeszteni a teljes úthálózatra, nem csupán a további adattípusok, hanem a jelenleg a felhatalmazáson alapuló rendelet hatálya alá tartozó valamennyi adat tekintetében is. Ez megkönnyíti a háztól házig történő utazást, és biztosítja, hogy az adatok az úthálózat minden részén hozzáférhetőek legyenek, ideértve például az üzemanyagöltő és az elektromos töltőállomások elhelyezkedésére és rendelkezésre állására vonatkozó adatokat, amelyek különösen kritikusak azokon a területeken, ahol kevés ilyen létesítmény található.

A további adattípusok esetében az elemzés azt javasolta, hogy amennyiben a teljes úthálózatra vonatkozó múltbeli forgalmi adatok és járműfedélzeti adatok már rendelkezésre állnak digitális, géppel olvasható formátumban, azokat a nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhetővé kell tenni (2. szakpolitikai alternatíva).

Az alátámasztó tanulmány megerősítette azokat az érveket, amelyek szerint – adattípusok hozzáadásával és a földrajzi hatálynak a teljes úthálózatra való kiterjesztésével – felül kell vizsgálni a felhatalmazáson alapuló rendeletet. Az előírások és a szabványosítási követelmények egyéb frissítései a fentiekben és az 5.1. szakaszban leírtaknak megfelelően kerültek be a felülvizsgált szövegbe.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A szükséges változtatások mértékére tekintettel, valamint a felhatalmazáson alapuló rendelet egyértelműségének és olvashatóságának megőrzése érdekében a Bizottság a meglévő (EU)

2015/962 felhatalmazáson alapuló rendelet hatályon kívül helyezését és felváltását javasolja. A jogszabályok egyszerűsítésének és/vagy a szükségtelen költségek csökkentésének lehetőségét az adattípusok tekintetében az ITS-irányelv szerinti különböző felhatalmazáson alapuló rendeletek között fennálló átfedések megszüntetése, valamint a jelentéstételnek az ITS-irányelv eredményjelentéseibe való belefoglalása kínálta.

- **Alapjogok**

Az Európai Unióban a személyes adatok védelme az Európai Unió Alapjogi Chartájának 8. cikke alapján garantált. Amennyiben az e felhatalmazáson alapuló rendeletben előírt intézkedések személyes adatok kezelésével járnak, azokat az uniós joggal, különösen az általános adatvédelmi rendelettel (GDPR – (EU) 2016/679 rendelet) és az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelvvel (2002/58/EK irányelv) összhangban kell végrehajtani.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Az új felhatalmazáson alapuló rendelet alkalmazásából közvetlenül eredő következmények nem várhatók az uniós költségvetésre nézve.

#### **5. EGYÉB ELEMEK**

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletesebb magyarázata**

##### **5.1. További adattípusok, átszervezett és átnevezett adatkategóriák és jobb szinergiák más jogszabályokkal**

A korábbi adatkategóriákat (statikus adatok, az út állapotára vonatkozó dinamikus adatok és forgalmi adatok) átnevezték, és adattípusaikat átrendezték, hogy jobban megfeleljenek az adatjellemzőknek és az egyedi követelményeknek. Az új adatkategóriák az infrastruktúrára vonatkozó adatok, a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok, a hálózat állapotára vonatkozó adatok, valamint a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok. Az új, felhatalmazáson alapuló rendeletben bevezetett további adattípusok a következők:

- az infrastruktúrára vonatkozó adatok:
  - az üzemanyagtöltő állomások és elektromos töltőállomások elhelyezkedése;
  - a szolgáltatási területek és a pihenőhelyek elhelyezkedése;
- a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok:
  - tömegre/hosszúságra/szélességre/magasságra vonatkozó korlátozások;
  - egyirányú utcák;
  - övezeti érvényességű korlátozások, tilalmak vagy kötelezettségek határai, aktuális behajtási státusz és a szabályozott közlekedési övezetekben való közlekedés feltételei;
- a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok:

- az üzemanyagöltő állomások és az alternatív üzemanyag típusokhoz szükséges töltőállomások rendelkezésre állása;
- az eseti üzemanyagöltés/feltöltés ára.

Bizonyos adattípusokat töröltek vagy átneveztek annak érdekében, hogy jobban igazodjanak a multimodális utazási információs szolgáltatásokról szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelethez és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelvhez<sup>6</sup>. Például a parkolásra vonatkozó adatokat törölték; az úthasználati díjakra vonatkozó adatok tekintetében pedig beillesztettek egy hivatkozást a rendelkezésre álló kiskereskedelmi csatornákra és az úthasználati díj fizetésének módjára (összhangban az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelettel).

Amint azt az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről és a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat (COM(2021) 559 final) (45) és (46) preambulumbekzdése hangsúlyozza, a fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános töltőállomások földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ez magában foglalja az intelligens töltési és a kétirányú töltési szolgáltatások rendelkezésre állására vonatkozó információkat, valamint az értékesített alternatív üzemanyagok megújuló részarányára vonatkozó információkat, amint azt a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról szóló (EU) 2018/2001 irányelv módosításáról szóló irányelvre irányuló javaslat 20a. cikke előírja. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés” (IDACS) elnevezésű – az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében folyamatban lévő – programtámogató tevékenység eredményei alapján az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése keretében meg kell állapítani az elektromos és egyéb töltésre vonatkozó adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozó adattípusokkal és az érdekelt felek ez irányú kötelezettségeivel kapcsolatos követelményeket.

A vonatkozó cikkek kiegészültek a mellékletben szereplő olyan adattípusok hozzáférhetőségét és további felhasználását támogató rendelkezésekkel, mint a múltbeli adatok, a prediktív adatok és a járműfedélzeti adatok.

## **5.2. A földrajzi hatály kiterjesztése és a kulcsfontosságú adattípusok kiemelt kezelése**

A felhatalmazáson alapuló rendelet földrajzi hatályát kiterjesztették a teljes úthálózatra, a magánutak kivételével. A TEN-T hálózat részét képező, illetve autópályának vagy elsődleges útnak kijelölt magánutak nem tartoznak e mentesség hatálya alá. A földrajzi hatály e kiterjesztése 2028. január 1-jétől alkalmazandó a felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletében felsorolt valamennyi adattípusra.

Bevezetésre került egy közbenső lépés, amellyel lehetővé válik a tagállamok számára, hogy fokozatosan növeljék az adatokhoz való hozzáférést, azáltal, hogy felkérik őket, határozzák meg azon elsődleges utak – azaz nagyobb városokat és/vagy régiókat összekötő utak –

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

hálózatát, amelyek nem minősülnek az átfogó transzeurópai közúthálózat részének vagy autópályának. A TEN-T hálózatról, egyéb autópályákról és elsődleges utakról szóló felhatalmazáson alapuló rendeletben felsorolt valamennyi adattípusnak 2025. január 1-jéig hozzáférhetőnek kell lennie a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül.

A felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletében felsorolt adattípusok közül egyes adattípusok jellegüknél fogva „kulcsfontosságúnak” minősülnek: ezek tájékoztatást nyújtanak azokról a szabályozásokról, korlátozásokról vagy biztonságot érintő helyzetekről, amelyek miatt a közúthasználók útlezárásoknak, bírságoknak vagy veszélyes helyzeteknek lehetnek kitéve. Annak biztosítása érdekében, hogy az ezen adattípusok hozzáférhetővé tételére irányuló munka a lehető leghamarabb megkezdődjön, az új felhatalmazáson alapuló rendelet a teljes úthálózatra vonatkozóan ugyanazt a határidőt szabja meg, 2025. január 1-jében (amennyiben ezek az adattípusok léteznek digitális, géppel olvasható formátumban).

