



Brüsszel, 2022. május 23.
(OR. fr, en)

9114/22

Intézményközi referenciaszám:
2021/0419(COD)

TRANS 285
TELECOM 220
IND 169
CODEC 694
DATAPROTECT 153
DIGIT 99
IA 73

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	8883/22
Biz. dok. sz.:	15114/21 + ADD1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. december 15-én javaslatot nyújtott be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv (a továbbiakban: ITS-irányelv) módosításáról. A javaslat az uniós közlekedési rendszer korszerűsítését és a tisztább, környezetbarátabb és intelligensebb mobilitásra való átállás támogatását célzó négy kezdeményezésből álló csomag részét képezi.

2. Ennek az EUMSZ 91. cikkén alapuló javaslatnak a fő célkitűzései a következők: a) figyelembe venni a technológiai fejlődést, például az összekapcsolt és automatizált mobilitást vagy a lekérhető alkalmazásokon alapuló mobilitást, és b) javítani az adatok rendelkezésre állását, további felhasználását és interoperabilitását.
3. A javaslat a hatályos irányelv 2019-ben elvégzett értékelése nyomán született. Ez az értékelés a következő problémákat tárta fel: i. az alkalmazások interoperabilitásának és folytonosságának hiánya; ii. az érdekelt felek közötti egyeztetés és hatékony együttműködés hiánya; valamint iii. az adatok nem megfelelő rendelkezésre állása, illetve a megosztással kapcsolatos problémák.
4. E hiányosságok kezelése érdekében a Bizottság többek között az irányelv hatályának kiterjesztését, valamint a közúti biztonsággal, a közlekedéssel és a multimodális utazással kapcsolatos egyes közúti információk digitalizálásának kötelezővé tételét javasolja a TEN-T hálózaton¹, majd a teljes közúthálózaton. Ezzel párhuzamosan a javaslat kötelezővé tenné egyes alapvető ITS-szolgáltatások telepítését is.
5. Ez a javaslat egy jogalkotási kezdeményezésekből álló csomag részét képezi, amelynek célja, hogy hozzájáruljon a közlekedési infrastruktúra dekarbonizációjával, digitalizációjával és rezilienciájának megerősítésével kapcsolatos célok megvalósításához.
6. Ami a digitalizációt illeti, az a 2020. februári európai adatstratégia² része, amelynek értelmében a stratégiai gazdasági ágazatokban és a közérdekű területeken kilenc közös európai adattér létrehozására kerül sor, ideértve a közös európai mobilitási adatteret is. 2021. október 22-i következtetéseiben³ az Európai Tanács gyors előrehaladást szorgalmazott az ilyen ágazati adatterek létrehozásához szükséges intézkedések végrehajtása terén.

¹ Transzeurópai közlekedési hálózat, amelyre vonatkozóan az 1315/2013/EU rendelet iránymutatásokat határoz meg. E rendelet felülvizsgálata jelenti a „hatékony és zöld mobilitási csomag” legfontosabb kezdeményezését.

² COM(2020) 66 final.

³ EUCO 17/21.

7. Az ITS-irányelv e közös európai adattér részeként történő felülvizsgálata hozzájárul a fejlett vezetéstámogató rendszerek, például az általános biztonságról szóló (EU) 2019/2144 rendelet⁴ szerinti új járműrendszerek biztosításához. Emellett a javaslat kiegészíti az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2021. július 14-i új rendeletre (AFIR) irányuló javaslatot⁵ az elektromos töltőpontokra és a töltőállomásokra vonatkozó adatok tekintetében. Az AFIR az irányelv alapján elfogadottaknál részletesebb előírásokat tesz lehetővé, amelyek a műszaki vonatkozásokra összpontosítanak.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNY ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT

8. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki a javaslatért felelős bizottságként, előadóként pedig Rovana Plumb-ot (RO, S&D) nevezte ki. Az Európai Parlament várhatóan a 2022. októberi plenáris ülésen fogadja el álláspontját.
9. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. március 23-án nyilvánított véleményt a javaslatról, a Régiók Európai Bizottsága pedig úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt.

III. A TANÁCSI MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

10. A közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) 2022. január 10-én kezdte meg a javaslattal kapcsolatos munkáját, és 2022. január 17-én és 24-én, február 2-án és 16-án, március 7-én, 14-én és 28-án, április 4-én, 11-én és 28-án, valamint május 5-én és 11-én folytatta azt. A Bizottság által elvégzett hatásvizsgálatot a csoport 2022. január 17-én vitatta meg. Több delegáció kétségeinek adott hangot a Bizottság által tervezett megközelítés arányosságával és az ebből eredő költségbecslésekkel kapcsolatban. A parlamenti vizsgálati fenntartással élő delegációk (DK, PL, SK, SE) időközben visszavonták fenntartásukat. Több delegáció továbbra is általános vizsgálati fenntartással él.

⁴ HL L 325., 2019.12.16., 1. o.

⁵ 10877/21 + ADD1.

11. A delegációk általánosságban üdvözölték a javaslatot, és azt kérték, hogy az ITS-irányelv szerinti alkalmazásokat és szolgáltatásokat a jobb együttműködés és koordináció révén fejlesszék tovább és erősítsék meg. A vita során a felek a következő pontokra összpontosítottak: az arra vonatkozó új kötelezettség, hogy bizonyos adatokat géppel olvasható digitális formátumban kell rendelkezésre bocsátani; a kötelezően szolgáltatandó adatok típusainak, valamint a földrajzi lefedettségnek és a vonatkozó ütemtervnek a meghatározására szolgáló döntéshozatali folyamat; az uniós szintű előírásokba beépítendő elemek leírása; a Bizottság felhatalmazása arra, hogy vészhelyzetekben ideiglenes intézkedéseket fogadjon el; a személyes adatok védelmére és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok; az ITS előírásaira és kiépítésére vonatkozó elvek; továbbá az irányelv átültetésének időpontja.
12. A megbeszélések, a Bizottság által végzett pontosítások és a delegációk írásbeli észrevételei alapján az elnökség a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács (Közlekedés) 2022. június 2-i ülésén kialakítandó általános megközelítés céljából elkészítette a kompromisszumos szöveg tervezetét. A szövegben a Bizottság eredeti javaslatához képest végrehajtott főbb változtatások a következők:

Az adatok rendelkezésre állása és az ITS-szolgáltatások kiépítése (1. cikk (2a) bekezdés, 6a. cikk, 7. cikk⁶; III. és IV. melléklet)

13. A kompromisszum elfogadja azt az elvet, miszerint a tagállamoknak kell gondoskodniuk arról, hogy bizonyos adattípusok rendelkezésre álljanak géppel olvasható digitális formátumban, továbbá biztosított legyen bizonyos ITS-szolgáltatások kiépítése (1. cikk (2a) bekezdés, 6a. cikk, III. és IV. melléklet).

⁶ A cikkekre való hivatkozásokat illetően a számozás a javaslat rendelkezéseivel módosított irányelvnek felel meg.

14. Figyelemmel ugyanakkor azokra a jelentős hatásokra, amelyek a nemzeti erőforrásokra nézve jelentkezhetnek, a delegációk határozottan ragaszkodtak a jobb nyomon követéshez és a tagállamoknak a döntéshozatali folyamatba való nagyobb mértékű bevonásához, mind a kötelezettségek eredeti hatályának meghatározása, mind pedig annak időbeli alakulása tekintetében. Ennek eredményeként az elnökségi kompromisszum az irányelvben meghatározza a rendelkezésre állási és kiépítési kötelezettség hatálya alá tartozó adattípusokat és szolgáltatásokat. Az érintett adatok és szolgáltatások jegyzékei felhatalmazáson alapuló jogi aktussal módosíthatók (1. cikk (2a) bekezdés, 7. cikk, III. és IV. melléklet). A kompromisszumos szöveg ezzel párhuzamosan végrehajtási jogi aktusokat ír elő a földrajzi hatály (a lefedendő hálózatok) és a végrehajtás ütemtervének meghatározása érdekében (6a. cikk, (12a) preambulumbekkezdés). A szöveg megerősíti továbbá az ilyen, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok elfogadása tekintetében a Bizottságra ruházott felhatalmazás keretét (6a. cikk (3) bekezdés és 7. cikk). Ily módon továbbra is érvényre juttatja azt az eredeti törekvést, miszerint kötelezővé kell tenni bizonyos adattípusok rendelkezésre állását, és lehetővé kell tenni e jegyzék felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján történő naprakésszé tételét, ugyanakkor megerősíti a tagállamok részvételét az e törekvés végrehajtásával kapcsolatos folyamatban, azaz a földrajzi lefedettség és az ütemterv meghatározásában.
15. A kompromisszum mindemellett egyértelművé teszi, hogy az a kötelezettség, miszerint bizonyos adatokat géppel olvasható digitális formátumban kell rendelkezésre bocsátani, csak azon adatokra vonatkozik, amelyek esetében a megfelelő, alapul szolgáló információk – megjelenítési formátumuktól függetlenül – már léteznek.
16. A delegációk túlnyomó többsége a döntéshozatali struktúrát illetően kellően kiegyensúlyozottnak találta a kompromisszumot. Néhány delegáció azonban kétségeinek adott hangot a hatályokra és határidőkre vonatkozó döntéshozatal optimális fórumát illetően, ugyanakkor hangsúlyozták: fontos, hogy ne csökkenjen az ITS-szolgáltatások fejlesztésére irányuló ambíciószint.

17. Ami az érintett adattípusokat illeti, a kompromisszumos szöveg kibővíti a jegyzéket (III. melléklet), mégpedig a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokra vonatkozó előírásokról szóló, nemrégiben elfogadott, felhatalmazáson alapuló rendeletben⁷ említett bizonyos adattípusok hozzáadásával. Ami a III. és IV. mellékletben szereplő adat- és szolgáltatástípusok ismertetését illeti, a kompromisszumos szöveg a bizottsági javaslaton alapul, de – a normák hierarchiája miatt és amennyiben ez nem feltétlenül szükséges – nem hivatkozik közvetlenül a több részletet tartalmazó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra.

Fogalommeghatározások (4. cikk)

18. A kompromisszumos szöveg néhány fogalommeghatározást („ITS-szolgáltatás”, „kooperatív intelligens közlekedési rendszerek”, „adatok hozzáférhetősége”) kisebb mértékben módosít.

