

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS 11/2010/EU ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló európai parlamenti és tanács irányelv elfogadása céljából

A Tanács által 2010. május 10-én elfogadva

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 203 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A közúti közlekedés volumenének növekedése az Unióban összekapcsolódik az európai gazdaság és a polgárok mobilitási igényeinek növekedésével, amely az egyik elsődleges oka a közúti infrastruktúra növekvő mértékű túlterheltségének és az energiafogyasztás fokozódásának, valamint környezeti és társadalmi problémák egyik forrása.

⁽¹⁾ HL C 277., 2009.11.17., 85. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2009. április 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2010. május 10-i álláspontja, az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) (és a Tanács ...-i határozata).

- (2) A legfőbb kihívásokra adott válasz nem korlátozódhat a hagyományos intézkedésekre, többek között a meglévő közúti közlekedési infrastruktúra bővítésére. Az innovációnak jelentős szerepet kell betöltenie az Unió számára megfelelő megoldások megtalálásában.
- (3) Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS-ek) fejlett alkalmazások, amelyek célja, hogy tényleges intelligencia megtestesítése nélkül innovatív szolgáltatásokat nyújtsanak a különféle közlekedési módokhoz és a forgalomirányításhoz kapcsolódóan, valamint lehetővé tegyék a különböző felhasználók számára, hogy jobb tájékoztatást kapjanak, és biztonságosabb, összehangoltabb és „okosabb” módon használhassák a közlekedési hálózatokat.
- (4) Az ITS-ek a közlekedési rendszerek tervezése, formatervezése, működtetése, fenntartása és irányítása céljából a közlekedéstervezésbe integrálják a távközlési, az elektronikus és az információs technológiákat. Az információs és kommunikációs technológiáknak a közúti közlekedési ágazatra, és annak az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjaira való alkalmazása jelentős mértékben hozzájárul a környezeti teljesítménynek, a hatékonyságnak, ideértve az energiahatékonyságot, a közúti közlekedés biztonságának és védelmének – azon belül a veszélyes áruk szállításának –, a közbiztonságnak, valamint az utasok és az áruk mobilitásának javításához, miközben biztosítja a belső piac működését, valamint a magasabb szintű versenyképességet és a foglalkoztatást. Az ITS-alkalmazások azonban nem érinthetnek nemzetbiztonsági kérdéseket, vagy a védelmi érdekek szempontjából szükséges megfontolásokat.
- (5) Az információs és kommunikációs technológiáknak a más közlekedési módokra való alkalmazása terén megvalósult előrelépéseknek most a közúti közlekedési ágazat fejlesztésében is meg kell mutatkoznuk, különösen azért, hogy a közúti közlekedés és az egyéb közlekedési módok között magasabb szintű integrációt lehessen biztosítani.

- (6) Egyes tagállamokban ezen technológiák nemzeti alkalmazásainak a közúti közlekedési ágazatban való kiépítése már folyamatban van. A kiépítés azonban továbbra is széttagolt és koordinálatlan, és nem képes biztosítani az ITS-szolgáltatások földrajzi folyamatosságát az Unió területén és annak külső határain.
- (7) 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. Az előírások elfogadását megelőzően a Bizottságnak értékelnie kell, hogy azok megfelelnek-e a II. mellékletben foglalt egyes meghatározott alapelveknek. Első sorban az ITS-fejlesztés és -kiépítés négy fő területének kiemelt helyen kell szerepelnie. Ezen a négy területen belül elsődleges intézkedéseket kell meghatározni az előírások és szabványok kidolgozására és felhasználására. Az ITS-ek megvalósításának folytatása során az egyes tagállamok által kifejlesztett, meglévő ITS-infrastruktúrákat a technológiai haladás és a megtett pénzügyi erőfeszítések szempontjából figyelembe kell venni.
- (8) Ha egy jogalkotási aktus ezen irányelv 6. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében említett módon kerül elfogadásra, akkor az 5. cikk (1) bekezdésének második mondatát ennek megfelelően módosítani kell.
- (9) Az előírásoknak az ITS-ek területén többek között a már megszerzett tapasztalatokon és elért eredményeken kell alapulniuk, így összefüggésben kell állniuk a Bizottság által 2002 áprilisában elindított e-biztonság kezdeményezéssel. Az e-biztonsági fórumot a Bizottság az említett kezdeményezés keretében hozta létre az ajánlások előmozdítása és további végrehajtása érdekében, az e-biztonsági rendszerek fejlesztésének, kiépítésének és használatának támogatására.
- (10) Az ezen irányelv által megállapított szabályok és eljárások nem érinthetik az elsősorban muzeális értékük miatt üzemeltetett járműveket, amelyek legelső nyilvántartásba vételére és/vagy típusjövahagyására és/vagy üzembe helyezésére ezen irányelv és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási intézkedések hatálybalépése előtt került sor.
- (11) Az ITS-eknek nyílt és nyilvános szabványokon alapuló, valamennyi alkalmazásszolgáltató és szolgáltatásnyújtó, valamint felhasználó számára megkülönböztetésmentesen rendelkezésre álló, kölcsönösen átjárható rendszerekre kell épülniük.
- (12) Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítése és használata személyes adatok feldolgozásával jár. Az ilyen adatfeldolgozást az uniós jognak megfelelően, különösen a személyes adatok kezelése vonatkozásában az egyénes védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽¹⁾, valamint az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽²⁾ meghatározott szabályoknak megfelelően kell elvégezni. Az ITS-ek alkalmazása tekintetében alkalmazni kell többek között a célkorlátozás és az adatminimalizálás elvét.
- (13) A magánélet tiszteletben tartását elősegítő egyik elvként ösztönözni kell az anonimizálást. Amennyiben az ITS-alkalmazások vagy szolgáltatások területéhez kapcsolódó, adatvédelemmel vagy magánélettel kapcsolatos kérdések merülnek fel, a Bizottságnak adott esetben konzultálnia kell az európai adatvédelmi biztossal, vagy ki kell kérnie a 95/46/EK irányelv 29. cikkével létrehozott, a személyes adat-feldolgozás vonatkozásában az egyénes védelmével foglalkozó munkacsoport véleményét.
- (14) Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások, és különösen a forgalmi és utazási információs szolgáltatások kiépítése és használata a tagállamok közjogi jogalanyainál tárolt dokumentumok részét képező közúti, forgalmi és utazási adatok feldolgozásával jár. Az ilyen jellegű feldolgozást és felhasználást a közzétett információinak további felhasználásáról szóló, 2003. november 17-i 2003/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽³⁾ meghatározottaknak megfelelően kell végezni.
- (15) Adott esetben az előírásoknak részletes rendelkezéseket kell tartalmazniuk, amelyek megállapítják az alkotóelemek használati megfelelőségének vagy alkalmasságának értékelését meghatározó eljárást. Ezeket a rendelkezéseket a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló, 2008. július 9-i 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁽⁴⁾ alapján kell megállapítani, különösen a megfelelőségértékelési eljárások különböző szakaszaiban érvényes modulokkal kapcsolatban. A 2007/46/EK irányelv⁽⁵⁾ már meghatározza a gépjárművek és azok alkotórészeire vagy a hozzájuk kapcsolódó szerelvények típusjövahagyására vonatkozó keretet, a 2002/24/EK⁽⁶⁾, illetve a 2003/37/EK irányelv⁽⁷⁾ pedig a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok, illetve a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok alkotórészeire vagy a hozzájuk kapcsolódó szerelvények típusjövahagyására állapít meg előírásokat. Ezért, az említett irányelvek hatálya alá tartozó szerelvények és alkalmazások megfelelőségértékelésének előírása párhuzamos munkavégzéshez vezetne. Ugyanakkor annak ellenére, hogy az említett irányelvek rendelkezései alkalmazandók a járművekbe telepített ITS-vonatkozású berendezésekre, azok a külső közúti infrastruktúra ITS-berendezéseire és -szoftvereire nem alkalmazandók. Ilyen esetben elő lehetne írni megfelelőségértékelési eljárások alkalmazását. Ezen eljárásokat az egyes egyedi esetekben szükséges eljárásokra kell korlátozni.