### **5.3. Az adatok további felhasználásának javítása a forgalmi információk szolgáltatásokban**

Az adatokhoz való jobb hozzáférés előnyeinek kihasználása érdekében az adatokat fel kell használni a forgalmi információk szolgáltatásokban. Ezért az új felhatalmazáson alapuló rendelet szigorította az egyes adattípusok további felhasználására vonatkozó rendelkezéseket. Amennyiben valamely tagállam egy nemzeti hozzáférési ponton keresztül közlekedési szabályokat, forgalmi terveket vagy ideiglenes forgalomszervezési intézkedéseket tesz hozzáférhetővé, a Bizottság azt javasolja, hogy a szolgáltatókat kötelezzék ezen adatok további felhasználására az úthasználóknak nyújtott szolgáltatásaik során, hogy az e szolgáltatásokon keresztül nyújtott információk összhangban legyenek a hozzáférhetővé tett adatokkal. Ezáltal a hatóságok jobban ösztönözve lesznek arra, hogy digitalizálják ezeket az adattípusokat, mivel azok hozzáférhetővé tétele növeli a társadalmi előnyöket és javítja a szakpolitikai eredményeket. Emellett javították és valamennyi adatbirtokosra kiterjesztették azokat a meglévő rendelkezéseket, amelyek az adatok pontatlanságainak a hatóságok felé történő bejelentésére vonatkoznak, ezáltal pedig javulna az adatok minősége.

### **5.4. Rugalmasság a szabványok és az adatminőségi követelmények továbbfejlesztéséhez**

A felhatalmazáson alapuló rendelet kifejezetten megemlíti több különböző szabványt, amelyek közül a DATEX II valamennyi adatkategóriában alkalmazandó<sup>7</sup>. A szöveg adott esetben kiegészült az európai térinformációs infrastruktúrára (INSPIRE)<sup>8</sup> és a TN-ITS platformra<sup>9</sup> való hivatkozásokkal, valamint azzal a követelménnyel, hogy a tagállamoknak együtt kell működniük, ha bizonyos adattípusokra vonatkozóan hiányoznak az európai szabványok, vagy meg kell határozniuk a közös alternatívaként használható szabványokat. A cél a további szabványosítási munka harmonizálása és a különböző szabványok alkalmazásából eredő széttagoltság elkerülése.

Ugyanezt a megközelítést alkalmazták az adatminőségi követelmények meghatározásának vonatkozásában is, amelyeket az együttműködő tagállamoknak és az érdekelt feleknek kell

<sup>7</sup> <https://datex2.eu/>

<sup>8</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/>

<sup>9</sup> <https://tn-its.eu/>

kidolgozniuk. A minőségi követelményekkel és metaadat-specifikációkkal kapcsolatos meglévő munkát folyamatosan fejleszteni és harmonizálni kell.

### **5.5. A járműfedélzeti adatok további felhasználásának javítása**

A járműfedélzeti adatok adatforrásként szolgálhatnak számos, a felhatalmazáson alapuló rendeletben szereplő adattípushoz. Ez a forrás felhasználható például a sebesség, az utazási idő, a rossz útviszonyok, valamint az úthálózaton bekövetkező balesetek és események meghatározásához. Annak érdekében, hogy ezt az adatforrást meghatározott közút-üzemeltetési feladatok, például forgalomszervezés és eszközkezelés céljára hasznosítsák, a hatóságok az új felhatalmazáson alapuló rendelet értelmében kérhetik a járműfedélzeti adatok birtokosait és a szolgáltatókat, hogy tisztességes, észszerű és megkülönböztetésmentes (FRAND) feltételek mellett osszák meg a releváns adattípusokat. Személyes adatok felhasználása esetén az adatkezeléshez szükséges, hogy a hatóságok az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésével összhangban megállapíthassák a jogszerű alapot. A cél azon akadályok csökkentése, amelyek gátolják, hogy a hatóságok hozzáférjenek az adatokhoz vagy igénybe vegyék az ezen adatokon alapuló szolgáltatásokat, és hogy felhasználhassák az adatokat/szolgáltatásokat az úthasználók tájékoztatásának javítása, a forgalomszervezés optimalizálása és a közúti biztonság növelése érdekében.

### **5.6. A végrehajtás és a jelentéstétel fokozatos bevezetése**

Biztosítandó, hogy a tagállamok és az ágazat számára elegendő idő álljon rendelkezésre az új felhatalmazáson alapuló rendeletnek való megfelelésre, szakaszos ütemterv javasolt a végrehajtáshoz. A tagállamoknak 2023. január 1-jéig kell jelentést tenniük a területükön található elsődleges utak (azaz nagyobb városokat és/vagy régiókat összekötő, és az átfogó transzeurópai közúthálózat részének vagy autópályának nem minősülő, városi területeken kívül elhelyezkedő utak) azonosításáról, amihez felhasználhatják a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvhez megállapított fogalom meghatározást<sup>10</sup>.

Az e felhatalmazáson alapuló rendelet végrehajtására vonatkozó további információk – bár azokat a 12. cikk részletezi – a 2010/40/EU irányelv 17. cikkének (3) bekezdésében előírt eredményjelentések részét fogják képezni. Ez egyszerűsíti a jelentéstételi kötelezettségeket, mivel ezek az eredményjelentések az irányelv és e felhatalmazáson alapuló rendelet végrehajtására egyaránt kiterjednek.

Az első mérföldkö (a kulcsfontosságú adattípusokhoz való hozzáférés a teljes úthálózaton, valamennyi adattípushoz való hozzáférés a TEN-T hálózaton, egyéb autópályákon és elsődleges utakon) 2025. január 1-jére van kitűzve. 2028. január 1-jéig biztosítandó a hozzáférés a teljes úthálózatra vonatkozóan valamennyi adattípushoz, de ez csak azokra az adatokra vonatkozik, amelyek már rendelkezésre állnak digitális, géppel olvasható formátumban, és ezért a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül újra felhasználhatók.

---

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

# A BIZOTTSÁG (EU) .../... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2022.2.2.)

**a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló, 2010. július 7-i 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>11</sup> és különösen annak 7. cikkére,

mivel:

- (1) A 2010/40/EU irányelv 3. cikkének b) pontja kiemelt intézkedésként határozza meg az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtását az előírások és szabványok kidolgozása és alkalmazása tekintetében.
- (2) A 2010/40/EU irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a Bizottság elfogadja az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtására szolgáló intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitás, kölcsönös átjárhatóság és folyamatosság biztosításához szükséges előírásokat. A Bizottság ezeket az előírásokat az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben állapítja meg azzal a céllal, hogy Unió-szerte javítsa a kiváló minőségű és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok hozzáférhetőségét, cseréjét, további felhasználását és frissítését.
- (3) Továbbra is az adatok szolgálnak háttér-információként a valós idejű forgalmi információk előállításához. Mivel az ITS kiépítése Unió-szerte egyre gyorsul, ehhez folyamatos támogatásra van szükség a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása szempontjából releváns meglévő és új adattípusokhoz való fokozott és zökkenőmentes hozzáférés formájában, nagyobb földrajzi lefedettséggel. Ezért naprakésszé kell tenni az adatszolgáltatásra vonatkozó követelményeket annak érdekében, hogy a végfelhasználók számára nyújtott információs szolgáltatásokban

---

<sup>11</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.).

továbbra is biztosítani lehessen a hatékony további felhasználást. Ezek az aktualizált követelmények potenciálisan érinthetik a teljes adatláncot, az adatok beszerzésétől, formázásától és összesítésétől a terjesztésig és a forgalmi információs szolgáltatásokba való belefoglalásig.