Munkaprogram (4a. cikk)

19. Tekintettel a munkaprogram elfogadásának és tartalmának a javaslatban (17. cikk (5) bekezdés) tulajdonított jelentőségre, valamint a különböző tevékenységek időrendi sorrendjére, a kompromisszumos szöveg ezt a többéves tervezési eszközt az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésére vonatkozó szabályok (új 4a. cikk) kezdetére helyezi, és hangsúlyozza az eszköz és az előírások uniós szintű kidolgozása közötti szoros kapcsolatot.

⁷ HL L 122., 2022.4.25., 1. o.

Az előírások alkalmazása és a tagállamok közötti együttműködés (5. cikk)

20. A kompromisszum nagyrészt átveszi a javaslat azon rendelkezéseit, amelyek célja a tagállamok közötti együttműködés megerősítése az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítése terén, beleértve az operatív vonatkozásokat is (5. cikk). A kompromisszumos szöveg pontosan meghatároz néhányat ezen elemek közül.

Előírások meghatározása felhatalmazáson alapuló jogi aktussal (6. cikk)

21. A kompromisszum magában foglalja a javaslat által az előírások tartalmára vonatkozóan tett módosításokat is (6. cikk). Hozzáteszi, hogy meg kell határozni az adatok minőségének értékeléséhez szükséges paramétereket, és hogy a tagállamok kijelölhetnek egy vagy több szervezetet a követelményeknek való megfelelés értékelésére ((6) bekezdés és (18) preambulumbekkezdés). Azt is kimondja, hogy valamennyi, felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak egy-egy jól meghatározott kiemelt területre kell vonatkoznia.

Átmeneti intézkedések (7a. cikk)

22. A delegációkban kétségek merültek fel a Bizottság arra való felhatalmazásával kapcsolatban, hogy a javaslatban említett vészhelyzet esetén azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el (7a. cikk és (14) preambulumbekkezdés). A kompromisszumos szöveg az elv megőrzése mellett továbbfejleszti és alaposabban körülhatárolja ezeket a rendelkezéseket, a hangsúlyt pedig az eljárásra, a teljesítendő feltételekre, valamint a Bizottság és a tagállamok közötti kommunikációra helyezi. Bár a kompromisszum egésze nem kérdőjeleződött meg, nem sikerült teljes mértékben eloszlatni egyes delegációknak az e felhatalmazás szükségességével kapcsolatos kételyeit.

A személyes adatok védelme (10. cikk)

23. A kompromisszumos szövegben a személyes adatok védelméről szóló cikk (10. cikk) kiegészül a személyes adatok irányelv szerinti kezelésének céljáról szóló rendelkezéssel (10. cikk (1) bekezdés). E cikk emellett kiegészül egyrészről egy hatásvizsgálatra való hivatkozással: ezt a hatásvizsgálatot egy olyan, felhatalmazáson alapuló jogi aktus kidolgozása során kell elvégezni, amely szükségessé tenné személyes adatok kezelését ((2) bekezdés), másrészről az álnevesítési technikára való hivatkozással ((3) bekezdés; lásd még a (15) preambulumbekendést).

Jelentéstétel (17. cikk) és záró rendelkezések

24. A kompromisszum megtartja a tagállamok és a Bizottság jelentéstételi kötelezettségeiről szóló cikket (17. cikk). A tagállamok általi első jelentéstétel időpontját (17. cikk (1) bekezdés) azonban a hatálybalépést követő 18 hónapra halasztották (az átültetési határidővel összhangban), módosították a Bizottság teljesítménymutatók meghatározására vonatkozó hatáskörét, és azt vizsgálóbizottsági eljárás alá vonták (17. cikk (2) bekezdés), továbbá kiemelték a jelentéstétel egyszerűsítésére vonatkozó célkitűzést (a 17. cikk (3) bekezdése és a (22a) preambulumbekendés). Egy delegáció előnyben részesítette volna, ha a tagállamok általi jelentéstétel időpontja ötévente egybeesne a munkaprogram benyújtásával.

I. melléklet

25. A javaslat I. melléklete azokat az elemeket ismerteti, amelyekre az előírásoknak ki kell terjedniük az uniós szintű fellépés kiemelt területeit illetően. A kompromisszumban az e mellékletre vonatkozó módosítások csupán néhány pontosításra korlátozódnak.

II. melléklet

26. A II. melléklet tekintetében, amely az ITS előírásaira és kiépítésére vonatkozó elvek jegyzékét foglalja magában, a kompromisszumos szöveg nagyrészt összhangban van a Bizottság által javasolt módosításokkal (az f), h), j) és m) pont esetében). Néhány helyen pontosítja a h) „az egyenlő hozzáférés elősegítése”, a j) „az időzítés és a helymeghatározás minőségének biztosítása” és az m) „az átláthatóság és a bizalom megteremtése” pontot, továbbá módosítja az l) „az egységesség tiszteletben tartása” pontot, hogy a betartandó uniós előírások között emlékeztessen az Európai Elektronikus Hírközlési Kódex létrehozásáról szóló (EU) 2018/1972 irányelvben meghatározott technológiai semlegesség elvére, amelyre a módosított (8a) preambulumbekzdés is hivatkozik. A munkacsoporton belül ellentmondásosnak bizonyult az a kérdés, hogy be kell-e illeszteni egy hivatkozást a „technológiai semlegesség” elvére. A kompromisszumos szöveg igyekszik egyensúlyt teremteni a javaslat alapján, ugyanakkor kifejezetten hangsúlyozza, hogy az előírások kidolgozása során fontos tiszteletben tartani ezt az – Európai Elektronikus Hírközlési Kódexben meghatározott – elvet.
27. Az Állandó Képviselők Bizottságának 2022. május 18-i ülésén a tagállamok megerősítették, hogy támogatják az elnökségi kompromisszumos szöveget. Az irányelv rendelkezéseinek nemzeti szintű átültetésével kapcsolatos adminisztratív nehézségekre hivatkozó számos delegáció kérését követően az átültetés határidejét meghosszabbították 24 hónapra (az ITS-irányelv módosításáról szóló javaslat 2. cikke). A Coreper figyelembe vette „a visszamenőleges kompatibilitás” elve (a II. melléklet f) pontja) leírásának módosítására irányuló javaslatot is, annak hangsúlyozása érdekében, hogy az ITS-re vonatkozó előírások kidolgozásakor indokolni kell annak alkalmazását; két delegáció nem támogatta ezt a változtatást. Az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszum figyelembe veszi ezeket a kiigazításokat.

28. Több delegáció aggodalmát fejezte ki a bizonyos adatok rendelkezésre bocsátására és szolgáltatások nyújtására vonatkozó földrajzi hatályokat és határidőket illetően egy későbbi szakaszban meghozandó döntések miatt. Ezek a kétségek a szükséges beruházásokkal, az egyes útszakaszokon a forgalom sűrűségéhez viszonyított arányossággal, az igazgatási koordinációval és bizonyos adatok megbízhatóságával kapcsolatosak.
29. Az eljárás e szakaszában a Bizottság képviselője eljárási fenntartással él a bizottsági javaslatához képest tett valamennyi módosítással kapcsolatban. A Bizottság képviselője különösen a javaslat eredeti felépítésének jelentőségét hangsúlyozta, amely meghatározza a bizonyos adattípusok rendelkezésre bocsátására és bizonyos szolgáltatások bevezetésére vonatkozó határidőket és földrajzi hatályokat, lehetővé téve azoknak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén történő módosítását.

IV. KONKLÚZIÓ

30. A fentiek alapján felkérjük a Tanácsot, hogy az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszum alapján fogadjon el általános megközelítést az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatról.

Az ITS-irányelv módosításai

[...]

mivel:

- (1) *A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény*⁸ az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kiépítését kulcsfontosságú intézkedésként határozza meg ahhoz, hogy megvalósulhasson az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitás, és ezáltal a hatékony, biztonságos, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás célkitűzésének elérése érdekében hozzá lehessen járulni az európai közlekedési rendszer átalakításához. Ez az intézkedés kiegészíti az árufuvarozás környezetbarátabbá tételére irányuló kiemelt kezdeményezés keretében bejelentett, a multimodális logisztika előmozdítását célzó intézkedéseket. A stratégiában a Bizottság bejelentette továbbá, hogy 2022-ben a dinamikus adatkészletek hozzáférhetőségének kötelezővé tétele céljából felülvizsgálja a multimodális utazási információs szolgáltatásokról szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendeletet, valamint értékeli, hogy szükség van-e a multimodális digitális szolgáltatók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó szabályozási intézkedésre, továbbá kezdeményezést indít a jegyértékesítéssel, többek között a vasúti jegyértékesítéssel kapcsolatban.
- (2) A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megerősíti azt a célkitűzést, hogy 2050-re az EU-ban valamennyi közlekedési mód esetében nullához kell közelíteni a halálesetek számát. A 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ hatálya alá tartozó számos intézkedés – például az e-segélyhívó, a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatások, valamint a biztonságos és védett parkolók¹⁰ – hozzájárul a közúthasználók biztonságához.

⁸ COM(2020) 789 final.

⁹ 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.).

¹⁰ Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási és biztonsági szintjére vonatkozó előírások meghatározása, valamint az ilyen parkolók tanúsításával kapcsolatos eljárások tekintetében történő kiegészítéséről szóló, 2022. április 7-i (EU) .../... felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek (C(2022) 2055 (final)) megfelelően tanúsítottak.

- (3) Az európai zöld megállapodás¹¹ kiemeli az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás, valamint a digitalizáció által lehetővé tett intelligens forgalomirányítási rendszerek növekvő szerepét, továbbá az olyan új fenntartható közlekedési és mobilitási szolgáltatások támogatásának célkitűzését, amelyek csökkenthetik a forgalmi torlódásokat és a szennyezést, különösen a városi területeken.
- (4) Mivel a közlekedési láncok fenntarthatóbbá, hatékonyabbá és ellenállóbbá tétele egyre nagyobb mértékben igényli az adatok jobb felhasználását, az ITS-keretet fokozottabban össze kell hangolni más olyan kezdeményezésekkel, amelyek célja a mobilitási, közlekedési és logisztikai ágazatokban az adatmegosztás multimodális szempontból történő harmonizálása és megkönnyítése¹².
- (5) Tekintettel a közúti közlekedés digitalizálásának, a közúti közlekedésbiztonság javításának és a forgalmi torlódások csökkentésének szükségességére, a transzeurópai közlekedési hálózat közútjain tovább kell fejleszteni az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások kiépítését és használatát.
- (6) Egyes tagállamokban ezen rendszerek és szolgáltatások nemzeti alkalmazásainak a közúti közlekedési ágazatban való kiépítése már folyamatban van. A 2010/40/EU irányelv 2010-es elfogadása óta történt javulás ellenére azonban az irányelv értékelése¹³ olyan tartós hiányosságokat tárt fel, amelyek következtében az ITS-szolgáltatások kiépítése Unió-szerte és az Unió külső határain továbbra is széttagoltan és összehangolatlanul, földrajzi folytonosság nélkül megy végbe.