(2) HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

(3) HL L 345., 2003.12.31., 90. o.

(4) HL L 218., 2008.8.13., 82. o.

(5) HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

(6) HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

(7) HL L 171., 2003.7.9., 1. o.

(1) HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

- (16) Az olyan ITS-alkalmazások és -szolgáltatások esetében, amelyekhez pontos és garantált időzírtési és pozicionálási szolgáltatásokra van szükség, műholdas alapú infrastruktúrát vagy azzal egyenértékű pontossági szintet biztosító technológiát kell alkalmazni, mint például ahogyan azt az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló, 2004. december 22-i 1/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ és az európai műholdas navigációs programok (EGNOS és Galileo) végrehajtásának folytatásáról szóló, 2008. július 9-i 683/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet előírja ⁽²⁾.
- (17) Az ITS-alkalmazások megvalósítása során olyan innovatív technológiákat kell alkalmazni, mint a rádiófrekvenciás azonosítás (RFID) vagy az EGNOS / Galileo, különösen a teheráru – teljes útvonalának és a különböző közlekedési módokon keresztüli – nyomon követéséhez és visszakövetéséhez.
- (18) A legfőbb érdekelteknek, így például az ITS-szolgáltatóknak, az ITS-felhasználók szövetségeinek, a fuvarozóknak és a létesítmény-üzemeltetőknek, a gyártóipar képviselőinek, a szociális partnereknek, a szakmai szövetségeknek és a helyi önkormányzatoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy tanácsot adjanak a Bizottságnak az Unión belüli ITS-kiépítés kereskedelmi és műszaki szempontjaival kapcsolatban. E célból a Bizottságnak – az érdekeltekkel és a tagállamok folyó szoros együttműködés biztosításával – ITS-tanácsadó csoportot kell létrehoznia. A tanácsadó csoportnak átlátható módon kell végeznie a tevékenységét, és a munka eredményét hozzáférhetővé kell tenni az ezen irányelv alapján létrehozott bizottság számára.
- (19) Az ITS-ek kiemelt területeire valamint a tagállamok jelentésére vonatkozó iránymutatások és a munkaprogram tekintetében a tagállamok közötti együttműködés megkönnyítése érdekében egységes végrehajtási feltételeket kell létrehozni az iránymutatások és jogilag nem kötelező erejű intézkedések elfogadásának biztosítása érdekében.
- (20) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ.) 291. cikkének megfelelően az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében elfogadott rendeletekben előre meghatározza a Bizottság végrehajtási hatáskörének gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályait és általános elveit. Az említett új rendelet elfogadásáig a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatot ⁽³⁾ továbbra is alkalmazni kell az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás kivételével, amely nem alkalmazandó.
- (21) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ. 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az előírások elfogadása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációt folytasson szakértők bevonásával is.
- (22) Az összehangolt megközelítés garantálása érdekében a Bizottságnak biztosítania kell az ezen irányelv által létrehozott bizottság, valamint a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ által létrehozott bizottság, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ által létrehozott bizottság, a 2007/46/EK irányelv által létrehozott bizottság, valamint az Európai Közösségen belüli térinformációs infrastruktúra (INSPIRE) kialakításáról szóló, 2007. március 14-i európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁶⁾ által létrehozott bizottság tevékenységei közötti összhangot.
- (23) Mivel ennek az irányelvnek a célját, nevezetesen a kölcsönösen átjárható ITS-eknek az Unió egészében történő összehangolt és egységes kiépítését a tagállamok és/vagy a magánszektor nem tudja kielégítően megvalósítani, és ezért a léptéke és hatásai miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (24) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve az Unió érdekében – készítsék el saját táblázataikat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy ezeket tegyék közzé.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv keretet hoz létre az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) uniós, különösen a tagállami határokon átnyúló, összehangolt és egységes kiépítésének és használatának támogatására, és meghatározza az e célból szükséges általános feltételeket.
- (2) Ez az irányelv rendelkezik az 2. cikkben említett kiemelt területekhez kapcsolódó intézkedésekre vonatkozó előírások, valamint adott esetben a szükséges szabványok kidolgozásáról.
- (3) Ezt az irányelvet a közúti közlekedés területén valamennyi ITS-alkalmazásra és szolgáltatásra, valamint azoknak a más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjaira kell alkalmazni, a nemzetbiztonsági kérdések vagy a védelmi érdekek szempontjából szükséges megfontolások sérelme nélkül.

⁽¹⁾ HL L 3., 2005.1.5., 1. o.