- (4) A 2010/40/EU irányelv 5. cikke úgy rendelkezik, hogy az ugyanazon irányelv 6. cikke alapján elfogadott előírások alkalmazandók az ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra azok kiépítése során; ez nem érinti az egyes tagállamoknak az említett alkalmazásoknak és szolgáltatásoknak a saját területükön való kiépítésére vonatkozó döntéshez való jogát.
- (5) Ezen előírások a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások mindegyikére vonatkoznak, a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott más jogi aktusokban – azaz a 885/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben<sup>12</sup> és a 886/2013/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben<sup>13</sup> – elfogadott különös előírások sérelme nélkül.
- (6) Az Unióban már létezik a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások piaca, és mind a felhasználóknak és ügyfeleknek, mind ezen szolgáltatások nyújtóinak érdekében áll, hogy megfelelő feltételek jöjjenek létre e piac fennmaradásához és innovatív módon való továbbfejlesztéséhez. A valós idejű forgalmi információs szolgáltatások tekintetében az (EU) 2019/1024 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>14</sup> minimális szabályokat állapít meg a közszféra birtokában lévő információk uniós szintű további felhasználásáról. A közúti hatóságok és a közszektorbeli közútkezelők birtokában lévő információk további felhasználása tekintetében az e rendelet által előírt – különösen az adatok frissítésére vonatkozó – szabályokat az (EU) 2019/1024 irányelvben meghatározott szabályok sérelme nélkül kell alkalmazni. A magánszférabeli adatbirtokosok birtokában lévő adatok további felhasználása tekintetében az e rendeletben megállapított szabályok nem írják elő az adatok ingyenes megosztását. A magánszférabeli adatbirtokosok birtokában lévő adatokra – további felhasználásuk szabályozásának céljából – felhasználási megállapodások vonatkozhatnak.
- (7) A 2007/2/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>15</sup> a térinformációk (köztük a „közlekedési hálózatok” téradattéma) megosztása és az azokhoz való, Unió-szerte biztosított nyilvános hozzáférés lehetővé tétele céljából, az Unió környezetvédelmi politikájának és egyéb, a környezetre potenciálisan hatással bíró politikáknak és tevékenységeknek a támogatása érdekében létrehoz egy európai uniós térinformációs infrastruktúrát. Az e rendeletben foglalt előírásoknak összeegyeztethetőnek kell

---

<sup>12</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>13</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>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1024 irányelve (2019. június 20.) a nyílt hozzáférésű adatokról és a közszféra információinak további felhasználásáról (HL L 172., 2019.6.26., 56. o.).

<sup>15</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.).

lenniük a 2007/2/EK irányelv, valamint az azt végrehajtó jogi aktusok – különösen az 1089/2010/EU bizottsági rendelet<sup>16</sup> – által meghatározott előírásokkal. Ezen előírások alkalmazásának valamennyi, infrastruktúrára vonatkozó adattípusra történő kiterjesztése előmozdíthatja a további harmonizációt is ezen a téren.

- (8) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>17</sup> meghatározza a transzeurópai közlekedési törzshálózat és az átfogó transzeurópai közlekedési hálózat részét képező közúti közlekedési infrastruktúrát. A forgalomra vonatkozó ismétlődő külső hatások és más forgalomszervezési nehézségek – mint például forgalmi dugók, légszennyezés vagy zaj – nem korlátozódnak a transzeurópai közúti hálózatra vagy az autópályákra. Valójában az ismétlődő forgalmi dugók jelentős része városi térségekben jelentkezik. Ezenkívül az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásoknak lehetővé kell tenniük a háztól házig történő utazást, és nem korlátozódhatnak az átfogó transzeurópai közúthálózatra és egyéb autópályákra. A tagállamoknak ezért ezeket az előírásokat a teljes úthálózatra kell alkalmazniuk, kivéve a nem közúti vagy közlekedési hatóság tulajdonában lévő utakat. A közúti vagy közlekedési hatóság tulajdonában lévő, de üzemeltetési koncesszió formájában magánjogi szervezetre bízott utak nem tartozhatnak e kivétel hatálya alá.
- (9) A közúti hatóságoknak vagy a közútkezelőknek rendelkezésre kell bocsátaniuk a megbízható forgalmi információs szolgáltatások továbbfejlesztése és a közlekedésbiztonság javítása szempontjából kulcsfontosságúnak ítélt konkrét adattípusokat, például a közlekedési szabályokat, korlátozásokat, valamint út- vagy sávlezárásokat. Fontosságuk miatt ezeket az adattípusokat más adattípusokhoz képest korábbi mérföldkőként kell hozzáférhetővé tenni.
- (10) Annak érdekében, hogy az adatok hozzáférhetősége és szabványosítása terén sor kerülhessen a szükséges fejlesztésekre, tekintetbe kell venni a fokozatos végrehajtást. E fokozatos bevezetésnek lehetővé kell tennie a földrajzi lefedettség és az adatokhoz való hozzáférés megvalósítható és fokozatos növelését. E célból a tagállamoknak meg kell határozniuk a területükön található elsődleges úthálózatot. Ezen elsődleges úthálózat meghatározásához a tagállamok felhasználhatják a hálózatnak a 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikkében előírtak szerinti fogalommeghatározását.
- (11) Tekintettel az adatforrások sokféleségére – az infrastruktúraalapú érzékelőktől az érzékelőként működő járművekig – fontos, hogy az előírások igazodjanak a vonatkozó adatkategóriákhoz és adattípusokhoz, lefedve többféle lehetséges adatforrást és az adatok létrehozásához vagy frissítéséhez használt technológiát.
- (12) Amennyiben az e rendeletben előírt intézkedések személyes adatok feldolgozását vonják maguk után, azt a személyes adatok és a magánélet védeleméről szóló uniós jogszabályokkal, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi

---

<sup>16</sup> A Bizottság 1089/2010/EU rendelete (2010. november 23.) a 2007/2/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv téradatkészletek és -szolgáltatások interoperabilitására vonatkozó rendelkezéseinek végrehajtásáról (HL L 323., 2010.12.8., 11. o.).

<sup>17</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.).

rendelettel<sup>18</sup> és adott esetben a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban kell végezni. A 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv egyes részei a nem személyes adatok kezelésére is alkalmazandók.

- (13) A harmonizált és fennakadásmentes valós idejű forgalmi információs szolgáltatások kiépítése céljából a tagállamoknak az európai és nemzetközi szabványügyi szervezetek által nyújtott meglévő műszaki megoldásokra és szabványokra kell támaszkodniuk – mint például a DATEX II (CEN/TS 16157 és annak továbbfejlesztett verziói), illetve az ISO szabványok. Az olyan adattípusok esetében, amelyekre nincsen szabványos formátum, ösztönözni kell a tagállamokat és érdekelt feleket, hogy állapodjanak meg az adatok meghatározásáról, az adatformátumról és a metaadatokról.
- (14) Több dinamikus helymeghatározási módszer már létezik az Unióban, és ezeket a tagállamokban is alkalmazzák. A különböző dinamikus helymeghatározási módszerek használatát továbbra is meg kell engedni. A tagállamokat és érdekelt feleket azonban ösztönözni kell arra, hogy működjenek együtt a megengedett helymeghatározási módszerekről történő megegyezés érdekében, szükség esetén az európai szabványügyi testületeken keresztül.
- (15) Az adatok elérhetősége és azoknak a közúti hatóságok és közútkezelők általi rendszeres frissítése nélkülözhetetlen a naprakész és pontos digitális térképek készítéséhez, amelyek kulcsfontosságúak a megbízható ITS-alkalmazások számára. A digitálístérkép-készítőket ösztönözni kell arra, hogy a releváns adatok frissítéseit minél gyorsabban integrálják meglévő térképükbe és térképfrissítési szolgáltatásaikba. A közrendvédelmi célok – például a közúti biztonság – teljesülése érdekében a szolgáltatóknak és a digitálístérkép-készítőknek együtt kell működniük a hatóságokkal az adataikban található pontatlanságok kijavítása érdekében.
- (16) A pontos és aktuális adatokhoz való hozzáférés nélkülözhetetlen az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához. A vonatkozó adatokat a közúti hatóságok, a közútkezelők, a járműfedélzeti adatok birtokosai, az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek, az útdíj-üzemeltetők és a valós idejű forgalmi információs szolgáltatók gyűjtik és tárolják. Ezen adatok ilyen szolgáltatások nyújtását szolgáló cseréjének és további felhasználásának megkönnyítése érdekében a közúti hatóságoknak, a közútkezelőknek, a járműfedélzeti adatok birtokosainak, az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt feleknek, az útdíj-üzemeltetőknek és a valós idejű forgalmi információs szolgáltatóknak egy nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül kereshetővé és hozzáférhetővé kell tenniük az adatokat, a hozzájuk kapcsolódó metaadatokat és az adatok minőségére vonatkozó információkat a többi közúti hatóság, közútkezelő, elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt fél, útdíj-üzemeltető és valós idejű forgalmi információs szolgáltató, valamint digitálístérkép-készítő részére. A hozzáférési pontot az adatok típusától függően adattár, adatnyilvántartás, internetes portál vagy egyéb hasonló formában is létre lehet hozni. A nemzeti vagy közös hozzáférési pontok olyan más helyekre is irányíthatnak, ahol az adatok hozzáférhetőek, anélkül, hogy magukat az adatokat tárolnák. A tagállamoknak át kell szervezniük a meglévő nyilvános vagy magán hozzáférési pontokat egyetlen pontba, lehetővé téve az ezen előírások hatálya