¹¹ A Bizottság közleménye – Az európai zöld megállapodás, COM(2019) 640 final.

¹² Ilyen például a közös európai mobilitási adattér és annak elemei, az elektronikus áruszállítási információkról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.), valamint a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF) által végzett munka.

¹³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

- (7) A 2010/40/EU irányelvet kiegészítő, felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletek¹⁴ végrehajtásával összefüggésben a tagállamok nemzeti hozzáférési pontokat hoztak létre¹⁵. A nemzeti hozzáférési pontok megszervezik a közlekedéssel kapcsolatos adatokhoz való hozzáférést és az adatok újrafelhasználását annak érdekében, hogy támogassák az egész EU-ra kiterjedő interoperábilis utazási és forgalmi ITS-szolgáltatások végfelhasználók számára történő nyújtását. Ezek a nemzeti hozzáférési pontok az európai adatstratégia¹⁶ szerinti közös európai mobilitási adattér fontos részét képezik, és különösen az adatokhoz való hozzáférés tekintetében kell rájuk támaszkodni.
- (8) Az intelligens közlekedési rendszerek egész Unión belüli összehangolt és hatékony kiépítésének biztosítása érdekében további részletes rendelkezéseket és eljárásokat meghatározó közös előírásokat – köztük adott esetben szabványokat – szükséges bevezetni a már elfogadott előírásokon túlmenően. Bármely további vagy felülvizsgált előírás elfogadását megelőzően a Bizottságnak értékelnie kell, hogy azok megfelelnek-e a II. mellékletben foglalt egyes meghatározott alapelveknek. Elsősorban az ITS-fejlesztés és -kiépítés négy fő területének kell kiemelt helyen szerepelnie. Az ITS megvalósításának folytatása során az egyes tagállamok által kifejlesztett meglévő ITS-infrastruktúrákat a technológiai haladás és a megtett pénzügyi erőfeszítések szempontjából figyelembe kell venni.

¹⁴ 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.);

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.);

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

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

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

¹⁶ COM(2020) 66 final.

- (8a) Biztosítani kell – különösen a C-ITS esetében –, hogy az ITS-rendszerekre vonatkozó követelmények ne írjanak elő és ne részesítsenek előnyben egy adott technológiatípust más típusú technológiákkal szemben, összhangban az (EU) 2018/1972 irányelvben¹⁷ lefektetett technológiasemlegességi elvvel. Amennyiben kiegészítő jellegű, megbízható és valós körülmények között tesztelt C-ITS-technológiákat lehet alkalmazni, lehetővé kell tenni a párhuzamos alkalmazásokat.
- (9) Az előírásoknak figyelembe kell venniük az ITS, az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) és az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás (CCAM) terén szerzett tapasztalatokat és eredményeket, és azokra kell építeniük, különösen a C-ITS¹⁸ és a CCAM platformok¹⁹, a multimodális utasmobilitás európai fóruma²⁰ és az e-segélyhívó európai megvalósítási platformja²¹ összefüggésében.
- (10) Az előírásoknak elő kell mozdítaniuk az innovációt. Az adatok fokozott rendelkezésre állásának például lehetővé kell tennie új ITS-szolgáltatások kifejlesztését, és fordítva, az innovációnak meg kell határoznia a jövőbeli előírások iránti igényeket. Az új technológiákat – különösen a C-ITS esetében – a kiépítést megelőzően valós közúti forgalmi körülmények között kell tesztelni megbízható szolgáltatásként. A Horizont Európa keretében az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással foglalkozó európai partnerségnek támogatnia kell a C-ITS-szolgáltatások következő hullámának fejlesztését és tesztelését, elősegítve a nagymértékben automatizált járműveknek az új multimodális mobilitási szolgáltatásokba való integrálását.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1972 irányelve (2018. december 11.) az Európai Elektronikus Hírközlési Kódex létrehozásáról (HL L 321., 2014.12.17., 36. o.).

¹⁸ A bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartása szerinti kódszám: E03188.

¹⁹ A bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartása szerinti kódszám: E03657.

²⁰ A bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartása szerinti kódszám: E03826.

²¹ A bizottsági szakértői csoportok és más hasonló testületek nyilvántartása szerinti kódszám: E02481.

- (11) A C-ITS olyan technológiákat használ, amelyek lehetővé teszik, hogy a közúti járművek kommunikáljanak egymással és az út menti infrastruktúrával, beleértve a forgalmi jelzéseket is. A C-ITS-szolgáltatások az ITS-szolgáltatások nyílt architektúráján alapuló kategóriájába tartoznak, amely lehetővé teszi a C-ITS-állomások végpontjai között a közvetlen és a többirányú kapcsolatokat. Ez azt jelenti, hogy valamennyi C-ITS-állomásnak biztonságosan kell üzeneteket cserélnie egymással, és ez a művelet nem korlátozódhat előre meghatározott állomásokkal történő üzenetváltásra. A legtöbb szolgáltatás az olyan C-ITS-üzenetek esetében, amelyek például a pozícióra, a sebességre és a haladási irányra vonatkozó információkat tartalmaznak, megköveteli az üzenet hitelességének és sértetlenségének biztosítását. Ezért létre kell hozni egy közös európai C-ITS megbízhatósági modellt annak érdekében, hogy az alkalmazott kommunikációs technológiáktól függetlenül bizalmi viszony alakuljon ki az összes C-ITS-állomás között. Ezt a megbízhatósági modellt a nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI) használatára vonatkozó szabályok alapján kell kialakítani. A PKI legmagasabb szintjét az európai tanúsítványok megbízhatósági listája alkotja, amelyen az összes megbízható európai gyökér-hitelesítésszolgáltató szerepel. A C-ITS megbízhatósági modell zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében bizonyos feladatokat központi szinten kell elvégezni. A Bizottságnak biztosítania kell, hogy ezeket az alapvető feladatokat elvégezzék, különösen i. a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság szerepét illetően a tanúsítási politika irányításában és a nyilvános kulcsú infrastruktúra engedélyezésében, ii. a megbízhatósági lista kezelőjének szerepét illetően az európai tanúsítványok megbízhatósági listájának (ECTL) létrehozásában és frissítésében, valamint a rendszeres tevékenység tekintetében a C-ITS megbízhatósági modell általános biztonságos működéséről a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság felé való jelentéstételben, valamint iii. a C-ITS kapcsolattartó pont szerepét illetően a gyökér-hitelesítésszolgáltatók vezetőivel folytatott valamennyi kommunikáció kezelésében, továbbá a megbízhatósági lista kezelője és az ECTL nyilvánoskulcs-tanúsítványának közzétételében. Jelenleg a Bizottság tölti be az európai gyökér-hitelesítésszolgáltató szerepét is, amit adott esetben fenn lehet tartani, például a migrálási tervek támogatása érdekében abban az esetben, ha egy másik gyökér-hitelesítésszolgáltató biztonsági szempontból sérül.

- (12) A 2010/40/EU irányelv szerinti intézkedések többsége – az e-segélyhívás kivételével – a digitális, géppel olvasható formátumban már rendelkezésre álló adatok interoperabilitásának és hozzáférhetőségének biztosítását célzó szabályok elfogadására, valamint az ITS-szolgáltatások kiépítésére összpontosított, de nem írt elő kötelezettségeket az érintett érdekelt felek számára ezen adatok ilyen formátumban való rendelkezésre bocsátására vagy meghatározott szolgáltatások kiépítésére vonatkozóan. Számos ITS-szolgáltatás használata széles körben elterjedt: például a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos forgalmi információs szolgáltatásokat lehetővé tevő eseményészlelés, vagy az ezen irányelvben meghatározott egyéb kiemelt területeken belüli olyan adatok – például forgalomszabályozások – felhasználása, amelyek támogatnak olyan fontos szolgáltatásokat, mint az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet²² szerinti intelligens sebességszabályozóval felszerelt járművek sebességhatárolása. Bizonyos ITS-szolgáltatások és bizonyos adatok géppel olvasható formátumban történő kötelező biztosítása szükségesnek tekinthető egyfelől az ilyen adatok folyamatos rendelkezésre állásának, másfelől az ilyen szolgáltatások Unió-szerte történő folyamatos nyújtásának biztosítása érdekében. Ez azt feltételezi, hogy a géppel olvasható adatokban megjelenítendő mögöttes információk már léteznek, függetlenül attól, hogy azokat milyen formátumban vagy adathordozón jelenítik meg. Az olyan adattípusokat és szolgáltatásokat, amelyek biztosítását ezen irányelv értelmében kötelezővé kell tenni, a 2010/40/EU irányelvet kiegészítő, a Bizottság által felhatalmazáson alapuló jogi aktusok – különösen az (EU) 2022/670²³, a 885/2013/EU, a 886/2013/EU és az (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet – útján elfogadott előírások alapján kell meghatározni, és azoknak tükrözniük kell az említett jogi aktusokban meghatározott adattípusokat és szolgáltatásokat.
- (12a) A folytonosság érdekében azon adattípusoknak és szolgáltatásoknak, amelyek biztosítását ezen irányelv alapján kötelezővé kell tenni, egy konkrét földrajzi hatályon belül kell majd

²² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

²³ A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

rendelkezésre állniuk. E hatály meghatározásakor fokozatos és arányos megközelítést kell alkalmazni, a bővítés előtt, illetve alatt megszerzett tapasztalatokra és elért eredményekre támaszkodva.