⁽²⁾ HL L 196., 2008.7.24., 1. o.

⁽³⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽⁴⁾ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

⁽⁵⁾ HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

⁽⁶⁾ HL L 108., 2007.4.25., 1. o.

2. cikk

Kiemelt területek

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

- I. a közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása;
- II. a forgalom- és teherszállítási irányítási ITS-szolgáltatások folyamatossága;
- III. a közúti közlekedési biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások;
- IV. a járműveknek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolása.

(2) A kiemelt területek hatályát az I. melléklet tartalmazza.

3. cikk

Kiemelt intézkedések

A kiemelt területeken belül a következők minősülnek kiemelt intézkedésnek az I. melléklet szerinti előírások és a szabványok kidolgozása és alkalmazása tekintetében:

- a) az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások;
- b) az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások;
- c) a felhasználók számára térítésmentes, a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások;
- d) az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások;
- e) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások nyújtása;
- f) a tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtása.

4. cikk

Fogalom meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „intelligens közlekedési rendszerek (ITS)”: olyan rendszerek, amelyekben információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén, beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és a felhasználókat is, a forgalomirányításban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódási pontok vonatkozásában;
2. „kölcsönös átjárhatóság” (interoperabilitás): a rendszerek és az alapjukat képező üzleti megoldások adatcserére, valamint információk és ismeretek megosztására való képessége;

3. „ITS-alkalmazás”: az ITS alkalmazásához tartozó üzemeltetési eszköz;
4. „ITS-szolgáltatás”: valamely ITS-alkalmazás jól meghatározott szervezeti és üzemeltetési keret segítségével történő biztosítása a felhasználói biztonsághoz, a hatékonysághoz, a kényelemhez való hozzájárulásnak és/vagy a közlekedési és utazási műveletek megkönnyítésének vagy támogatásának a céljával;
5. „ITS-szolgáltató”: bármely köz-, vagy magánszektorbeli ITS-szolgáltató;
6. „ITS-felhasználó”: ITS-alkalmazások vagy szolgáltatások bármely felhasználója, beleértve az utazókat, a veszélyeztetett úthasználókat, a közúti közlekedési infrastruktúrák használóit és üzemeltetőit, a flottakezelőket és a sürgősségi feladatokat ellátó szolgáltatókat;
7. „veszélyeztetett úthasználók”: nem motorizált úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok, a motorkerékpárosok és a fogyatékkal élő, illetve mozgáskorlátozott és csökkent tájékozódóképességű személyek;
8. „nomád készülék”: olyan hordozható kommunikációs vagy információs berendezés, amely a vezetéki feladat és/vagy a közlekedési műveletek támogatására bármikor a jármű belső terébe vihető;
9. „platform”: az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítését, biztosítását, kiaknázását és integrálását lehetővé tévő fedélzeti vagy külső egység;
10. „architektúra”: előtervezés, amely meghatározza egy adott rendszer felépítését, a viselkedését és a környezetébe történő integrációját;
11. „interfész”: a rendszerek közötti felület, amely biztosítja az összekapcsolódást és interakciót lehetővé tévő közvetítő eszközt;
12. „kompatibilitás”: az eszközök vagy a rendszerek általános képessége más eszközökkel vagy rendszerekkel – módosítás nélkül – való együttműködésre;
13. „a szolgáltatás folyamatossága”: zavartalan szolgáltatások biztosításának képessége az Unió egészének közlekedési hálózatán;
14. „közúti adat”: a közúti infrastruktúra jellemzőire vonatkozó adatok, beleértve az állandó forgalmi jelzéseket és azoknak a jogszabályok által előírt biztonsági jellemzőit is;
15. „forgalmi adat”: korábbi időszakokban gyűjtött és valós idejű adatok a közúti forgalom jellemzőiről;
16. „utazási adatok”: alapvető adatok (úgy mint közforgalmi közlekedési menetrendek és díjszabások), amelyek szükségesek a multimodális utazásra vonatkozó, az utazás megtervezését, lefoglalását és módosítását lehetővé tévő utazás előtti és alatti információs szolgáltatás nyújtásához;

17. „előírás”: követelményeket, eljárásokat és egyéb vonatkozó szabályokat tartalmazó rendelkezéseket meghatározó, kötelező erejű intézkedés;
18. „szabvány”: a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 1. cikkének 6. pontjában meghatározott szabvány.

5. cikk

ITS-kiépítés

(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 tagállamoknak az említett alkalmazásoknak és szolgáltatásoknak a saját területükön való kiépítésére vonatkozó döntéshez való jogát. E jog nem sérti a 6. cikk (2) bekezdésének második albekezdése értelmében elfogadott jogalkotási aktusokat.

(2) A tagállamok továbbá erőfeszítéseket tesznek a kiemelt területeken folyó együttműködés érdekében, amennyiben nem kerülnek előírások elfogadásra.

6. cikk

Előírások

(1) A Bizottság először elfogadja az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitás, kölcsönös átjárhatóság és folyamatosság biztosításához szükséges előírásokat a kiemelt intézkedések vonatkozásában.

(2) A Bizottság törekszik arra, hogy ...-ig (*) elfogadja az egy vagy több kiemelt intézkedésre vonatkozó előírásokat.

A Bizottság legkésőbb 12 hónappal a kiemelt intézkedésre vonatkozó szükséges előírások elfogadását követően az EUMSZ. 294. cikkével összhangban – és adott esetben költség-haszon elemzést is magában foglaló hatásvizsgálat elvégzését követően – javaslatot nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz az adott kiemelt intézkedés megvalósítására vonatkozóan.

(3) A kiemelt intézkedésekre vonatkozó szükséges előírások elfogadását követően a Bizottság elfogadja az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitás, kölcsönös átjárhatóság és folyamatosság biztosításához szükséges előírásokat a kiemelt területeken elvégzendő egyéb intézkedések tekintetében.

(4) Adott esetben és az előírás hatályától függően az előírásnak tartalmaznia kell legalább egyet a következő rendelkezéstípusok közül:

- a) funkcionális rendelkezések, amelyek leírják a különböző érdekeltek szerepét és a közöttük folyó információáramlást;

⁽¹⁾ HL L 204., 1998.7.21., 37. o.

(*) Kérem illessze be az időpontot, ami az ezen irányelv hatálybalépésétől számított 30 hónap.