---

<sup>18</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 (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

alá tartozó releváns és rendelkezésre álló adatok minden típusához való hozzáférést. A tagállamok továbbra is használhatják az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet alapján létrehozott hozzáférési pontokat, emellett szabadon dönthetnek úgy, hogy a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott egyéb felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak megfelelően létrehozott hozzáférési pontokat használják az e rendelet hatálya alá tartozó adatok hozzáférési pontjaként is.

- (17) Annak érdekében, hogy a közúti hatóságok, közútkezelők, elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek, útdíj-üzemeltetők, szolgáltatók és digitálistérkép-készítők sikeresen és költséghatékonyan kereshessék és használhassák a releváns adatokat, ezen adatok tartalmát és struktúráját megfelelően – alkalmas metaadatok használatával – le kell írni.
- (18) A valós idejű forgalmi információs szolgáltatásoknak pontosnak kell lenniük annak érdekében, hogy a végfelhasználók a megbízhatóság és az időszerűség tekintetében a lehető legjobb tájékoztatást kaphassák. Annak érdekében, hogy az úthasználók fokozott előnyöket élvezhessenek a közúti közlekedésbiztonság javulása és a forgalmi torlódások csökkentése terén, ezeknek a szolgáltatásoknak tükrözniük kell a közúti hatóságok prioritásait is, amelyeket például digitálisan hozzáférhető forgalmi tervekben fejeznek ki.
- (19) Ezek az előírások nem kötelezhetik az érdekelt feleket arra, hogy olyan adatokat kezdjenek gyűjteni, amelyeket még nem gyűjtene, vagy hogy olyan adatokat digitalizáljanak, amelyek még nem érhetők el digitális, géppel olvasható formátumban. Az adatok frissítésére vonatkozó egyedi követelmények csak a ténylegesen gyűjtött, és digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álló adatokra alkalmazandók. Ezzel egyidejűleg ösztönözni kell a tagállamokat, hogy keressenek a szükségleteiknek megfelelő költséghatékony megoldásokat az infrastruktúrára vonatkozó, valamint a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó meglévő adataik digitalizálására.
- (20) Ezek az előírások nem kötelezhetik a közúti hatóságokat és a közútkezelőket forgalmi tervek vagy ideiglenes forgalomszervezési intézkedések meghatározására vagy végrehajtására. Nem kötelezhetik a szolgáltatókat arra, hogy bármilyen adatukat megosszák más szolgáltatókkal. Helyénvaló, hogy a szolgáltatók szabadon köthessenek egymással kereskedelmi megállapodásokat a releváns adatok további felhasználásáról.
- (21) A tagállamokat és az ITS-ben érdekelt feleket ösztönözni kell az adatminőség közös definíciójának kidolgozása érdekében történő együttműködésre, annak céljából, hogy a forgalmi adatok értékláncában egységes adatminőségi mutatókat használjanak, mint például az adatok teljessége, pontossága és naprakész volta, a használt adatszerzési és helymeghatározási mód, valamint az alkalmazott minőség-ellenőrzések. Ösztönözni kell őket arra is, hogy további erőfeszítéseket tegyenek a különböző adattípusokhoz tartozó minőségmérés és -ellenőrzési módszerek kidolgozása terén. A tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a folyamatban lévő és a jövőbeli koordinációs projektek keretében megosszák egymással az e téren szerzett tudásukat, tapasztalatukat és bevált gyakorlatukat.
- (22) Elismert tény, hogy a magánszolgáltatók és a járműfedélzeti adatok birtokosai által létrehozott adatok, valamint valós idejű forgalmi információs szolgáltatások felhasználása költséghatékony módszert jelenthet a közúti hatóságok és a közútkezelők

számára a forgalomszervezés, a közúti közlekedésbiztonság, továbbá az infrastruktúra-kezelés és -karbantartás javítása szempontjából. A hozzáférés akadályainak csökkentése és a további felhasználás feltételeinek átláthatóvá tétele érdekében a hatóságoknak közös FRAND-feltételeket kell alkalmazniuk, amikor ilyen adatokat vagy szolgáltatásokat kapnak a fent említett feladatokhoz. A Bizottság arra ösztönzi a tagállamokat és az érdekelt feleket, hogy határozzák meg az e közfeladatok végrehajtásához szükséges releváns adattípusok további felhasználására vonatkozó közös FRAND-feltételeket.

- (23) A magánszolgáltatók felhasználhatják a közúti hatóságok és közútkezelők által gyűjtött adatokat saját valós idejű forgalmi információs szolgáltatásaik bemeneti adataiként. Ezen adatok ilyen további felhasználásának módozatait és feltételeit – az (EU) 2019/1024 irányelv<sup>19</sup> rendelkezéseinek sérelme nélkül – az érintett felekre kell bízni. A közúti hatóságok és a közútkezelők által szolgáltatott bizonyos adattípusokat, például a forgalmi terveket, a közlekedési szabályokat és korlátozásokat, valamint az ideiglenes forgalomszervezési intézkedéseket a magánszolgáltatóknak fel kell használniuk annak biztosítása érdekében, hogy az úthasználók valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokon keresztül hozzáférjenek a releváns információkhoz.
- (24) Ezen előírások helyes végrehajtásának biztosítása érdekében a tagállamoknak értékelniük kell, hogy a közúti hatóságok, a közútkezelők, a digitálistérkép-készítők, az útdíj-üzemeltetők, az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek, a járműfedélzeti adatok birtokosai és a szolgáltatók teljesítik-e az adatokhoz való hozzáférhetőségre, azok cseréjére, további felhasználására és frissítésére vonatkozó követelményeket. Helyénvaló lehetővé tenni az illetékes hatóságok számára, hogy e célból a közúti hatóságok, közútkezelők, digitálistérkép-készítők, útdíj-üzemeltetők, az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek, a járműfedélzeti adatok birtokosai és a szolgáltatók által benyújtott, bizonyítékokon alapuló megfeleléségi nyilatkozatokra hagyatkozzanak. A tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy összehangolják a megfelelés értékelésére vonatkozó megközelítésüket a folyamatban lévő és a jövőbeli koordinációs projekteken, amelyek elősegítik e rendelet előírásainak végrehajtását.
- (25) Ezen előírások nem korlátozzák a rádiós műsorsugárzók véleménynyilvánítási szabadságát, mivel nem kötelezik őket, hogy a terjesztett információkkal kapcsolatban állást foglaljanak, és elegendő teret hagynak a tagállamoknak a rádiós műsorsugárzók véleménynyilvánítási szabadságával kapcsolatos nemzeti alkotmányos hagyományaik figyelembevételére.
- (26) Figyelembe véve a szükséges változtatások mértékét, az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletet hatályon kívül kell helyezni,

---

<sup>19</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1024 irányelve (2019. június 20.) a nyílt hozzáférésű adatokról és a közzféra információinak további felhasználásáról (HL L 172., 2019.6.26., 56. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

*Tárgy és hatály*

- (1) Ez a rendelet meghatározza az adatok adatbirtokosok és adatfelhasználók általi hozzáférhetőségének, cseréjének, további felhasználásának és frissítésének biztosításához szükséges előírásokat az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása céljából, valamint annak biztosítása érdekében, hogy ezek a szolgáltatások pontosak és határokon átnyúlóan elérhetőek legyenek a végfelhasználók számára.
- (2) Ez a rendelet a motorizált forgalom számára nyilvánosan hozzáférhető teljes úthálózatra vonatkozik. Kivételként nem alkalmazandó a magánutakra, kivéve, ha azok az átfogó TEN-T hálózat részét képezik, vagy autópályaként vagy elsődleges útként vannak kijelölve.
- (3) E rendeletet a 2010/40/EU irányelv 5. cikkének megfelelően kell alkalmazni.