- (13) „A csökkent mozgásképességű személyek számára hozzáférhető közlekedés feltérképezése” című 2020. évi tanulmány²⁴ megállapítja, hogy nem áll rendelkezésre elegendő adat az akadálymentességi jellemzőkre vonatkozóan, és ez jelenleg megakadályozza a megbízható útvonaltervezést olyan esetekben, amikor akadálymentességi szempontokat használnak keresési változóként. A közlekedési rendszer akadálymentességének további javítása, valamint a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek utazásának megkönnyítése érdekében a multimodális digitális mobilitási szolgáltatások megkövetelik a hozzáférési csomópontokra és azok akadálymentességi jellemzőire vonatkozó adatok rendelkezésre állását.
- (14) Az ITS és a fejlett vezetéstámogató rendszerek, illetve általában a jármű- és infrastruktúra-rendszerek fokozott integrációja azt jelenti, hogy az ilyen rendszerek egyre inkább az általuk egymás rendelkezésére bocsátott információkra fognak támaszkodni. Ez különösen jellemző a C-ITS esetében. A magasabb szintű automatizálással párhuzamosan ez a helyzet még inkább jellemző lesz. A magasabb szintű automatizálás a manőverezés kivitelezése és a forgalom gördülékenyebbé tétele érdekében várhatóan igénybe veszi a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, hozzájárulva a fenntarthatóbb közlekedéshez is. Az ITS-szolgáltatások integritásának sérülése ezért súlyos következményekkel járhat a közúti közlekedésbiztonságra nézve, például akkor, ha egy veszélyt jelző, szándékosan hamis információ olyan manőverekre készíti a járműveket, amelyek veszélyeztetik az úthasználókat, és amely dominóhatást válthat ki az uniós közlekedési rendszerben. Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy az olyan helyzetekben, amikor sérül az ITS-szolgáltatások integritása, és az uniós közlekedési rendszer biztonságos és megfelelő működésének vagy a közúti közlekedésbiztonságnak a biztosítása érdekében az Unió szintjén sürgős beavatkozásra van szükség, a helyzet okainak és következményeinek kezelése érdekében ellenintézkedéseket fogadhatson el. Ezeket az intézkedéseket a lehető leghamarabb meg kell hozni és azokat azonnal alkalmazni kell. Mindazonáltal az ilyen ellenintézkedések előkészítése során a Bizottságnak minden lehetséges erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy konzultáljon a tagállamok szakértőivel. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²⁵ megfelelően kell gyakorolni. Tekintettel arra, hogy biztosítani kell a közlekedés folyamatosságát, élve az

²⁴ <https://op.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

182/2011/EU rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében biztosított lehetőséggel, helyénvaló alkalmazni az ilyen intézkedések érvényességének hat hónapon túli meghosszabbítását. Az ellenintézkedéseknek addig kell érvényben maradniuk, amíg be nem vezetnek valamilyen alternatív megoldást, illetve amíg a vészhelyzet el nem hárul.

- (15) A személyes adatok ezen irányelv alapján történő kezelését – például a helymeghatározó adatok kezelését, ha az lehetővé teszi egy adott személy személyazonosságának a közvetlen vagy közvetett meghatározását – minden esetben a személyes adatok és a magánélet védeleméről szóló uniós jogszabályokkal, különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel²⁶ és a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel²⁷ összhangban kell végezni. Az (EU) 2016/679 rendelet 6. cikkével összhangban ebben az irányelvben meg kell határozni, hogy milyen célból kezelhetők személyes adatok ezen irányelv alapján.

Az ezen irányelv alapján kidolgozandó előírásokban – amennyiben személyes adatok kezelésével járnak – gondoskodni kell a személyes adatok védelmét szolgáló elegendő és megfelelő biztosítékokról az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeivel összhangban, többek között az adattárolás maximális időtartamát és az adatok anonimizálását vagy álnevesítését illetően. Különösen, az uniós jogban az anonim vagy álnevesített adatok használatára vonatkozóan megállapított bármely konkrét követelmény sérelme nélkül, a beépített adatvédelem elvével összhangban ösztönözni kell az anonimizálás vagy az álnevesítés – mint az egyének magánéletét fokozottabban védő technikák – alkalmazását minden olyan esetben, amikor ezekkel a kitűzött célok ugyanúgy megvalósíthatók. Ezen túlmenően az említett előírásokban vagy adott esetben a nemzeti jogban biztosítékokat kell meghatározni – az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv követelményeivel összhangban – különösen a visszaéléssel, többek között a jogellenes hozzáféréssel, a módosítással vagy az adatvesztéssel szemben.

- (17) Az általános termékbiztonságról szóló 2001/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁸ azokra a termékekre vonatkozik, amelyek esetében az ágazati jogszabályok nem írnak elő azonos biztonsági célú, konkrétabb rendelkezéseket, valamint azokra az esetekre, amikor az ágazati jogszabályok által előírt biztonsági követelmények nem terjednek ki az említett

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”) (HL L 201., 2002.7.31., 37. o.).

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/95/EK irányelve (2001. december 3.) az általános termékbiztonságról (HL L 11., 2002.1.15., 4. o.).

irányelv hatálya alá tartozó szempontokra és kockázatokra vagy kockázatkategóriákra (az úgynevezett „biztonsági háló”).

- (18) Amennyiben megfelelőségértékelés elvégzésére van szükség, az előírásoknak részletes rendelkezéseket kell tartalmazniuk, amelyek megállapítják az alkotóelemek megfelelőségének vagy használatra való alkalmasságának értékelését meghatározó eljárást. Bizonyos ITS-szolgáltatások és különösen a C-ITS-szolgáltatások tekintetében a rendszer biztonságának és megfelelő működésének biztosításához elengedhetetlen bizonyos követelményeknek való folyamatos megfelelés és az interoperabilitás. Ezért szükség esetén a termékekre vonatkozó követelményeket meghatározó előírásokban piacfelügyeleti eljárásokat is meg kell határozni, beleértve egy védzáradékokat is. Ezeket a rendelkezéseket a 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat²⁹ alapján kell megállapítani, különösen a megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárások különböző szakaszaiban érvényes modulokkal kapcsolatban. Az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁰ meghatározza a gépjárművek és azok alkatrészei vagy a hozzájuk kapcsolódó tartozékok típusjóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó keretet, a 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet³¹, illetve a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet³² pedig a két- vagy háromkerekű járművek és négykerekű motorkerékpárok, illetve a mezőgazdasági vagy erdészeti járművek, azok alkotórészei vagy a hozzájuk kapcsolódó tartozékok típusjóváhagyására állapít meg előírásokat. Ezért az említett jogalkotási aktusok hatálya alá tartozó tartozékok és alkalmazások megfelelőségértékelésének előírása párhuzamos munkavégzést jelentene. A járművek jóváhagyásáról szóló ezen jogalkotási aktusok azonban a járművekbe beépített, ITS-sel kapcsolatos berendezésekre vonatkoznak, és nem a külső közúti infrastruktúra ITS-berendezéseire és -szoftvereire, amelyeknek ezen irányelv hatálya alá kell tartozniuk. Ez utóbbi esetben elő lehetne írni megfelelőségértékelési és piacfelügyeleti eljárások alkalmazását. Ezen eljárásoknak az egyes egyedi esetekben szükséges mértékre kell korlátozódniuk, és adott esetben azt kell célozniuk, hogy

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (2008. július 9.) a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

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

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).

³² Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

szisztematikus megközelítést alkalmazzanak a megfelelőségértékelő szervezetek kijelölésére vonatkozó szabályokra és az alkalmazandó eljárásokra, különös tekintettel a határokon átnyúló alkalmazásokra és szolgáltatásokra.

- (19) Amikor az ITS-berendezések és -szoftverek telepítése és használata mesterségesintelligencia-rendszereket is magában foglal, figyelembe kell venni a mesterséges intelligenciáról szóló, a későbbiekben elfogadandó jogszabály³³ vonatkozó rendelkezéseit.
- (20) Az olyan ITS-alkalmazások és -szolgáltatások esetében, amelyekhez pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatásokra van szükség, műholdas alapú infrastruktúrát vagy azzal egyenértékű pontossági szintet biztosító technológiát kell alkalmazni. A pontos és garantált idő- és helymeghatározási szolgáltatások iránti igény kielégítéséhez, az új technológiák szélesebb körű alkalmazásának előmozdítása érdekében ki kell használni az uniós közlekedési és űrágazat közötti szinergiákat. Az (EU) 2021/696 európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁴ létrehozott uniós űrprogram kiváló minőségű, naprakész és biztonságos, világűrrel kapcsolatos adatokat, információkat és szolgáltatásokat nyújt a Galileo, az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) és a Kopernikusz-rendszer keretében.
- (21) A biztonságos és megbízható idő- és helymeghatározási szolgáltatások nyújtása az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások hatékony működésének alapvető eleme. Ezért helyénvaló annak biztosítása, hogy az ilyen alkalmazások és szolgáltatások a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) elleni jelálcázó támadások mérséklése érdekében kompatibilisek legyenek a Galileo program által biztosított hitelesítési mechanizmussal.

³³ Javaslat a mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok megállapításáról (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) és bizonyos uniós jogszabályok módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre, COM(2021) 206 final.

³⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/696 rendelete (2021. április 28.) az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról (HL L 170., 2021.5.12., 69. o.).

- (22) A Bizottság által a 2010/40/EU irányelv alapján elfogadott munkaprogramok kidolgozása során konzultálni kell a tagállamokkal és más érdekelt felekkel, beleértve a Bizottság más, a közlekedés digitális vonatkozásaival foglalkozó szakértői csoportjait és szakbizottságait is.
- (22a) A jelentéstételre vonatkozó szabályokat egyszerűsíteni kell, és jobban lehetővé kell tenni az összehasonlító elemzést. Ezért a különböző meglévő jelentéstételi kötelezettségek helyébe egyetlen tagállami jelentésnek kell lépnie, amelyet háromévente kell benyújtani az irányelv, valamint az összes felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktus végrehajtásáról, és létre kell hozni egy közös mintát, amely tartalmaz bizonyos fő teljesítménymutatókat. A jelentésekben bemutatott, önkéntesen választott fő teljesítménymutatók alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok alapján a Bizottság várhatóan ki tudja választani ezen mutatók közül azokat, amelyeket a harmonizált mintába belefoglal.
- (23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a munkaprogramok elfogadása és aktualizálása, a földrajzi lefedettség, illetve a kötelező adattípusok és ITS-szolgáltatások tagállamok általi kiépítésére vonatkozó határidők meghatározása, valamint a tagállamok által benyújtandó jelentésminta elfogadása tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek³⁵ megfelelően kell gyakorolni.
- (24) Ezen irányelv célkitűzéseinek elérése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően, ezen irányelv hatálybalépésétől számított öt éven keresztül olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek módosítják azon adattípusok jegyzékét, amelyek tekintetében a tagállamoknak biztosítaniuk kell az adatok rendelkezésre állását, és módosítják azon ITS-szolgáltatások jegyzékét, amelyek kiépítését a tagállamoknak biztosítaniuk kell. Az említett időszak hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, valamint az érdekelt felekkel, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének

³⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban³⁶ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

- (25) Az összehangolt megközelítés érdekében a Bizottságnak biztosítania kell az ezen irányelvvel létrehozott bizottság, valamint a 165/2014/EU³⁷, az (EU) 2019/1239³⁸, az (EU) 2020/1056³⁹ és az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelettel, valamint a 2007/2/EK⁴⁰ és az (EU) 2019/520⁴¹ európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott szakbizottságok tevékenységei közötti koherenciát.
- (26) Mivel ennek az irányelvnek a célját, nevezetesen a kölcsönösen átjárható intelligens közlekedési rendszereknek az Unió egészében történő összehangolt és egységes kiépítését a tagállamok és/vagy a magánszektor nem tudja kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az irányelv terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (27) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával⁴² összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető

³⁶ Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).

³⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

³⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

³⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

⁴⁰ 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.).

⁴¹ 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.).

⁴² HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.

- (28) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴³ 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2022. március 2-án véleményt nyilvánított,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2010/40/EU irányelv módosítása

A 2010/40/EU irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Ez az irányelv a 2. cikkben említett, a III. és a IV. mellékletben részletesen meghatározott kiemelt területek tekintetében előírja adatok rendelkezésre állását és ITS-szolgáltatások kiépítését.”

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

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

- a) I. információs és mobilitási ITS-szolgáltatások,
- b) II. utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatások,
- c) III. a közúti közlekedésbiztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-szolgáltatások,
- d) IV. az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitást segítő ITS-szolgáltatások.”

⁴³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

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

„4. »ITS-szolgáltatás«: valamely ITS-alkalmazás jól meghatározott szervezeti és üzemeltetési keret segítségével történő biztosítása a felhasználói biztonsághoz, a hatékonysághoz, a fenntartható mobilitáshoz, a kényelemhez való hozzájárulásnak és/vagy a közlekedési és utazási műveletek megkönnyítésének vagy támogatásának a céljával;”

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

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

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

b) a szöveg a következő 19–24. ponttal egészül ki:

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

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

21. »adatok rendelkezésre állása«: digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álló adatok megléte;

22. »nemzeti hozzáférési pont«: valamely tagállam által létrehozott digitális interfész, amely a 6. cikk alapján elfogadott előírásokban meghatározottak szerint az adatokhoz való egyetlen hozzáférési pontot képez;
23. »adatok hozzáférhetősége«: digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álló adatok lekérésének és megszerzésének a lehetősége;
24. »multimodális digitális mobilitási szolgáltatás«: olyan szolgáltatás, amely egynél több közlekedési mód tekintetében nyújt tájékoztatást a forgalmi és utazási adatokról, például a közlekedési létesítmények helyéről, a menetrendről, a rendelkezésre állásról vagy a viteldíjakról, és amely magában foglalhat helyfoglalást, jegyvásárlást vagy fizetést, illetve jegykiadást lehetővé tevő elemeket is.”

3a. Az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„4a. cikk

Munkaprogram⁴⁴

(1) A Bizottság [a hatálybalépés dátuma + 12 hónap]-ig – az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően és végrehajtási jogi aktus útján – munkaprogramot fogad el. Az említett végrehajtási jogi aktust a 15. cikk (4) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. A munkaprogramnak tartalmaznia kell legalább a következő elemeket:

- a) a végrehajtása tekintetében kitűzött célok és határidők az egyes évekre lebontva, feltüntetve, hogy a munkaprogram mely elemeire vonatkozóan kell előírásokat kidolgozni a 6. cikkel összhangban;
- b) azon adattípusok és ITS-szolgáltatások, amelyekre vonatkozóan a Bizottság a 7. cikk (1) és (2) bekezdése alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el.

⁴⁴ A szöveg részben a javaslat 17. cikkének (5) bekezdéséből került át ide.

(2) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazásnak a 12. cikk (2) bekezdésével összhangban történő minden későbbi öt éves meghosszabbítása előtt végrehajtási jogi aktusok útján új munkaprogramot ad ki, amely tartalmazza legalább az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett elemeket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

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

„5. cikk

Az előírások alkalmazása az ITS kiépítésére

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a Bizottság által a 6. cikknek megfelelően elfogadott előírásokat a II. mellékletben foglalt elvekkel összhangban alkalmazzák az ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra azok kiépítése során. Ez nem érinti az egyes tagállamok ahhoz való jogát, hogy maguk döntsenek az említett alkalmazásoknak és szolgáltatásoknak a saját területükön való kiépítéséről. Ez a jog nem sérti a 6a. cikk rendelkezéseit.

(2) A tagállamok adott esetben együttműködnek a kiemelt területek vonatkozásában, amennyiben ezek tekintetében nem került sor előírások elfogadására.

(3) A tagállamok a Bizottság által elfogadott előírások – például a szabványok és az uniós szinten harmonizált profilok, a közös fogalommeghatározások, a közös metaadatok, a közös minőségi követelmények és a nemzeti hozzáférési pontok architektúráinak interoperabilitásával kapcsolatos szempontok, a közös adatsere-feltételek, valamint a közös képzési és tájékoztatási tevékenységek – végrehajtásának gyakorlati vonatkozásai tekintetében is együttműködnek, például az EU által támogatott koordinációs projektek keretében és szükség esetén az érintett érdekelt felekkel. Az adatszolgáltatókra, az adatfelhasználókra és az ITS-szolgáltatókra vonatkozó, az előírásokban meghatározott követelmények tekintetében a tagállamok adott esetben együttműködnek az említett követelményeknek való megfelelés értékelésére vonatkozó gyakorlatok és a megfelelés érvényesítésére szolgáló mechanizmusok kidolgozása terén is.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

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

„(5) Az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv* szerinti eljárások sérelme nélkül az előírásokban adott esetben meg kell határozni, hogy milyen feltételek fennállása esetén hozhatnak létre a tagállamok a Bizottság értesítését követően további szabályokat az ITS-szolgáltatásoknak a területükön vagy területük egy részén való nyújtására vonatkozóan, feltéve, hogy e szabályok nem akadályozzák a kölcsönös átjárhatóságot.”;

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

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

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

A tagállamok kijelölhetnek egy vagy több olyan szervet, amely illetékességgel rendelkezik az előírásokban foglalt követelményeknek való megfelelés értékelésére, figyelemmel az értékelésre vonatkozó azon egyedi szabályokra is, amelyek esetlegesen szerepelnek az előírásokban.

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

c) a cikk szövege a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A Bizottság az e cikkben említett előírásokat a 12. cikkel összhangban, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján fogadja el. Egy felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak egy kiemelt területre vonatkozhat, és minden kiemelt intézkedéshez külön felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell elfogadni.”⁴⁵

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

6. A szöveg a következő 6a. cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az adatok rendelkezésre állása és az ITS-szolgáltatások kiépítése

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a III. mellékletben felsorolt minden egyes adattípusra vonatkozóan – amennyiben már léteznek a mögöttes információk – a lehető leghamarabb, de legkésőbb a (3) bekezdésben említett, végrehajtási jogi aktusokban meghatározott vonatkozó időpontra rendelkezésre álljanak az ezen adattípusokhoz kapcsolódó földrajzi lefedettségre vonatkozó adatok.

A tagállamok biztosítják, hogy ezen adatok ugyanezen időpontra elérhetőek legyenek a nemzeti hozzáférési pontokon.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a IV. mellékletben meghatározott ITS-szolgáltatások az adott földrajzi lefedettség tekintetében legkésőbb a (3) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott vonatkozó időpontra kiépítésre kerüljenek.

⁴⁵ Megjegyzés: Ez a (8) bekezdés részben a hatályos irányelv 7. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglaltakat tartalmazza.

(3) A Bizottság a 15. cikk (4) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a következőket:

a) a III. mellékletben felsorolt adattípusokhoz kapcsolódó földrajzi lefedettség, valamint a végrehajtási határidők;

b) a IV. mellékletben felsorolt ITS-szolgáltatásokhoz kapcsolódó földrajzi lefedettség, valamint a végrehajtási határidők.

Ilyen végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi a személyes adatokba való beavatkozás kockázatát, továbbá az érintett adatok rendelkezésre bocsátásához és az érintett szolgáltatások megfelelő minőségben történő kiépítéséhez szükséges költségeket és emberi erőforrásokat annak biztosítása érdekében, hogy ezeket a – kiváltképp a közigazgatási szerveknél felmerülő – költségeket és erőforrásokat minimális szinten lehessen tartani. A Bizottság mérlegeli továbbá, hogy milyen költségek és adminisztratív terhek nehezednek azokra a magánszektorbeli szereplőkre, amelyek az adatok és a szolgáltatások biztosítására kötelezhetők. Amennyiben a III. vagy a IV. melléklet további adattípusokkal vagy szolgáltatásokkal történő kiegészítések a 7. cikk (1) vagy (2) bekezdésével összhangban költség-haszon elemzésre és hatásvizsgálatra került sor, a Bizottság a mérlegelés során felhasználhatja e költség-haszon elemzések és hatásvizsgálatok eredményeit.”

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

„7. cikk

A III. és IV. melléklet módosításai

(1)⁴⁶ A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy költség-haszon elemzés elvégzését, valamint a megfelelő konzultációkat is magában foglaló hatásvizsgálatot követően, a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adattípusok III. mellékletben szereplő jegyzékének módosítása céljából, annak fényében, hogy miként alakul a piac és milyen technológiai fejlődés figyelhető meg Uniós-szerte, mégpedig a következők révén:

- a) az I. mellékletben meghatározott kiemelt területekhez elválaszthatatlanul kapcsolódó és a 6. cikk (8) bekezdése alapján kidolgozott előírásokban felsorolt adattípusok felvétele vagy módosítása, amennyiben az ilyen adattípusok rendelkezésre állása a költség-haszon elemzés és a hatásvizsgálat szerint jelentős és egyértelműen igazolt előnyöket és javulást jelent a közlekedés fenntarthatósága, a közlekedés biztonsága és védelme, illetve a közlekedés hatékonysága és irányítása szempontjából; vagy
- b) amennyiben egyértelműen indokolt, a III. mellékletben szereplő adattípusok törlése.

Az egyes felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak összhangban kell állniuk a 4a. cikkel összhangban elfogadott legutóbbi munkaprogramban meghatározott adattípusokkal, és az egyes felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak egy kiemelt területre vonatkozhatnak.