- b) technikai rendelkezések, amelyek előírják a funkcionális rendelkezések végrehajtásához szükséges technikai eszközöket;
- c) szervezési rendelkezések, amelyek meghatározzák a különböző érdekeltek eljárási kötelezettségeit;
- d) szolgáltatási rendelkezések, amelyek tartalmazzák a szolgáltatások különböző szintjeinek és tartalmának a leírását az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások tekintetében.

(5) A 98/34/EK irányelv szerinti eljárások sérelme nélkül az előírások adott esetben meghatározzák azon feltételeket, amelyek fennállása esetén a tagállamok a Bizottság értesítését követően további szabályokat hozhatnak létre az ITS-szolgáltatásoknak a területükön vagy területük egy részén való nyújtására vonatkozóan, feltéve, hogy az ilyen szabályok nem akadályozzák a kölcsönös átjárhatóságot.

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

Az előírások adott esetben rendelkeznek a 768/2008/EK határozattal összhangban lévő megfelelőségértékelésről.

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

(7) Az előírások elfogadását megelőzően a Bizottság egy költség-haszon elemzést is magában foglaló hatásvizsgálatot végez.

7. cikk

Felhatalmazáson alapuló aktusok

(1) A Bizottság az EUMSZ. 290. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el az előírások tekintetében. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseivel, különösen a 6. cikkel valamint a II. melléklettel, összhangban jár el.

(2) Valamennyi kiemelt intézkedés tekintetében önálló, felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell elfogadni.

(3) Az e cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében a 12., a 13. és a 14. cikkben megállapított eljárást kell alkalmazni.

8. cikk

Szabványok

(1) A kiemelt területeken és a kiemelt intézkedések vonatkozásában ki kell dolgozni az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitás, kölcsönös átjárhatóság és folyamatosság biztosításához szükséges szabványokat. A Bizottság e célból a 15. cikkben említett bizottsággal folytatott konzultációt követően, és a 98/34/EK irányelvben meghatározott eljárással összhangban felkéri az érintett szabványügyi testületeket az e szabványok elfogadásához szükséges valamennyi intézkedés mielőbbi megtételére.

(2) A szabványügyi testületek megbízásának kiadásakor tiszteltben kell tartani a II. mellékletben foglalt elveket és a 6. cikk értelmében elfogadott előírásban szereplő funkcionális rendelkezéseket.

9. cikk

Nem kötelező erejű intézkedések

A Bizottság iránymutatásokat és egyéb nem kötelező erejű intézkedéseket fogadhat el, amelyek lehetővé teszik a kiemelt területeken, a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadói eljárással összhangban folyó tagállami együttműködést.

10. cikk

A magánélet védelmére, a közlekedés biztonságára és az információk újrafelhasználására vonatkozó szabályok

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a személyes adatoknak az ITS-felhasználások és szolgáltatások működésének összefüggésében történő feldolgozása a magánszemélyek alapvető jogainak és szabadságainak védelmére vonatkozó uniós szabályokkal, különösen a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvvel összhangban történjen.

(2) A tagállamok biztosítják különösen a személyes adatok visszaélés – azon belül a jogellenes hozzáférés, módosítás vagy adatvesztés – elleni védelmét.

(3) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, a magánélet védelme érdekében adott esetben ösztönözni kell az anonim adatok használatát az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások működéséhez.

A 95/46/EK irányelv sérelme nélkül, személyes adatok feldolgozására csak az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások működéséhez szükséges mértékben kerül sor.

(4) A 95/46/EK irányelv alkalmazása tekintetében, és különösen abban az esetben, ha az adatfeldolgozás személyes adatok különleges kategóriáit is érinti, a tagállamok biztosítják az e személyes adatok feldolgozásához való hozzájárulásra vonatkozó rendelkezések tiszteletben tartását is.

(5) A 2003/98/EK irányelvet alkalmazni kell.

11. cikk

A felelősségre vonatkozó szabályok

A tagállamok biztosítják, hogy a 6. cikkel összhangban elfogadott előírásokban meghatározott ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésére és használatára vonatkozó felelősséggel kapcsolatos kérdések kezelése megfeleljen az uniós jognak – beleértve különösen a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1985. július 25-i 85/374/EGK tanácsi irányelvet (*) valamint a vonatkozó nemzeti jogszabályoknak.

12. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság felhatalmazást kap a 7. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására ...-tól/től (**) hét-
ves időtartamra. A Bizottság legkésőbb hat hónappal a ...-tól (**) számított öt éves időszak vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról.

(*) HL L 210., 1985.8.7., 29. o.

(**) Kérem illessze be ezen irányelv hatálybalépésének időpontját.

(2) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(3) A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására való felhatalmazására a 13. és a 14. cikkben megállapított feltételeket kell alkalmazni.

13. cikk

A felhatalmazás visszavonása

(1) Az Európai Parlament vagy a Tanács visszavonhatja a hatáskörök átruházására vonatkozó, 7. cikkben említett felhatalmazást.

(2) Az az intézmény, amely a hatáskörök átruházásra való felhatalmazás visszavonásának eldöntésére irányuló belső eljárást kezdett, a végső döntés meghozatalát megelőző ésszerű időn belül értesíti a másik intézményt és a Bizottságot, megjelölve azokat az átruházott hatásköröket, amelyekre a visszavonás kiterjedhet, valamint a visszavonás lehetséges okait.

(3) A visszavonásról szóló határozat megszünteti a hatáskörök átruházására abban meghatározott felhatalmazást. A határozat azonnal vagy az abban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A már hatályos felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét nem érinti. A határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

14. cikk

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kifogásolása

(1) Az Európai Parlament és/vagy a Tanács az értesítés időpontjától számított kéthónapos időtartamon belül kifogásolhatja a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat.

Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbítható.

(2) Ha az említett időtartam lejártáig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem kifogásolja az adott felhatalmazáson alapuló jogi aktust, azt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni és az abban megállapított időpontban hatályba lép.

A felhatalmazáson alapuló jogi aktust az említett időtartam lejártáig is ki lehet hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és az hatályba léphet, amennyiben az Európai Parlament és a Tanács egyaránt értesítette a Bizottságot azon szándékáról, hogy az ellen nem emel kifogást.