*2. cikk*

*Fogalommeghatározások*

E rendelet alkalmazásában a 2010/40/EU irányelv 4. cikkében szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni.

E rendelet alkalmazásában továbbá:

1. „transzeurópai közúti törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott törzshálózat részét képező közúti közlekedési infrastruktúra;
2. „átfogó transzeurópai közúti hálózat”: az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott átfogó hálózat részét képező közúti közlekedési infrastruktúra;
3. „autópálya”: olyan út, amelyet az a tagállam, amelynek területén elhelyezkedik, annak nyilvánított;
4. „adatok hozzáférhetősége”: az adatok bármely időpontban történő lekérésének és megszerzésének lehetősége digitális, géppel olvasható formátumban;
5. „statikus adatok”: olyan adatok, amelyek nem változnak gyakran vagy rendszeresen;
6. „dinamikus adatok”: olyan adatok, amelyek gyakran vagy rendszeresen változnak;
7. „adatok frissítése” vagy „adatfrissítés”: a meglévő adatok bármilyen módosítása, beleértve a törlést és új vagy további elemek hozzáadását is;

8. „valós idejű forgalmi információk”: az infrastruktúrára vonatkozó adatokból, a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatokból, a hálózat állapotára vonatkozó adatokból, valamint a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatokból vagy ezek kombinációjából származó információk;
9. „valós idejű forgalmi információs szolgáltatás”: olyan ITS-szolgáltatás, amely a végfelhasználók számára azonnal valós idejű forgalmi információkat nyújt;
10. „közúti hatóság”: a területi hatáskörébe eső utak tervezéséért, irányításáért vagy kezeléséért felelős hatóság;
11. „közútkezelő”: az út karbantartásáért és kezeléséért, valamint a forgalom szervezéséért felelős köz- vagy magánjogi szervezet;
12. „szolgáltató”: olyan köz- vagy magánszektorbeli szolgáltató, amely valós idejű forgalmi információkat nyújt, kivéve azokat, akik az információt csupán továbbítják az adatok felhasználói számára;
13. „útdíj-üzemeltető”: az (EU) 2019/520 európai parlamenti és tanácsi irányelvben<sup>20</sup> meghatározott útdíjszedési szolgáltató vagy útdíjszedő szerepét betöltő köz- vagy magánjogi szervezet;
14. „adatbirtokos”: bármely olyan jogi személy, érintett vagy köz- vagy magánjogi szervezet, aki vagy amely az alkalmazandó uniós vagy nemzeti joggal összhangban jogosult az ellenőrzése alatt álló, a mellékletben felsorolt adattípusokhoz hozzáférést biztosítani vagy azokat megosztani;
15. „adatifelhasználó”: bármely közúti hatóság, közútkezelő, útdíj-üzemeltető, szolgáltató és digitálistérkép-készítő vagy bármely más szervezet, amely valós idejű forgalmi információk létrehozásához adatokat használ, vagy – amennyiben az adatbirtokos által meghatározott feltételek lehetővé teszik – a mobilitással kapcsolatos egyéb célokra adatokat használ;
16. „végfelhasználó”: bármely úthasználó – természetes vagy jogi személy –, aki hozzáfér valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokhoz;
17. „hozzáférési pont”: olyan digitális interfész, ahol a mellékletben felsorolt adatokat – a hozzájuk tartozó metaadatokkal együtt – további felhasználás céljából hozzáférhetővé teszik a felhasználók számára, vagy ahol ezen adatok forrását és metaadatait további felhasználás céljából hozzáférhetővé teszik a felhasználók számára;
18. „metaadat”: az adat tartalmának strukturált leírása, amely egyszerűsíti ezen adat kereshetőségét és felhasználását;

---

<sup>20</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.).

19. „keresőszolgáltatások”: a kért adatnak a hozzá tartozó metaadatok tartalmának felhasználásával történő keresését, és ilyen tartalmak megjelenítését lehetővé tevő szolgáltatás;
20. „ideiglenes forgalomszervezési intézkedések”: adott közlekedési zavar megoldására és – például – a forgalom szabályozására és irányítására hivatott ideiglenes intézkedések;
21. „forgalmi tervek”: közlekedésszervezők által kidolgozott állandó érvényű forgalomszabályozási intézkedések, melyek célja, hogy az állandó vagy rendszeresen visszatérő forgalmi zavarokat a forgalomáramlás-szabályozás és -irányítás eszközeivel kezeljék;
22. „forgalmi jelzések”: olyan közúti jelzések, jelek, eszközök, figyelmeztetések vagy útburkolati jelek, amelyek a közúti jelzésekről szóló bécsi egyezmény nyomán veszélyt jeleznek, az ilyen veszély ellen meghozandó óvintézkedésekről tájékoztatnak, közúti előírás meglétét jelzik vagy ilyen előírást hajtanak végre;
23. „elsődleges út”: városi területeken kívüli olyan út, amely nagyobb városokat és/vagy régiókat köt össze, és amely nem minősül az átfogó transzeurópai közúthálózat részének vagy autópályának;
24. „magánút”: nem közúti vagy közlekedési hatóság tulajdonában lévő út, kivéve a közúti vagy közlekedési hatóság tulajdonában lévő, de üzemeltetési koncesszió formájában magánjogi szervezetre bízott utakat;
25. „infrastruktúrára vonatkozó adatok”: az úthálózatot vagy az úthálózaton, illetve annak mentén található létesítményeket leíró adatok;
26. „szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok”: olyan adatok, amelyek egy közlekedési szabályhoz vagy az úthálózaton lévő járművekre vonatkozó korlátozáshoz kapcsolódnak;
27. „a hálózat állapotára vonatkozó adatok”: olyan adatok, amelyek az utazást esetlegesen megakadályozó vagy lassító átmeneti helyzeteket írnak le, vagy veszélyes helyzetekben tájékoztathatják a végfelhasználót;
28. „a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok”: az úthálózat aktuális használatát és az úthálózat használati lehetőségeit leíró adatok;
29. „kulcsfontosságú adattípusok”: olyan adattípusok, amelyek döntő fontosságúak a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások fokozott megbízhatósága szempontjából, mivel támogatják a biztonságos és hatékony háztól házig történő utazást és a jövőbeli mobilitási szolgáltatásokat;
30. „járműfedélzeti adatok”: a jármű vagy a járműbe beépített fedélzeti eszköz, illetve a jármű használata közben ITS-alkalmazásokat kínáló személyi eszközök által létrehozott bármely adat;
31. „járműfedélzeti adatok birtokosa”: minden olyan jogalany, amely az adatvédelmi követelmények teljesítése érdekében járműfedélzeti adatokat gyűjt, összesít vagy más típusú adatkezelést végez;

32. „FRAND (tisztességes, észszerű és megkülönböztetésmentes) feltételek”: jóhiszeműen megtárgyalt felhasználási feltételek, amelyek tisztességes ellenszolgáltatás fejében, a többi felhasználóval azonos vagy hasonló feltételek mellett lehetővé teszik a szolgáltatásokhoz vagy adatokhoz való hozzáférést.