⁴⁶ Megjegyzés: a jelenlegi (1) bekezdés tartalma átkerült a 6. cikk új (8) bekezdésébe.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy költség-haszon elemzés elvégzését, valamint a megfelelő konzultációkat is magában foglaló hatásvizsgálatot követően, a 12. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az ITS-szolgáltatások IV. mellékletben szereplő jegyzékének módosítása céljából, annak fényében, hogy miként alakul a piac és milyen technológiai fejlődés figyelhető meg Uniós-szerte, mégpedig a következők révén:

- a) az I. melléklet hatálya alá tartozó azon szolgáltatások felvétele vagy módosítása, amelyek vonatkozásában a 6. cikk (8) bekezdése alapján előírások kidolgozására került sor, amennyiben e szolgáltatások nyújtása a költség-haszon elemzés és a hatásvizsgálat szerint jelentős és egyértelműen igazolt előnyöket és javulást jelent a közlekedés fenntarthatósága, a közlekedés biztonsága és védelme vagy a közlekedés hatékonysága és irányítása szempontjából; vagy
- b) amennyiben egyértelműen indokolt, a IV. mellékletben szereplő szolgáltatások törlése.

Az egyes felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak összhangban kell állniuk az ITS-szolgáltatásoknak a 4a. cikkel összhangban elfogadott legutóbbi munkaprogramban meghatározott jegyzékével, és az egyes felhatalmazáson alapuló jogi aktusok csak egy kiemelt területre vonatkozhatnak.

(3) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok e cikk alapján történő elfogadásakor a Bizottság kellően figyelembe veszi a személyes adatokba való beavatkozás kockázatát, továbbá az érintett adatok rendelkezésre bocsátásához vagy az érintett szolgáltatások megfelelő minőségben történő kiépítéséhez szükséges költségeket és emberi erőforrásokat annak biztosítása érdekében, hogy ezeket a – kiváltképp a közigazgatási szerveknél felmerülő – költségeket és erőforrásokat minimális szinten lehessen tartani. A Bizottság mérlegeli továbbá, hogy milyen költségek és adminisztratív terhek nehezednek azokra a magánszektorbeli szereplőkre, amelyek az adatok és a szolgáltatások biztosítására kötelezhetők.”

8. A szöveg a következő 7a. cikkel egészül ki:

„7a. cikk

Átmeneti intézkedések

(1) A biztonsági eseményekre való felkészültségre és reagálásra szolgáló mechanizmusok – például az (EU) 2016/1148 európai parlamenti és tanácsi irányelv* alapján létrehozottak – sérelme nélkül a Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére vészhelyzetben azonnal alkalmazandó végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben megállapítja az adott helyzet okainak és következményeinek kezelését célzó ellenintézkedéseket, például a 2. cikkben meghatározott kiemelt területek hatályaán belüli kötelezettségek felfüggesztését. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy vészhelyzet áll fenn, a Bizottság a lehető leghamarabb tájékoztatja a tagállamokat.

(2) A Bizottság csak akkor fogadhat el végrehajtási jogi aktusokat az (1) bekezdéssel összhangban, ha a 6. cikk alapján elfogadott előírások hatálya alá tartozó ITS-szolgáltatások rendelkezésére állásának vagy integritásának sérüléséből eredő, előre nem látható vészhelyzet alakul ki, és ez a helyzet valószínűsíthetően veszélyezteti az uniós közlekedési rendszer biztonságos és megfelelő működését, vagy káros hatást gyakorol a közúti közlekedésbiztonságra, és csak ha nem várható, hogy a biztonsági eseményekre való reagálásra szolgáló mechanizmus alkalmazásával vagy az előírásoknak a 6. cikkel összhangban történő módosításával biztosítani lehet az időben történő hatékony reagálást. A Bizottság által elfogadott intézkedéseknek kizárólag az ilyen vészhelyzetek okainak és következményeinek kezelésére kell szorítkoznia.

(3) Az átmeneti intézkedéseknek e cikkel összhangban történő elfogadása nem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy a területükön kiépített ITS-alkalmazásokat és szolgáltatásokat érintő, nemzetbiztonsági vagy védelmi jellegű ügyekkel kapcsolatos vészhelyzetekben intézkedjenek.

(4) Az (1) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (3) bekezdésében említett eljárás keretében kell elfogadni Ezen végrehajtási jogi aktusok érvényességi ideje nem haladhatja meg a 8 hónapot. Amennyiben úgy ítéli meg, hogy a vészhelyzet véget ért, a Bizottság tájékoztatja a tagállamokat, és amint az adott helyzet megszűnt, vagy – ha ez következik be előbb – amint a Bizottság a helyzet orvoslása érdekében módosította az érintett előírásokat, hatályon kívül helyezi ezeket a jogi aktusokat.⁴⁷

*Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1148 irányelve (2016. július 6.) a hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről (HL L 194., 2016.7.19, 1. o.). MEGJEGYZÉS: a NIS 2 irányelv (Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az Unió egész területén magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2020/0359(COD)) hatálybalépését követően frissítendő.

9. A 8. cikk (1) bekezdésében „a 98/34/EK irányelv” hivatkozás helyébe „az (EU) 2015/1535 irányelv” hivatkozás lép.
10. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:
„10. cikk

Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok

„(1) Az (EU) 2016/679 rendelet* 4. cikkének 1. pontja értelmében személyes adatoknak minősülő adatokat ezen irányelv alapján csak olyan mértékben lehet kezelni, amely szükséges ahhoz, hogy az I. mellékletben meghatározott ITS-alkalmazások, -szolgáltatások és intézkedések a közúti közlekedésbiztonság vagy -védelem, valamint a fejlett forgalom-, mobilitás- és eseménykezelés biztosítása tekintetében megfelelően működjenek.

⁴⁷ Megjegyzés: az utolsó mondat a 15. cikk (3) bekezdéséből került át.

(2) Amennyiben a 6. cikk alapján elfogadott előírások az (EU) 2016/679 rendelet* 4. cikkének 1. pontja értelmében személyes adatoknak minősülő adatok kezelésére vonatkoznak, úgy ezekben az előírásokban meg kell határozni ezen adatok kategóriáit, valamint az (EU) 2016/679 rendelet és a 2002/58/EK irányelv szerint megfelelő személyesadat-védelmi biztosítékokat kell nyújtani. Ebben az esetben a 6. cikk (7) bekezdésében⁴⁸ említett hatásvizsgálat részeként elemezni kell az ilyen adatkezelés hatását a szóban forgó személyes adatok védelmére.

(3) Adott esetben ösztönözni kell az anonim adatok használatát vagy az adatok álnevesítését.

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

11. A szöveg a következő 10a. cikkel egészül ki:

„10a. cikk

EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszer

A Bizottság által a 6. cikk (8) bekezdése szerinti hatásköreinek gyakorlása során elfogadandó, a 2. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett kiemelt területre vonatkozó előírásokban meg kell határozni az I. melléklet 4.3. pontjában említett EU-C-ITS biztonsági tanúsítványkezelő rendszert. Meg kell határozni e rendszer alábbi szerepköröit:

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

A Bizottság felelős annak biztosításáért, hogy e szerepköröket ellássák.”

⁴⁸ Megjegyzés: A 6. cikk (7) bekezdésének szövege a következő: „Az előírások elfogadását megelőzően a Bizottság egy költség-haszon elemzést is magában foglaló hatásvizsgálatot végez.”

12. A 12. cikk (2) bekezdésében a „2017. augusztus 27.” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját]”.

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

„15. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot az Európai ITS-szakbizottság (EIC) segíti. Ez a szakbizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.

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

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni, összefüggésben annak 5. cikkével.

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

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

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

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

„17. cikk

Jelentéstétel⁴⁹

(1) A tagállamok [a hatálybalépés dátuma + 18 hónap]-ig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelv és az annak alapján elfogadott valamennyi felhatalmazáson alapuló jogi aktus végrehajtásáról, a kiemelt területekkel kapcsolatos fő nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről, valamint a III. és IV. mellékletben felsorolt adatok és szolgáltatások rendelkezésre állásáról.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elkészíti az első jelentéshez és az elért eredményekről szóló jelentésekhez használandó mintát, valamint összeállítja az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtásának értékeléséhez használandó fő teljesítménymutatók listáját. Ezekben a végrehajtási jogi aktusokban – az arányosság elvének fényében, valamint a bevált gyakorlatok alapján – különbséget kell tenni a jelentésekbe kötelezően beépítendő fő teljesítménymutatók, valamint az adott esetben e jelentésekben feltüntethető további kiegészítő mutatók között. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (4) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(3) Az első jelentést követően a tagállamok háromévente jelentést tesznek az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtását illetően elért eredményekről. A Bizottság gondoskodik arról, hogy a 6. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban a jelentéstételre előírt határidők összhangban álljanak ezzel a gyakorisággal.

(4) A Bizottság legkésőbb 18 hónappal a tagállami jelentések határidejét követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelv és az annak alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok végrehajtását illetően elért eredményekről. A jelentéshez csatolni kell az 5–11. cikk és a 16. cikk működésének és végrehajtásának elemzését, beleértve a szükséges és a felhasznált pénzügyi forrásokat, és a jelentésben adott esetben meg kell vizsgálni az ezen irányelv módosításának szükségességét.”

⁴⁹ Megjegyzés: A munkaprogramra vonatkozó feltételek átkerültek az új 4a. cikkbe.

15. Az I. és a II. melléklet helyébe ezen irányelv I. és II. mellékletének szövege lép.
16. Az irányelv kiegészül az ezen irányelv III. és IV. melléklete szerinti III. és a IV. melléklettel.

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [a hatálybalépés dátuma + 24 hónap]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

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

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

[...]