(3) Ha az Európai Parlament vagy a Tanács kifogásol egy felhatalmazáson alapuló jogi aktust, akkor az nem lép hatályba. A kifogást emelő intézmény megindokolja a felhatalmazáson alapuló jogi aktussal szembeni kifogását.

15. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját az európai ITS-bizottság (EIC) segíti.

(2) E bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel a 8. cikkének rendelkezéseire.

16. cikk

Az európai ITS-tanácsadó csoport

A Bizottság európai ITS-tanácsadó csoportot hoz létre, amely őt az ITS Unión belüli kiépítésének és használatának üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatos tanácsokkal segíti. A csoport az érintett ITS-szolgáltatók, a felhasználói szervezetek, a fuvarozók és a létesítmény-üzemeltetők, a gyártóipar, a szociális partnerek, a szakmai szervezetek, a helyi önkormányzatok és egyéb érintett fórumok magas szintű képviselőiből áll.

17. cikk

Jelentéstétel

(1) A tagállamok ...-ig (*) benyújtják a Bizottságnak a területükre vonatkozó nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről szóló jelentésüket.

(2) A tagállamok ...-ig (**) ismertetik a Bizottsággal közösen tervbe szánt öt éves időszakra szóló nemzeti ITS-intézkedésekre vonatkozó terveiket.

A tagállamok jelentéstételére vonatkozó iránymutatásokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) Az első jelentést követően a tagállamok háromévente jelentést tesznek az (1) bekezdésben említett intézkedések végrehajtásában elért haladásról.

(4) A Bizottság háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv végrehajtása terén történt haladásról. A jelentés tartalmazza az 5-11. cikk és a 16. cikk alkalmazása és végrehajtása terén elért haladást bemutató elemzést, beleértve a szükséges és a felhasznált pénzügyi forrásokat, valamint adott esetben megvizsgálja az ezen irányelv módosításának szükségességét.

(5) A 15. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárással összhangban ...-ig (***) a Bizottság munkaprogramot fogad el. Ennek a munkaprogramnak tartalmaznia kell a program évenkénti végrehajtására vonatkozó célokat és időpontokat, és szükség esetén megfelelő kiigazításokat kell javasolnia.

18. cikk

Nemzeti jogba való átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...-ig (****) megfeleljenek.

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 és szövegét a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak az irányelv rendelkezéseire való megfelelést, amelyeket az irányelv hatályba lépésének napjától számított hat hónapon belül közlik.

19. cikk

Hatálybalépés

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

20. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

a Tanács részéről
az elnök

...

(*) Kérem illessze be a dátumot, ami az ezen irányelv hatálybalépését követő tizenkét hónap.

(**) Kérem illessze be a dátumot, ami az ezen irányelv hatálybalépését követő két év.

(***) Kérem illessze be a dátumot, ami az ezen irányelv hatálybalépését követő hat hónap.

(****) Kérem illessze be a dátumot, ami az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap.

I. MELLÉKLET

KIEMELT TERÜLEK ÉS INTÉZKEDÉSEK

(2. és 3. cikk)

I. kiemelt terület: A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása

A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználására vonatkozó előírások és szabványok tartalmazzák a következőket:

1. *Az a) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások*

Az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások pontossága és az ITS-felhasználók számára határokon keresztül elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

- a multimodális utazási információkhoz felhasznált meglévő és pontos közúti és valós idejű forgalmi adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára, a biztonsági és a közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül,
- a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése,
- a multimodális utazási információkhoz használt rendelkezésre álló közúti és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek által,
- a multimodális utazási információk kellő időben történő naprakésszé tétele az ITS-szolgáltatók által.

2. *Az b) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások*

Az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások pontossága és az ITS-felhasználók számára határokon keresztül elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:

- a valós idejű forgalmi információkhoz felhasznált meglévő és pontos közúti és valós idejű forgalmi adatok rendelkezésre állása és hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára, a biztonsági és közlekedésirányítási követelmények sérelme nélkül,
- a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint az érintett ITS-szolgáltatók közötti, határokon átnyúló elektronikus adatcsere elősegítése,
- 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,
- a valós idejű forgalmi információk kellő időben történő naprakésszé tétele az ITS-szolgáltatók által.

3. *Az a) és b) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások*

3.1. Az ahhoz szükséges követelmények meghatározása, hogy a közúti és forgalmi adatokat (pl. a forgalmi terveket, a forgalomszabályozásokat és az ajánlott útvonalakat, főleg a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan) a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy adott esetben a magánjogi jogalanyok összegyűjthessék és az ITS-szolgáltatók rendelkezésére bocsássák, az alábbiak alapján:

- a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy a magánjogi jogalanyok által összegyűjtött, meglévő közúti és forgalmi adatok (pl. a forgalmi tervek, a forgalomszabályozások és az ajánlott útvonalak) hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára,
- a hatáskörrel rendelkező hatóságok és az ITS-szolgáltatók közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése,
- a közúti és forgalmi adatok (pl. a forgalmi tervek, a forgalomszabályozásoknak és az ajánlott útvonalaknak) kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és/vagy adott esetben a magánjogi jogalanyok által,
- az ezen közúti és forgalmi adatokat használó ITS-szolgáltatások és -alkalmazások kellő időben történő naprakésszé tétele az ITS-szolgáltatók által.

- 3.2. A digitális térképekhez használt közúti, forgalmi és közlekedési adatok pontossá és a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók számára elérhetővé tételéhez szükséges követelmények meghatározása a következők alapján:
- a digitális térképekhez használt, meglévő közúti és forgalmi adatok elérhetősége a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók számára,
 - a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek, valamint a magánjogi digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók közötti elektronikus adatcsere elősegítése,
 - a digitális térképekhez használt közúti és forgalmi adatok kellő időben történő naprakésszé tétele a hatáskörrel rendelkező hatóságok és érdekelt felek által,
 - a digitális térképek kellő időben történő naprakésszé tétele a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók által.
4. *A c) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások*
- A valamennyi felhasználó számára díjmentesen hozzáférhető, közúti közlekedési biztonsággal kapcsolatos „általános közlekedési információk” minimum követelményeinek (ahol ez lehetséges) és minimális tartalmának meghatározása az alábbiak alapján:
- a közlekedési biztonsághoz kapcsolódó forgalmi események („általános közlekedési üzenetek”) egységesített jegyzékének meghatározása és használata, amely az ITS-felhasználók számára díjmentesen hozzáférhetővé tehető,
 - az „általános közlekedési üzenetek” kompatibilitása és ITS-szolgáltatásokba való integrálása a valós idejű közlekedési és multimodális utazási információk biztosítása érdekében.