### 3. cikk

#### *Nemzeti hozzáférési pontok*

- (1) Minden tagállamnak létre kell hoznia egy nemzeti hozzáférési pontot. A nemzeti hozzáférési pont egységes hozzáférési pontot kínál az adatfelhasználók számára a 4–11. cikkben felsorolt adatbirtokosok által nyújtott és az adott tagállam területére vonatkozó, a mellékletben felsorolt adatokhoz és az adatok frissítéseikhez.
- (2) Az (EU) 2015/962 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 3. cikkének vagy a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott, egyéb felhatalmazáson alapuló jogi aktusokból eredő követelményeknek való megfelelés érdekében létrehozott meglévő nemzeti vagy közös hozzáférési pontok e rendelet alkalmazásában nemzeti hozzáférési pontként használhatók, amennyiben a tagállamok ezt helyénvalónak ítélik.
- (3) A nemzeti hozzáférési pontok keresőszolgáltatásokat nyújtanak az adatfelhasználók számára, ideértve például a kért adatnak a hozzá tartozó metaadatok tartalmának felhasználásával történő keresését és az ilyen tartalmak megjelenítését lehetővé tevő szolgáltatást.
- (4) A köz- és magánszférabeli adatbirtokosok gondoskodnak arról, hogy rendelkezésre bocsássák a metaadatokat annak érdekében, hogy az adatfelhasználók a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül kereshessék és használhassák az adatkészleteket.
- (5) Két vagy több tagállam is létrehozhat egy közös nemzeti hozzáférési pontot.
- (6) A nemzeti hozzáférési ponton keresztül adatokat szolgáltató szervezetek ezt – az alkalmazandó megállapodásokkal összhangban – megtehetik közvetítő útján is, például harmadik fél adatbázisán vagy aggregátoron keresztül. Ez nem mentesíti az eredeti adatbirtokost a szolgáltatott eredeti adatok minőségével kapcsolatos felelősség alól.

### 4. cikk

#### *Az infrastruktúrára vonatkozó adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása*

- (1) A kompatibilis, interoperábilis és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások Uniószerre történő nyújtásának megkönnyítése érdekében a közúti hatóságok, a közútkezelők, az útdíj-üzemeltetők, valamint az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek az általuk gyűjtött, a mellékletben felsorolt, infrastruktúrára vonatkozó adatokat szabványosított formátumban bocsátják rendelkezésre, mint például a közlekedési hálózatokra vonatkozó INSPIRE-

adatspecifikáció, a TN-ITS (CEN/TS 17268 és annak továbbfejlesztett verziói) vagy a DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói). Ezen adatok bármilyen frissítését a 8. cikknek megfelelően kell elvégezni.

Amennyiben kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározására van szükség, a következő feltételeket kell alkalmazni:

- a tagállamok együttműködnek e kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározása érdekében,
- a digitális, géppel olvasható formátumoknak kompatibilisnek kell lenniük az e bekezdés első mondatában említett meglévő szabványokkal.

(2) Az (1) bekezdésben említett adatokat és a hozzájuk tartozó metaadatokat – beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is – a következők szerint kell hozzáférhetővé tenni az Unión belüli adatfelhasználók részére adatsere és további felhasználás céljára:

- a) megkülönböztetésmentesen;
- b) a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi minimumkövetelményeknek megfelelően;
- c) olyan időkereten belül, amely igazodik az adatok valós idejű forgalmi információk létrehozása érdekében történő megbízható és hatékony felhasználásához;
- d) a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül.

(3) Az (1) bekezdésben említett adatokat felhasználó adatfelhasználók és az adatbirtokosok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy az adatokkal kapcsolatos pontatlanságokat haladéktalanul jelezzék annak az adatbirtokosnak, akitől az adatok származnak.

## 5. cikk

### *A szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása*

(1) A kompatibilis, interoperábilis és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások Unió-szerte történő nyújtásának megkönnyítése érdekében a közúti hatóságok, a közútkezelők és az útdíj-üzemeltetők az általuk gyűjtött, a mellékletben felsorolt, szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatokat DATEX II formátumban (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói) vagy TN-ITS formátumban (CEN/TS 17268 és továbbfejlesztett verziói) bocsátják rendelkezésre. Ezen adatok bármilyen frissítését a 9. cikknek megfelelően kell elvégezni.

Amennyiben kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározására van szükség, a következő feltételeket kell alkalmazni:

- a tagállamok együttműködnek e kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározása érdekében,

- a digitális, géppel olvasható formátumoknak kompatibilisnek kell lenniük az e bekezdés első mondatában említett meglévő szabványokkal.
- (2) Az (1) bekezdésben említett adatokat és a hozzájuk tartozó metaadatokat – beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is – a következők szerint kell hozzáférhetővé tenni az Unión belüli adatfelhasználók részére adatsere és további felhasználás céljára:
- a) megkülönböztetésmentesen;
  - b) a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi minimumkövetelményeknek megfelelően;
  - c) olyan időkereten belül, amely igazodik az adatok valós idejű forgalmi információk létrehozása érdekében történő megbízható és hatékony felhasználásához;
  - d) a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül.
- (3) Az (1) bekezdésben említett adatokat felhasználó adatfelhasználók és az adatbirtokosok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy az adatokkal kapcsolatos pontatlanságokat haladéktalanul jelezzék annak az adatbirtokosnak, akitől az adatok származnak.
- (4) A szolgáltatók a végfelhasználót terhelő többletköltségek nélkül feldolgozzák és befoglalják az általuk nyújtott releváns szolgáltatásokba az illetékes hatóságok által kidolgozott és a nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül, géppel olvasható digitális formátumban hozzáférhetővé tett forgalmi tervekre, forgalmi szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatokat.

## *6. cikk*

### *A hálózat állapotára vonatkozó adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása*

- (1) A kompatibilis, interoperábilis és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások Unió-szerte történő nyújtásának megkönnyítése érdekében a közúti hatóságok, a közútkezelők, a járműfedélzeti adatok birtokosai és a szolgáltatók az általuk gyűjtött, a mellékletben felsorolt, a hálózat állapotára vonatkozó adatokat DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói) formátumban szolgáltatják. Ezen adatok bármilyen frissítését a 10. cikknek megfelelően kell elvégezni.

Amennyiben kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározására van szükség, a következő feltételeket kell alkalmazni:

- a tagállamok együttműködnek e kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározása érdekében,
- a digitális, géppel olvasható formátumoknak kompatibilisnek kell lenniük az e bekezdés első mondatában említett meglévő szabványokkal.