I. MELLÉKLET

KIEMELT TERÜLETEK

(a 2. cikk szerint)

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

Az utasoknak nyújtott információs és mobilitási ITS-szolgáltatásokra vonatkozó előírások és szabványok a következőket tartalmazzák:

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

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

- 1.1.1. a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokhoz felhasznált meglévő és pontos multimodális forgalmi és utazási adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára, a biztonsági és a közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül;
- 1.1.2. a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése, különösen szabványosított interfészeken keresztül;
- 1.1.3. a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokhoz felhasznált, rendelkezésre álló multimodális forgalmi és utazási adatok illetékes hatóságok és érdekelt felek általi időben történő frissítése;
- 1.1.4. a multimodális utazási információk ITS-szolgáltatók általi időben történő frissítése, beleértve adott esetben a közlekedési szolgáltatások foglalására és megvásárlására vonatkozó információkat is.
- 1.2. Az EU egészére kiterjedő közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatásokra (beleértve az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokat) vonatkozó előírások

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

- 1.2.1. a valós idejű forgalmi információkhoz felhasznált meglévő és pontos közúti és forgalmi adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók és más érintett felek számára, valamint digitális térképeken való felhasználásra, a biztonsági és közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül;
- 1.2.2. a hatáskörrel rendelkező hatóságok, érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése, beleértve az adatminőségre vonatkozó visszajelzéseket is;
- 1.2.3. a valós idejű forgalmi információkhoz használt rendelkezésre álló közúti és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek által;
- 1.2.4. a valós idejű forgalmi információk ITS-szolgáltatók által kellő időben történő naprakésszé tétele a közúthasználók és más érintett felek számára.
- 1.3. Az EU egészére kiterjedő multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokra, valamint a közúti információs és navigációs szolgáltatásokra vonatkozó előírások
 - 1.3.1. A közúti és forgalmi adatoknak (pl. a forgalmi tervek, a forgalomszabályozások és az ajánlott útvonalak, főként a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan) a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy adott esetben magánjogi jogalanyok által történő összegyűjtéséhez és az ITS-szolgáltatók rendelkezésére bocsátásához szükséges követelmények meghatározása az alábbiak alapján:
 - 1.3.1.1. a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy a magánjogi jogalanyok által összegyűjtött, meglévő közúti és forgalmi adatok (pl. a forgalmi tervek, forgalomszabályozások és az ajánlott útvonalak) rendelkezésre állása az ITS-szolgáltatók számára;
 - 1.3.1.2. a hatáskörrel rendelkező hatóságok és az ITS-szolgáltatók, valamint más érdekelt felek közötti elektronikus adatcsere elősegítése;
 - 1.3.1.3. a közúti és forgalmi adatok (pl. a forgalmi tervek, forgalomszabályozások és ajánlott útvonalaknak) kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy adott esetben a magánjogi jogalanyok által;
 - 1.3.1.4. az ezen közúti és forgalmi adatokat használó ITS-szolgáltatások és -alkalmazások kellő időben történő naprakésszé tétele az ITS-szolgáltatók által.
 - 1.3.2. A digitális térképekhez használt közúti, forgalmi, valamint releváns utazási és multimodális infrastruktúra adatok pontossá és a digitálistérkép-gyártók és -szolgáltatók számára lehetőség szerint elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:
 - 1.3.2.1. a digitális térképekhez felhasznált, meglévő közúti, forgalmi, valamint releváns utazási és multimodális infrastrukturális adatok – többek között az azonosított hozzáférési csomópontok – rendelkezésre állása a digitális térképek előállítói és szolgáltatói számára;
 - 1.3.2.2. a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint a magánjogi digitálistérkép-gyártók és -szolgáltatók közötti elektronikus adatcsere elősegítése;

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

1.3.2.4. a digitális térképek kellő időben történő naprakésszé tétele a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók által.

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

Az utazási, közlekedési és forgalomirányítási ITS-szolgáltatásokra vonatkozó előírások és szabványok a következőket tartalmazzák:

2.1. A fejlett forgalom- és eseménykezelési szolgáltatásokra vonatkozó előírások

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

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

2.1.2. a közlekedésszervezési központok, forgalmi információs központok, érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatsere elősegítése – beleértve a közlekedésszervezés és az eseménykezelés szempontjából releváns teherforgalmi adatokat is (pl. veszélyes anyagok szállítása, az árukhoz kapcsolódó használatkorlátozások, túlméretes szállítmányok) – különösen szabványosított interfészekon keresztül;

2.1.3. a rendelkezésre álló közúti és forgalmi adatok, valamint a balesetekre és váratlan eseményekre vonatkozó, a fejlett forgalom- és eseménykezelési szolgáltatásokhoz szükséges adatok időben történő naprakésszé tétele az érintett felek által;

2.1.4. az adatok rendelkezésre állása és az egyéb kezdeményezésekkel való szinergiák, amelyek célja a multimodalitás támogatása, a közlekedési módok integrációja, továbbá annak elősegítése, hogy az európai közlekedési hálózatban modális váltás menjen végbe a legfenntarthatóbb közlekedési módok felé, mégpedig az adatmegosztás harmonizációja és elősegítése révén⁵⁰.

2.2. A mobilitásirányítási szolgáltatásokra vonatkozó előírások

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

2.2.1. a mobilitás irányításához szükséges meglévő és pontos közúti, valamint multimodális utazási és forgalmi adatok rendelkezésre állása és az illetékes hatóságok számára való hozzáférhetősége, az adatvédelmi követelmények sérelme nélkül;

2.2.2. a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatsere elősegítése;

⁵⁰ Ilyen például az elektronikus áruszállítási információkról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.), valamint a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF) által végzett munka.

- 2.2.3. a mobilitás irányításához szükséges, rendelkezésre álló közúti, multimodális utazási és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek által.

2.3. Az ITS-architektúrák uniós kerete

Az uniós ITS keretarchitektúra kifejlesztéséhez szükséges intézkedések meghatározása, amelyek különösen az ITS-sel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságra, a szolgáltatások folyamatosságára és a multimodalitás szempontjaira irányulnak, és amelynek keretében a tagállamok és a hatáskörrel rendelkező tagállami hatóságok a magánjogi jogalanyokkal együttműködve kialakíthatják a nemzeti, regionális vagy helyi szintű mobilitást elősegítő saját ITS-architektúrájukat.

2.4. ITS-alkalmazások és teherszállítási logisztika

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

- 2.4.1. a megfelelő ITS-technológiák elérhetősége és használata az ITS-alkalmazások fejlesztő által;
- 2.4.2. a rakományra vonatkozó, más konkrét adatmegosztási kereteken keresztül hozzáférhető adatok rendelkezésre állása⁵¹;
- 2.4.3. a helymeghatározási eredmények integrálása a forgalomirányítási eszközökbe és központokba.
3. III. kiemelt terület: A közúti közlekedésbiztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-szolgáltatások

A közúti közlekedésbiztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazásokra vonatkozó előírások és szabványok tartalmazzák a következőket:

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

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

- 3.1.1. a járművön belüli, az adatcserehez szükséges ITS-adatok rendelkezésre állása;
- 3.1.2. a járművekből kibocsátott adatok vételéhez szükséges berendezések rendelkezésre állása a segélyhívó központokban;
- 3.1.3. a járművek és a segélyhívó központok közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése, beleértve az esetleges interakciót az (EU) 2020/1056 rendelet hatálya alá tartozó adatokkal, valamint például veszélyes áruk esetében az eCMR-rel*.

⁵¹ Például az (EU) 2020/1056 rendelet.

*A Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló egyezmény (CMR) elektronikus fuvarlevélről szóló kiegészítő jegyzőkönyve.

- 3.2. A tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és helyfoglalási szolgáltatásokkal kapcsolatos előírások

A tehergépkocsik és a haszongépjárművek számára védett és biztonságos parkolóhelyekre – különösen a leálló- és pihenőhelyekre – irányuló ITS-alapú információs és adott esetben helyfoglalási szolgáltatások biztosításához szükséges intézkedések meghatározása az alábbiak alapján:

- 3.2.1. a közúti parkolási információk rendelkezésre állása az úthasználók számára;
- 3.2.2. a közúti parkolóhelyek, a központok és a járművek közötti elektronikus adatsere elősegítése;
- 3.2.3. a rendelkezésre álló parkolóhelyekre vonatkozó információk frissítését lehetővé tevő, megfelelő ITS-technológiák beépítése a járművekbe és a közúti parkolási létesítményekbe helyfoglalás céljából.
- 3.3. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos minimális általános közlekedési információkra vonatkozó előírások

A valamennyi felhasználó számára díjmentesen hozzáférhető, közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos „általános közlekedési információk” minimum követelményeinek (ahol ez lehetséges) és minimális tartalmának meghatározása az alábbiak alapján:

- 3.3.1. a biztonsággal kapcsolatos közlekedési információkhoz és eseménykezelési szolgáltatásokhoz szükséges, a biztonsággal kapcsolatos eseményekre és körülményekre vonatkozó pontos adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége;
- 3.3.2. a biztonsággal kapcsolatos események és körülmények észlelésére vagy azonosítására szolgáló eszközök telepítése vagy használata;
- 3.3.3. a közlekedési biztonsághoz kapcsolódó forgalmi események („általános közlekedési üzenetek”) egységesített jegyzékének meghatározása és használata, amely az ITS-felhasználók számára díjmentesen hozzáférhetővé tehető;
- 3.3.4. az „általános közlekedési üzenetek” kompatibilitása és ITS-szolgáltatásokba való integrálása a valós idejű közlekedési és multimodális utazási információk biztosítása érdekében.
- 3.4. Egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások

- 3.4.1. Az úthasználók fedélzeti ember-gép-interfészszel összefüggésben fennálló biztonságának, a vezetési feladatot és/vagy a szállítási műveletet támogató nomád eszközök használatának, valamint a járműfedélzeti kommunikáció biztonságának támogatásához szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵², az 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵³ és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵⁴ hatálya alá.
- 3.4.2. Minden érintett ITS-alkalmazás esetében a veszélyeztetett úthasználók biztonságának és kényelmének javításhoz szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá.
- 3.4.3. A fejlett vezetéstámogató információs rendszereknek a járművekbe és a közúti infrastruktúrába történő integrálásához szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá.
- 3.4.4. A biztonsági ITS-alkalmazásokat – például az ellopott járművek vagy áruk felkutatásának támogatása – kezelő szolgáltatók és a hatáskörrel rendelkező hatóságok közötti információcsere elősegítéséhez szükséges azon intézkedések meghatározása, amelyek nem tartoznak az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá, megfelelően figyelembe véve azokat a meglévő és kialakítás alatt álló egyéb kereteket, amelyek célja a mobilitásra és a közlekedésre vonatkozó adatok megosztásának megkönnyítése.

⁵² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

⁵³ Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).

⁵⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).