II. kiemelt terület: A forgalmi és teher szállítási irányításhoz kapcsolódó ITS-szolgáltatások folyamatossága

A – különösen TEN-T hálózaton belüli – forgalmi- és teher szállítási irányítási szolgáltatások folyamatosságára és kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó előírások és szabványok tartalmazzák a következőket:

1. *Az egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások*
- 1.1. Az uniós ITS-architektúra kifejlesztéséhez szükséges intézkedések meghatározása, amelyek különösen az ITS-szel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságra, a szolgáltatások folyamatosságára és a multimodalitás szempontjaira – ideértve például a multimodális, átjárható jegykezelést – irányulnak, amely 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.
- 1.2. A különböző közlekedési módokon történő utasforgalom irányítását segítő – különösen a határon átnyúló – ITS-szolgáltatások folyamatosságához szükséges minimális követelmények meghatározása az alábbiak alapján:
- a forgalmi adatok és információk határokon és adott esetben régiókon keresztüli, illetve a városon belüli és városok közötti elektronikus cseréjének megkönnyítése az érintett forgalmi információs és/vagy forgalomirányító központok és a különböző érdekelt felek között;
 - egységesített információáramlás vagy forgalomirányító interfészek használata az érintett forgalmi információs és/vagy forgalomirányító központok és a különböző érdekelt felek között.
- 1.3. a közlekedési folyosók mentén és különböző közlekedési módokon folyó teher szállítások irányítására irányuló ITS-szolgáltatások folyamatosságához szükséges minimális követelmények meghatározása az alábbiak alapján:
- a forgalmi adatok és információk határokon és adott esetben régiókon keresztüli, illetve a városon belüli és városok közötti elektronikus cseréjének megkönnyítése az érintett forgalmi információs és/vagy forgalomirányító központok és a különböző érdekelt felek között;
 - egységesített információáramlás vagy forgalomirányító interfészek használata az érintett forgalmi információs és/vagy forgalomirányító központok és a különböző érdekelt felek között.

- 1.4. a teherszállítási logisztikára irányuló ITS-alkalmazások (e-Freight) (nevezetesen a teheráru nyomon követése és visszakövetése a teljes útvonalon és a különböző közlekedési módokon keresztül) megvalósításához szükséges intézkedések meghatározása az alábbiak alapján:
 - a megfelelő ITS-technológiák elérhetősége és használata az ITS-alkalmazások fejlesztői számára,
 - a helymeghatározási eredmények integrálása a forgalomirányítási eszközökbe és központokba.
- 1.5. A városi és az európai ITS-architektúrák közötti átjárhatóság és kompatibilitás biztosítására szolgáló interfészek meghatározása az alábbiak alapján:
 - a közforgalmú közlekedésre, az utazástervezésre, a közlekedés iránti igényre vonatkozó, valamint a forgalmi és parkolási adatok hozzáférhetősége a városi irányító központok és szolgáltatók számára,
 - a különböző városi irányító központok és szolgáltatók közötti elektronikus adatcsere elősegítése a közforgalmú- és egyéni közlekedésre vonatkozóan és minden lehetséges közlekedési mód esetében,
 - minden releváns adat és információ beillesztése egyetlen architektúrába.

III. Kiemelt terület: A közúti biztonsággal és óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazások

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

1. A d) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások

A kölcsönösen átjárható, az EU egészére kiterjedő intelligens segélyhívó szolgáltatási rendszerre vonatkozó, (e-Call) összehangolt rendelkezések meghatározása, beleértve a következőket:

- a járművön belüli, az adatcserehez szükséges ITS-adatok hozzáférhetősége,
- a járművekből kibocsátott adatok vételéhez szükséges berendezések rendelkezésre állása a segélyhívó központokban,
- a járművek és a segélyhívó központok közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése.

2. Az e) kiemelt intézkedésre vonatkozó előírások

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

- a közúti parkolási információk hozzáférhetősége a felhasználók számára,
- a közúti parkolóhelyek, a központok és a járművek közötti elektronikus adatcsere elősegítése.

3. Az f) kiemelt intézkedésekre vonatkozó előírások

A tehergépkocsik és a haszongépjárművek számára védett és biztonságos parkolóhelyekre irányuló ITS-alapú foglalási rendszerek biztosításához szükséges intézkedések meghatározása az alábbiak alapján:

- a közúti parkolási információk hozzáférhetősége a felhasználók számára,
- a közúti parkolóhelyek, a központok és a járművek közötti elektronikus adatcsere elősegítése,
- a rendelkezésre álló parkolóhelyekre vonatkozó információk frissítését lehetővé tevő, megfelelő ITS-technológiák beépítése a járművekbe és a közúti parkolási létesítményekbe helyfoglalás céljából.

4. *Az egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások*
- 4.1. az úthasználók biztonságának elősegítéséhez szükséges intézkedések meghatározása a fedélzeti jármű/járművezető-interfész, valamint a vezetést és/vagy a közlekedést, illetve a járművön belüli kommunikáció biztonságosságát segítő nomád készülékek tekintetében.
- 4.2. a veszélyeztetett úthasználók biztonságának és kényelmének növeléséhez szükséges intézkedések meghatározása valamennyi ITS-alkalmazás esetében;
- 4.3. a fejlett, vezetést segítő információs rendszereknek a 2007/46/EK, 2002/24/EK és 2003/37/EK irányelv hatálya alá nem tartozó járművekbe és közúti infrastruktúrába való integrálásához szükséges intézkedések meghatározása.