- (2) Az (1) bekezdésben említett adatokat és a hozzájuk tartozó metaadatokat – beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is – a következők szerint kell hozzáférhetővé tenni az Unión belüli adatfelhasználók részére adatcsere és további felhasználás céljára:
- a) megkülönböztetésmentesen, amennyiben az adatokat a közúti hatóságok és a közútkezelők biztosítják;
  - b) a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi minimumkövetelményeknek megfelelően;
  - c) olyan időkereten belül, amely igazodik az adatok valós idejű forgalmi információk létrehozása érdekében történő megbízható és hatékony felhasználásához;
  - d) a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül;
  - e) anélkül, hogy a járműfedélzeti adatok birtokosai és a magánszolgáltatók kötelezve lennének arra, hogy adataikhoz hozzáférést biztosítsanak, vagy megosszák azokat magán adatfelhasználókkal. Adataik cseréjére és további felhasználására a magán adatbirtokos által meghatározott feltételek vonatkozhatnak.
- (3) Az (1) bekezdésben említett adatokat felhasználó adatfelhasználók és az adatbirtokosok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy az adatokkal kapcsolatos pontatlanságokat haladéktalanul jelezzék annak az adatbirtokosnak, akitől az adatok származnak.
- (4) A szolgáltatók a végfelhasználót terhelő többletköltségek nélkül feldolgozzák és belefoglalják az általuk nyújtott releváns szolgáltatásokba az illetékes hatóságok által kidolgozott és a nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül, géppel olvasható digitális formátumban hozzáférhetővé tett ideiglenes forgalomszervezési intézkedéseket.
- (5) A végfelhasználók megfelelő, közvetlen tájékoztatása, valamint az útkarbantartás és a közúti közlekedésbiztonság optimalizálása céljából a közúti hatóságok és a közútkezelők felkérhetik a járműfedélzeti adatok birtokosait és a szolgáltatókat, hogy adják meg az általuk a 10. cikk szerint gyűjtött és frissített, a hálózat állapotára vonatkozó adattípusokat. Amennyiben egy közúti hatóság vagy közútkezelő kérésére az adatbirtokos hozzáférhetővé teszi az adatokat, FRAND (tisztességes, észszerű és megkülönböztetésmentes) feltételeket kell alkalmazni. Az adatokat DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói) formátumban vagy a tagállamok által elfogadott bármely digitális, géppel olvasható formátumban kell megadni, a megfelelő metaadatokkal együtt, beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is.
- (6) A közúti hatóságok vagy közútkezelők által archivált, a hálózat állapotára vonatkozó adatok felhasználhatók a közúti infrastruktúra biztonságos üzemeltetéséhez és a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésekhez. Amennyiben azt felhasználási megállapodások nem tiltják, ezeket az adatokat a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül csere és további felhasználás céljából megkülönböztetésmentesen hozzáférhetővé kell tenni.

- (7) Az alkalmazandó felhasználási megállapodások keretein belül a közúti hatóságok vagy közútkezelők által kiszámított, a hálózat állapotára vonatkozó prediktív adatokat a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül adatsere és további felhasználás céljából megkülönböztetésmentesen hozzáférhetővé kell tenni.
- (8) A tagállamok együttműködnek a (6) és (7) bekezdésben említett adatok cseréjére és további felhasználására vonatkozó közös előírások meghatározásában.

### 7. cikk

#### *A hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása*

- (1) A kompatibilis, interoperábilis és folyamatos valós idejű forgalmi információs szolgáltatások Unió-szerte történő nyújtásának megkönnyítése érdekében a közúti hatóságok, a közútkezelők, a szolgáltatók, a járműfedélzeti adatok birtokosai, valamint az elektromos és egyéb töltéssel kapcsolatos érdekelt felek az általuk gyűjtött, a mellékletben felsorolt, a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatokat DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói) formátumban szolgáltatják. Ezen adatok bármilyen frissítését a 11. cikknek megfelelően kell elvégezni.

Amennyiben kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározására van szükség, a következő feltételeket kell alkalmazni:

- a tagállamok együttműködnek e kiegészítő vagy alternatív szabványok meghatározása érdekében,
  - a digitális, géppel olvasható formátumoknak kompatibilisnek kell lenniük az e bekezdés első mondatában említett meglévő szabványokkal.
- (2) Az (1) bekezdésben említett adatokat és a hozzájuk tartozó metaadatokat – beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is – a következők szerint kell hozzáférhetővé tenni az Unión belüli adatfelhasználók részére adatsere és további felhasználás céljára:
- a) megkülönböztetésmentesen, amennyiben az adatokat a közúti hatóságok és a közútkezelők biztosítják;
  - b) a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi minimumkövetelményeknek megfelelően;
  - c) olyan időkereten belül, amely igazodik az adatok valós idejű forgalmi információk létrehozása érdekében történő megbízható és hatékony felhasználásához;
  - d) a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül;
  - e) anélkül, hogy a járműfedélzeti adatok birtokosai és a magánszolgáltatók kötelezve lennének arra, hogy adataikhoz hozzáférést biztosítsanak, vagy megosszák azokat

magán adatfelhasználókkal. Adataik cseréjére és további felhasználására a magán adatbirtokos által meghatározott feltételek vonatkozhatnak.

- (3) A végfelhasználók megfelelő, közvetlen tájékoztatása, valamint a forgalomszervezés és a közúti közlekedésbiztonság optimalizálása céljából a közúti hatóságok és a közútkezelők felkérhetik a járműfedélzeti adatok birtokosait és a szolgáltatókat, hogy adják meg az általuk a 11. cikk szerint gyűjtött és frissített, a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adattípusokat. Amennyiben egy közúti hatóság vagy közútkezelő kérésére az adatbirtokos hozzáférhetővé teszi az adatokat, FRAND (tisztességes, észszerű és megkülönböztetésmentes) feltételeket kell alkalmazni. Az adatokat DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 és továbbfejlesztett verziói) formátumban vagy a tagállamok által elfogadott bármely digitális, géppel olvasható formátumban kell megadni, a megfelelő metaadatokkal együtt, beleértve az adatok minőségére vonatkozó információkat is.
- (4) A közúti hatóságok vagy közútkezelők által archivált, a hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok felhasználhatók a közúti infrastruktúra biztonságos üzemeltetéséhez és a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésekhez. Amennyiben azt felhasználási megállapodások nem tiltják, ezeket az adatokat a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül csere és további felhasználás céljából megkülönböztetésmentesen hozzáférhetővé kell tenni.
- (5) Az alkalmazandó felhasználási megállapodások keretein belül a közúti hatóságok vagy közútkezelők által kiszámított, a hálózat valós idejű használatára vonatkozó prediktív adatokat a 3. cikkben említett nemzeti vagy közös hozzáférési ponton keresztül adatcsere és további felhasználás céljából megkülönböztetésmentesen hozzáférhetővé kell tenni.
- (6) A tagállamok együttműködnek a (4) és (5) bekezdésben említett adatok cseréjére és további felhasználására vonatkozó közös előírások meghatározásában.

## *8. cikk*

### *Az infrastruktúrára vonatkozó adatok frissítése*

- (1) Az infrastruktúrára vonatkozó adatok frissítéseinek legalább a következő paraméterekre ki kell terjedniük:
  - a) a frissítés által érintett, a melléklet 1. pontja szerinti adat típusa;
  - b) a frissítés által érintett állapot helye;
  - c) a frissítés típusa (módosítás, beillesztés vagy törlés);
  - d) a frissítés leírása, amely tartalmazza az aktualizált érték(ek)et és mező(ke)t és a frissített információkat, valamint adott esetben az elavult érték(ek) és mező(k) felváltásának okait;
  - e) az adat frissítésének napja;

- f) az a nap és időpont, amikor az adott állapot megváltozott, illetve amikorra annak megváltoztatását tervezik;
- g) az adatfrissítés minősége a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi követelményeknek megfelelően.

A frissítés által érintett állapot helyét olyan szabványos vagy más, széles körben használt és általánosan elfogadott dinamikus helymeghatározási módszer alkalmazásával kell meghatározni, amely lehetővé teszi e hely egyértelmű dekódolását és interpretálását.

- (2) Az érintett adatbirtokosok az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül biztosítják az infrastruktúrára vonatkozó adatok frissítését, és amennyiben ismert és lehetséges, ezeket a frissítéseket előzetesen megküldik az adatfelhasználóknak.
- (3) Az érintett adatbirtokosok időben kijavítanak minden pontatlanságot, amelyet az adataikban találtak, vagy amelyet az adatok felhasználói és végfelhasználói jeleztek nekik.
- (4) Amikor a digitálistérkép-készítők és a szolgáltatók információkat tárnak a végfelhasználók elé, biztosítaniuk kell, hogy az infrastruktúrára vonatkozó releváns adatfrissítéseket az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül feldolgozzák.