4. IV. kiemelt terület: az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitást segítő ITS-szolgáltatások.

A járműveknek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolására, a tudatosság növelésére és a nagymértékben automatizált mobilitási szolgáltatások lehetővé tételére vonatkozó előírások és szabványok, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletben, a 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben és a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben foglalt előírások és szabványok sérelme nélkül, a következőket foglalják magukban:

- 4.1. Az együttműködő (jármű-jármű, jármű-infrastruktúra, infrastruktúra-infrastruktúra) intelligens közlekedési rendszerek kifejlesztésében és bevezetésében bekövetkező további eredményekhez szükséges intézkedések meghatározása – kiváltképp az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitásért létrejött Európai partnerség (CCAM) támogatása érdekében – az alábbiak alapján:
 - 4.1.1. az egyes járművek közötti, az egyes infrastruktúrák közötti, valamint a járművek és az infrastruktúrák közötti, továbbá egyéb úthasználók, járművek és infrastruktúrák közötti adat- vagy információcsere elősegítése;
 - 4.1.2. az adatcsere tárgyát képező megfelelő adatok, illetve információk rendelkezésre állása a járművekben vagy közúti infrastruktúrákban érdekelt felek számára;
 - 4.1.3. egységesített üzenetformátum használata a jármű és az infrastruktúra közötti adat- vagy információcseréhez;
 - 4.1.4. kommunikációs infrastruktúra meghatározása a járművek közötti, az egyes infrastruktúrák közötti, illetve a járművek és infrastruktúra közötti adat- vagy információcseréhez;
 - 4.1.5. szabványosítási eljárások alkalmazása a vonatkozó architektúrák elfogadásához.
- 4.2. A szolgáltatásokra vonatkozó előírások
 - 4.2.1. állapotadatokon alapuló C-ITS információs és figyelmeztető szolgáltatások, amelyek alapján a közlekedők előre tudomást szerezhetnek a rájuk váró forgalmi helyzetekről;
 - 4.2.2. C-ITS információs és figyelmeztető szolgáltatások olyan megfigyelések alapján, amelyekből a közlekedők – beleértve a nem összekapcsolt közlekedőket is – nagyobb mértékben szerezhetnek tudomást a rájuk váró forgalmi helyzetekről;
 - 4.2.3. olyan szándékokon alapuló C-ITS-szolgáltatások, amelyek lehetővé teszik, hogy a járművek összetett forgalmi forgatókönyveket kezeljenek, és a vezetés nagymértékben automatizáltan történjen;
 - 4.2.4. az automatizált vezetést támogató C-ITS-infrastruktúra-szolgáltatások.
- 4.3. Az EU C-ITS biztonsági hitelesítéskezelő rendszerre vonatkozó előírások
 - 4.3.1. a C-ITS-szolgáltatások nyilvánoskulcs-tanúsítványainak kezelésére vonatkozó tanúsítási politika;
 - 4.3.2. a C-ITS-tanúsítási politikáért felelős hatóság, a C-ITS megbízhatóságilista-kezelő és a C-ITS kapcsolattartó pont szerepének meghatározása;
 - 4.3.3. a C-ITS információbiztonságának kezelésére vonatkozó biztonsági politika.”.

II. MELLÉKLET

AZ ITS ELŐÍRÁSAIRA ÉS KIÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ ELVEK

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

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

a)	hatékonyság	–	hozzá kell járulniuk az európai közúti közlekedést érintő kulcsfontosságú kihívások megoldásához (pl. a közúti torlódások csökkentéséhez, a károsanyag-kibocsátások mérsékléséhez, az energiahatékonyság javításához, a magasabb szintű biztonság és védelem eléréséhez veszélyeztetett úthasználók számára is);
b)	költséghatékonyság	–	optimalizálniuk kell a költségek és az eredmények arányát a célok elérése tekintetében;
c)	arányosság	–	szükség szerint rendelkezniük kell az elérhető szolgáltatási minőség és kiépítettség különböző szintjeiről a helyi, regionális, nemzeti és európai szintű sajátosságok figyelembevételével;
d)	a szolgáltatások folyamatosságának támogatása	–	az ITS-szolgáltatások kiépítése során biztosítaniuk kell a szolgáltatások zavartalanságát az Unió egészében – különösen a transzeurópai hálózatokon – és ha lehetséges, az Unió külső határain. A szolgáltatások folyamatosságát az országokat országokkal, és ha lehetséges, régiókat régiókkal és a városokat a vidéki településekkel összekötő közlekedési hálózatok jellemzőihez igazított szinten kell biztosítani;
e)	a kölcsönös átjárhatóság megvalósítása	–	a hatékony ITS-szolgáltatásnyújtás érdekében biztosítaniuk kell, hogy a rendszerek és az alapul szolgáló üzleti megoldások között lehetséges legyen az adatcsere, valamint az információk és az ismeretek megosztása;
f)	a visszamenőleges kompatibilitás támogatása	–	indokolt esetben biztosítaniuk kell, hogy az ITS-rendszerek képesek legyenek együttműködni az azonos célt szolgáló meglévő rendszerekkel anélkül, hogy akadályoznák az új technológiák kifejlesztését, és adott esetben támogatniuk kell

			az új technológiák kiegészítését vagy az azokra való átállást;
g)	a meglévő nemzeti infrastruktúra és hálózati jellemzők tiszteletben tartása	–	figyelembe kell venniük a közlekedési hálózati jellemzőkben – különösen a forgalom nagyságában és az időjárástól függő útviszonyokban – rejlő eredendő különbségeket;
h)	az egyenlő hozzáférés elősegítése	–	a veszélyeztetett útasználók számára biztosítani kell az ITS-alkalmazásokhoz és -szolgáltatásokhoz való akadálytalan és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést. Adott esetben – az (EU) 2019/882 irányelv I. mellékletében foglalt akadálymentességi követelményekkel összhangban – a fogyatékossgal élő személyek számára akadálymentes hozzáférést kell biztosítaniuk, amennyiben az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások célja, hogy a fogyatékossgal élő ITS-felhasználók számára kapcsolattartási lehetőséget kínáljanak vagy tájékoztatást nyújtsanak; a kevesebb digitális ismerettel rendelkező személyek számára is felhasználóbarátnak kell lenniük;
i)	a kiforrottság biztosítása	–	megfelelő kockázatértékelést követően, a megfelelő szintű műszaki fejlesztések és a műveleti kihasználtság segítségével be kell mutatniuk az innovatív ITS-rendszerek szilárdságát;
j)	az időzítés és a helymeghatározás minőségének biztosítása	–	biztosítaniuk kell, hogy az időzítésen vagy helymeghatározáson alapuló ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kompatibilisek legyenek legalább a Galileo által nyújtott navigációs szolgáltatásokkal, többek között a nyilvános navigációs üzenethitelesítési szolgáltatással és más Galileo-szolgáltatásokkal, például a nagy pontosságú szolgáltatással, amint e szolgáltatások rendelkezésre állnak, valamint az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) rendszereivel. Adott esetben biztosítaniuk kell, hogy az űrtávérzékelési adatokra támaszkodó ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Kopernikusz-adatokat, -információkat vagy -szolgáltatásokat használjanak. A Kopernikusz-adatok mellett egyéb adatok és szolgáltatások is felhasználhatók;

k)	az intermodalitás megkönnyítése	–	az ITS kiépítésekor, adott esetben, figyelembe kell venniük a különféle közlekedési módok közti koordinációt;
l)	az egységesség tiszteletben tartása	–	figyelembe kell venniük az ITS területén releváns, már meglévő uniós szabályokat, politikákat és tevékenységeket, különösen a szabványosítás területén, az előírások tekintetében pedig az (EU) 2018/1972 irányelvben lefektetett technológiasemlegességi elvet;
m)	az átláthatóság és a bizalom megteremtése	–	átláthatóságot kell teremteniük, például azáltal, hogy a mobilitási lehetőségek ügyfelek számára történő felkínálásakor biztosítják a rangsorolás átláthatóságát.

”

III. MELLÉKLET

Az adattípusok jegyzéke

1. Az EU egészére kiterjedő közúti forgalmi információs és navigációs szolgáltatások nyújtásához kapcsolódóan (az I. mellékletben szereplő I. kiemelt terület 1.2. és 1.3. pontjában említettek szerint)
1.1. Adott esetben statikus és dinamikus forgalomszabályozások a következő adattípusokra vonatkozóan: Adattípusok: – alagúthasználati feltételek – hídhasználati feltételek – sebességkorlátozások – teherszállítási szabályok – nehéz tehergépjárművekre vonatkozó előzési tilalmak – a forgalom iránya váltakozó irányban használt sávokban – tömegre/hosszúságra/szélességre/magasságra vonatkozó korlátozások⁵⁵ – egyirányú utcák ⁵⁶
– forgalmi tervek
 – állandó használatkorlátozások – övezeti érvényességű korlátozások, tilalmak vagy kötelezettségek határai, aktuális behajtási státusz és a szabályozott közlekedési övezetekben való közlekedés feltételei ⁵⁷

⁵⁵ Megjegyzés: Ezen elem felvételének oka az (EU) 2022/670 bizottsági felhatalmazáson alapuló rendelet (az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások).

⁵⁶ Lásd az előző lábjegyzetet.

⁵⁷ Lásd az előző lábjegyzetet.

1.2. A hálózat állapotára vonatkozó adatok:
<u>Adattípusok:</u> – útlezárások – sávlezárások – útmunkálatok – ideiglenes közlekedésszervezési intézkedések
2. A tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és helyfoglalási szolgáltatásokkal kapcsolatos adatok (az I. mellékletben szereplő III. kiemelt terület 3.2. pontjában említettek szerint)
<u>Adattípusok:</u> – a parkolókra vonatkozó statikus adatok – információk a parkoló biztonsági jellemzőiről és felszereltségéről – a parkolóhelyek rendelkezésre állására vonatkozó dinamikus adatok, beleértve azt is, hogy a parkoló: tele van-e, be van-zárva, illetve mennyi szabad hely van.
3. A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos minimális általános közlekedési információkkal kapcsolatos, a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggően észlelt eseményekre vagy körülményekre vonatkozó adatok (az I. mellékletben szereplő III. kiemelt terület 3.3. pontjában említettek szerint):
<u>Adattípusok:</u> – időszakosan síkos útfelület – állat, ember, akadály, törmelék az úton – biztosítás nélküli baleseti helyszín – átmeneti közúti munkálatok – csökkent látótávolság – menetiránnyal szemben közlekedő járművezető – jelöletlen útlezárás – rendkívüli időjárási körülmények

4. Statikus multimodális forgalmi adatok az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatásokhoz (az I. mellékletben szereplő I. kiemelt terület 1.1. és 1.3. pontjában említettek szerint)

Adattípusok:

Az azonosított hozzáférési csomópontok elhelyezkedése valamennyi menetrend szerinti közlekedési mód esetében, beleértve az átszállóhelyeken biztosított hozzáférési csomópontok és útvonalak hozzáférhetőségére vonatkozó információkat (például felvonók, mozgólépcsők megléte)

”.

IV. MELLÉKLET

Az ITS-szolgáltatások jegyzéke

Közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos minimális általános forgalmi információs szolgáltatás (SRTI) (az I. mellékletben szereplő III. kiemelt terület 3.3. pontjában említettek szerint)

”.