IV. Kiemelt terület: A jármű összekapcsolása a közlekedési infrastruktúrával

A járműnek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolódására vonatkozó előírások és szabványok tartalmazzák a következő intézkedéseket:

1. *Egyéb intézkedésekre vonatkozó előírások:*
 - 1.1. A különböző ITS-alkalmazások nyílt fedélzeti platformba történő integrálásához szükséges intézkedések meghatározása a következők alapján:
 - a meglévő vagy tervezett ITS-alkalmazások működési követelményeinek azonosítása,
 - egy olyan nyílt rendszerű architektúra kidolgozása, amely meghatározza az infrastrukturális rendszerekkel és létesítményekkel való kölcsönös átjárhatósághoz/összekapcsolódáshoz szükséges funkciókat és interfészeket,
 - a jövőbeli új vagy újabb verziójú ITS-alkalmazások automatikus felismerése és konfigurálása (plug and play) a nyílt fedélzeti platform által,
 - szabványosítási eljárás az architektúra és a nyílt fedélzeti rendszerekre vonatkozó előírások elfogadásához.
 - 1.2. a kooperatív (jármű-jármű, jármű-infrastruktúra, infrastruktúra-infrastruktúra) rendszerek kifejlesztésében és bevezetésében bekövetkező további előrelépésekhez szükséges intézkedések meghatározása az alábbiak alapján:
 - az egyes járművek közötti, az egyes infrastruktúrák közötti valamint a járművek és az infrastruktúra közötti adat- vagy információcsere elősegítése,
 - az adatcsere tárgyát képező megfelelő adatok, illetve információk hozzáférhetősége a járművekben vagy közúti infrastruktúrákban érdekelt felek számára;
 - egységesített üzenetformátum használata a jármű és az infrastruktúra közötti adat- vagy információcseréhez;
 - a kommunikációs infrastruktúra meghatározása a járművek közötti, az egyes infrastruktúrák közötti, illetve a járművek és infrastruktúrák közötti adat- vagy információcseréhez;
 - szabványosítási eljárások alkalmazása a vonatkozó architektúrák elfogadásához.
-

II. MELLÉKLET

AZ ITS ELŐÍRÁSAIRAÉS KIÉPÍTÉSÉRE VONATKOZÓ ELVEK

(5., 6. és 8. cikk)

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 intézkedéseknek a következő követelményeknek kell eleget tenniük:

- a) **hatékony** – hozzá kell járulniuk az európai közúti közlekedést érintő kulcsfontosságú kihívások megoldásához (pl. a közúti torlódások csökkentéséhez, a káros anyag kibocsátások mérsékléséhez, az energiahatékonyság javításához, a magasabb szintű biztonság és védelem eléréséhez – a 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 elősegítése** – az ITS-szolgáltatások kiépítése során biztosítaniuk kell a szolgáltatások zavartalanosságát 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 szintre kell biztosítani;
- e) **a kölcsönös átjárhatóság kiépítése** – a hatékony ITS-szolgáltatás nyújtása 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 elősegítése** – adott esetben biztosítaniuk kell, hogy az ITS-rendszerek képesek legyenek az ugyanazon célt szolgáló már meglévő rendszerekkel való együttes üzemelésre az új technológiák kifejlesztésének akadályozása nélkül;
- g) **a meglévő nemzeti infrastruktúrák 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 úthasználók számára az ITS-alkalmazásokhoz és -szolgáltatásokhoz való akadálytalan és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása;
- i) **a kiforrottság biztosítása** – megfelelő kockázatértékelést követően, a megfelelő szintű műszaki fejlesztések és a művelti kihasználtság segítségével be kell mutatniuk az innovatív ITS-rendszerek szilárdságát;
- j) **jó minőségű idő- és helymeghatározás** – a globális, folyamatos, pontos és garantált idő- és helymeghatározást igénylő ITS-alkalmazások és -szolgáltatások céljára műholdas infrastruktúrákat vagy egyéb, azzal egyenértékű pontosságot biztosító technológiát kell használniuk;
- k) **az intermodalitás megkönnyítése** – az ITS kiépítésekor, adott esetben, figyelembe kell venniük a különféle közlekedési módok közti koordinációt;
- l) **az egységesség tiszteletben tartása** – az ITS területén releváns, már meglévő uniós szabályok, politikák és tevékenységek figyelembe vétele, különösen a szabványosítás területén.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2008. december 16-án elfogadta az intelligens közlekedési rendszereknek (ITS) az egész EU-ra kiterjedő mielőbbi kiépítésére szolgáló keret létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot, valamint az ehhez kapcsolódó cselekvési tervet.
2. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. április 13-án nyilvánított véleményt a javaslatról. A Régiók Bizottságával konzultációt folytattak, azonban az nem adott ki véleményt.
3. Az Európai Parlament 2009. április 23-án elfogadta az első olvasatot követő állásfoglalását ⁽¹⁾, melyben 57 módosítást hagyott jóvá. A Bizottság nem nyújtott be módosított javaslatot.
4. Az európai adatvédelmi biztos 2009. július 22-én nyilvánított véleményt a bizottsági javaslatról ⁽²⁾.
5. A Tanács 2010. május 10-én az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárásnak megfelelően elfogadta az első olvasat során kialakított álláspontját.

II. A JAVASLAT CÉLJA

6. A javaslat általános célja, hogy megteremtse azokat a feltételeket, és mindenekelőtt létrehozza azokat a mechanizmusokat, amelyek elősegítik az ITS-szolgáltatásoknak és alkalmazásoknak a közúti közlekedésben való felhasználását, valamint más közlekedési módokhoz való kapcsolódását annak érdekében, hogy az ITS teljes mértékben hozzájáruljon a különböző uniós szakpolitikákhoz.

III. AZ ELSŐ OLVASAT SORÁN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

7. *Általános megjegyzések*

Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének „Tartsuk mozgásban Európát!” című félidei felülvizsgálata ⁽³⁾ rávilágított az intelligens közlekedés fontosságára, és hangsúlyozta, hogy szembe kell nézni a fenntartható közúti közlekedési rendszer előtt álló egyre növekvő kihívásokkal. Az intelligens közlekedési rendszerekben – mivel a legújabb információs és kommunikációs technológiákat alkalmazzák a közlekedésre – megvan a lehetőség, hogy hozzájáruljanak a biztonságos, hatékony, fenntartható, inkluzív és zavartalan személy- és teherszállításhoz Európa közúthálózatán és annak az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjain, valamint hogy segítsék az európai ágazat versenyképességének javítását. A bizottsági javaslat célja az volt, hogy kiaknázza az ITS-ben rejlő valamennyi lehetőséget, amellyel az uniós szakpolitikákat a jobb közúti biztonság, a hatékonyabb közlekedés és a környezetre gyakorolt kisebb hatás terén szolgálni tudja, valamint hogy megadja azt a lendületet, amelyre a meglehetősen fejlett ITS-alkalmazások és -szolgáltatások piaci térhódításának felgyorsításához szükség van. Ennek érdekében a javaslat az ITS-eknek az egész EU-ra kiterjedő kiépítésére vonatkozó részletes rendelkezéseket és eljárásokat megállapító, közös és jogilag kötelező előírások létrehozására a komitológiát (ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás) irányozta elő.