## 9. cikk

### *A szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok frissítése*

- (1) A szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok frissítéseinek legalább a következő paraméterekre ki kell terjedniük:
  - a) a frissítés által érintett, a melléklet 2. és 3. pontja szerinti adat típusa;
  - b) a frissítés által érintett állapot helye;
  - c) a frissítés típusa (módosítás, beillesztés vagy törlés);
  - d) a frissítés leírása, beleértve az esemény bekövetkezésének időtartamát és a frissítés által érintett – például bizonyos járműtípusokra vonatkozó – feltétel(ek)e)t;
  - e) az adat frissítésének napja;
  - f) az a nap és időpont, amikor az adott állapot megváltozott, illetve amikorra annak megváltoztatását tervezik;
  - g) az adatfrissítés minősége a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi követelményeknek megfelelően.

A frissítés által érintett állapot helyét olyan szabványos vagy más, széles körben használt és általánosan elfogadott dinamikus helymeghatározási módszer alkalmazásával kell meghatározni, amely lehetővé teszi e hely egyértelmű dekódolását és interpretálását.

- (2) Az érintett adatbirtokosok az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül biztosítják a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó adatok frissítését, és amennyiben ismert és lehetséges, ezeket a frissítéseket előzetesen megküldik az adatfelhasználóknak.
- (3) Az érintett adatbirtokosok időben kijavítanak minden pontatlanságot, amelyet az adataikban találtak, vagy amelyet az adatok felhasználói és végfelhasználói jeleztek nekik.
- (4) Amikor a digitálistérkép-készítők és a szolgáltatók információkat tárnak a végfelhasználók elé, biztosítaniuk kell, hogy a szabályozásokra és korlátozásokra vonatkozó releváns adatfrissítéseket az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül feldolgozzák.
- (5) A valós idejű forgalmi információkat a lehető leghamarabb megfelelően módosítani kell vagy vissza kell vonni, amint az érintett adat állapota megváltozott.

## *10. cikk*

### *A hálózat állapotára vonatkozó adatok frissítése*

- (1) A hálózat állapotára vonatkozó adatok frissítéseinek legalább a következő paraméterekre ki kell terjedniük:
  - a) a frissítés által érintett adat típusa, a melléklet 4. és 5. pontja szerint, és szükség esetén annak rövid leírása;
  - b) a frissítés által érintett esemény vagy állapot helye;
  - c) a frissítés által érintett esemény vagy állapot előfordulásának időtartama;
  - d) az adatfrissítés minősége a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi követelményeknek megfelelően.

A frissítés által érintett esemény vagy állapot helyét olyan szabványos vagy más, széles körben használt és általánosan elfogadott dinamikus helymeghatározási módszer alkalmazásával kell meghatározni, amely lehetővé teszi e hely egyértelmű dekódolását és interpretálását.

- (2) Az érintett adatbirtokosok az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül biztosítják a hálózat állapotára vonatkozó adatok frissítését, és amennyiben ismert és lehetséges, ezeket a frissítéseket előzetesen megküldik.

- (3) Az érintett adatbirtokosok időben kijavítanak minden pontatlanságot, amelyet az adataikban találtak, vagy amelyet az adatok felhasználói és végfelhasználói jeleztek nekik.
- (4) A valós idejű forgalmi információkat a lehető leghamarabb megfelelően módosítani kell vagy vissza kell vonni, amint az érintett adat állapota megváltozott.
- (5) Amikor a szolgáltatók információkat tárnak a végfelhasználók elé, biztosítaniuk kell, hogy a hálózat állapotára vonatkozó releváns adatfrissítéseket az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül feldolgozzák.

### *11. cikk*

#### *A hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok frissítése*

- (1) A hálózat valós idejű használatára vonatkozó adatok frissítéseinek legalább a következő paraméterekre ki kell terjedniük:
  - a) a frissítés által érintett adat típusa, a melléklet 6. pontja szerint, és szükség esetén annak rövid leírása;
  - b) a frissítés által érintett esemény vagy állapot helye;
  - c) az adatfrissítés minősége a tagállamok által az érintett érdekelt felekkel együttműködésben elfogadott minőségi követelményeknek megfelelően.

A frissítés által érintett esemény vagy állapot helyét olyan szabványos vagy más, széles körben használt és általánosan elfogadott dinamikus helymeghatározási módszer alkalmazásával kell meghatározni, amely lehetővé teszi e hely egyértelmű dekódolását és interpretálását.

- (2) A valós idejű forgalmi információkat vagy a kapcsolódó adatokat a lehető leghamarabb megfelelően módosítani kell vagy vissza kell vonni, amint az érintett adat állapota megváltozott.
- (3) Amikor a szolgáltatók információkat tárnak a végfelhasználók elé, biztosítaniuk kell, hogy a hálózat valós idejű használatára vonatkozó releváns adatfrissítéseket az adatok valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokban való megbízható és hatékony felhasználásának megfelelő időkereten belül feldolgozzák.

### *12. cikk*

#### *A megfelelés értékelése*

- (1) A tagállamok a (2) és (3) bekezdés szerint értékelik, hogy az adatbirtokosok és az adatfelhasználók teljesítik-e a 3–11. cikk rájuk vonatkozó előírásait.

- (2) Az értékelés elvégzése érdekében a tagállamok illetékes hatóságai kérhetik az adatbirtokosoktól és az adatfelhasználóktól a következő dokumentumokat:
- a) az általuk nyújtott adatok, digitális térképek vagy valós idejű forgalmi információs szolgáltatások leírását, valamint az ezek minőségéről és ezen adatok további felhasználásának feltételeiről szóló információkat;
  - b) egy bizonyítékokon alapuló megfeleléségi nyilatkozatot a 3–11. cikk követelményeinek való megfelelésről.
- (3) A tagállamok szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a (2) bekezdés b) pontjában említett nyilatkozatok helyességét.

### *13. cikk*

#### *Jelentéstétel*

- (1) A tagállamok legkésőbb 2023. január 1-jéig benyújtják a Bizottságnak az elsődleges úthálózatba tartozó utak jegyzékét és térképes megjelenítését.
- (2) A tagállamok a 2010/40/EU irányelv 17. cikkének (3) bekezdésében előírt eredményjelentések részeként benyújtják a Bizottságnak a következő információkat:
- a) a mellékletben megjelölt adattípusok hozzáférhetősége, cseréje és további felhasználása területén történt előrelépések;
  - b) a nemzeti hozzáférési ponton keresztül hozzáférhető adatok földrajzi hatálya, az elsődleges úthálózatban és a valós idejű forgalmi információs szolgáltatások adattartalmában bekövetkezett változások, valamint azok minősége – beleértve a minőség meghatározásához használt szempontokat és a nyomon követéséhez alkalmazott eszközöket is;
  - c) a 3–11. cikk követelményeinek való megfelelésről készült, a 12. cikk szerinti értékelés eredményei;
  - d) adott esetben a nemzeti vagy közös hozzáférési ponton végrehajtott változtatások leírása.

### *14. cikk*

#### *Átmeneti rendelkezések*

A 2027. december 31-ig tartó átmeneti időszakban a melléklet 1., 3., 5. és 6. pontja szerinti adattípusokkal kapcsolatos kötelezettségek nem alkalmazandók az alábbiaktól eltérő utakra:

- a) átfogó transzeurópai közúthálózat;
- b) az átfogó transzeurópai közúthálózatba nem tartozó egyéb autópályák;

c) elsődleges utak.

*15. cikk*

*Hatályon kívül helyezés*

Az (EU) 2015/962/EK felhatalmazáson alapuló rendelet 2025. január 1-jétől hatályát veszti.

*16. cikk*

*Hatálybalépés és alkalmazás*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendelet 2025. január 1-jétől alkalmazandó.

A 13. cikket azonban 2023. január 1-jétől kezdődően kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én. 2022.2.2.

*a Bizottság részéről*  
*elnök*  
*Ursula VON DER LEYEN*