A Tanács a javaslat célját tekintve egyetértett ugyan a Bizottsággal, megközelítésében ugyanakkor az eredeti javaslatot jelentősen kiigazította az alábbiakra vonatkozóan:

- azon területek megnevezése és meghatározása, amelyeken előírásokat lehet elfogadni,

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

⁽²⁾ 12479/09

⁽³⁾ 10954/06

- az előírások elfogadása szempontjából bizonyos intézkedések előtérbe helyezése a fenti területeken belül,
- az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésére és használatára vonatkozó tagállami köteleységek tisztázása,
- új „Nem kötelező erejű intézkedések” és „Szabványok” cikkek beillesztése a szövegbe.

E megközelítésből eredően a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja módosítja az eredeti bizottsági javaslatot annak átszövegezése, valamint a szöveg több rendelkezésének törlése és/vagy új rendelkezések beillesztése révén. Az ITS-szolgáltatások és -alkalmazások kiépítésére és használatára a Tanács fokozatos megközelítést javasol, és ezzel finom egyensúlyt teremt: lökést ad egyes

ITS-szolgáltatások és -alkalmazások fejlesztésének, kiépítésének és használatának, anélkül hogy a tagállamokra további adminisztrációs és pénzügyi terheket róna.

8. *A fő kérdések*

Tárgy és hatály

A Bizottság javasolta az intelligens közlekedési rendszerek Közösségen belüli összehangolt kiépítésére és használatára, valamint az ehhez szükséges előírások kidolgozására vonatkozó keret létrehozását.

Az Európai Parlament nagy vonalakban követte az intelligens közlekedési rendszereknek – beleértve a kölcsönösen átjárható ITS-eket is – az Unión belüli összehangolt és egységes kiépítésére és használatára vonatkozó keret létrehozására irányuló bizottsági javaslatot. A Parlament azt javasolta, hogy az irányelv a közúti közlekedés területén – beleértve a városi közlekedést is – az utazók, a járművek és az infrastruktúra számára szánt valamennyi ITS-re, valamint ezek kapcsolódására vonatkozzon. Indítványozta továbbá, hogy a veszélyeztetett úthasználók is kerüljenek be az irányelv hatálya alá, viszont a közrendhez és közbiztonsághoz kapcsolódó ügyek ne.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja leszögezi, hogy a javasolt keretnek támogatnia kell az ITS – mindenekelőtt a tagállami határokon átnyúló – összehangolt és egységes használatát. A Tanács – az Európai Parlament álláspontjával összhangban – azt irányozza elő, hogy az irányelv ne érintsen nemzetbiztonsági vagy védelmi érdekekkel összefüggő kérdéseket.

Kiemelt területek

A bizottsági javaslat négy olyan kiemelt területet tartalmazott (a közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása, a forgalom- és teherforgalom-irányítási ITS-szolgáltatások folyamatossága az európai közlekedési folyosókon és konurbációs térségekben, a közúti biztonság és védelem, valamint a járműveknek a közlekedési infrastruktúrába való integrálása), ahol a Bizottságnak különösen meg kell határoznia az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésére és használatára vonatkozó előírásokat.

Az Európai Parlament megerősítette a fenti kiemelt területeket, de megszüntette annak lehetőségét, hogy a négy említett területen kívül is lehessen előírásokat elfogadni.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja nagyrészt összecseng az Európai Parlament véleményével, és az alábbi négy kiemelt területtel foglalkozó külön cikket irányoz elő:

- I. A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása;
- II. A forgalom- és teherforgalom-irányításhoz kapcsolódó ITS-szolgáltatások folyamatossága;
- III. Közúti biztonsággal és védelemmel kapcsolatos ITS-alkalmazások;
- IV. A jármű összekapcsolása a közlekedési infrastruktúrával.

Ezen kiemelt területek hatálya az irányelv I. mellékletében kerül meghatározásra.

Kiemelt intézkedések

A Bizottság javaslata nem tartalmazott kiemelt intézkedéseket.

Hasonlóképpen, az Európai Parlament sem nevezett meg kiemelt intézkedéseket. Meghatározott azonban négy olyan területet (az EU egészére kiterjedő valós idejű utazási és forgalmi információs szolgáltatások, az ingyenesen hozzáférhető minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások, az e-segélyhívó egész Európában történő összehangolt bevezetése, illetve a tehergépkocsik és a kereskedelmi járművek számára biztonságos parkolóhelyek, valamint a telematikusan vezérelt parkolási és foglalási rendszerek biztosításához szükséges intézkedések), ahol a Bizottságnak előírásokat kell meghatároznia az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális szintjének kötelező kiépítésére és használatára vonatkozóan.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjába felveszi az Európai Parlament gondolatát, hogy egyes ITS-alkalmazásokat és -szolgáltatásokat előtérbe kell helyezni. Ezért a Tanács a következő hat kiemelt intézkedést fogalmazza meg:

- a) az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások;
- b) az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások;
- c) a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások a felhasználók számára térítésmentesen hozzáférhetően;
- d) az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó harmonizált biztosítása;
- e) a tehergépkocsik és a kereskedelmi járművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs szolgáltatások nyújtása;
- f) a tehergépkocsik és a kereskedelmi járművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó foglalási szolgáltatások nyújtása.

Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítése

A bizottsági javaslat előírta, hogy a tagállamok hozzák meg a kölcsönösen átjárható ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Unión belüli összehangolt kiépítéséhez és használatához szükséges intézkedéseket. Ennek érdekében a Bizottság javasolta, hogy az előírásokat komitológiai eljárással (ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás) fogadják el, amely a tagállamokra az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésére vonatkozó kötelezéseket is róhat.

Az Európai Parlament nagy vonalakban követte a bizottsági javaslatot, és megerősítette a vonatkozó szöveget annak érdekében, hogy elkerülhető legyen az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások földrajzi töredezettsége és folyamatosságának hiánya. A Parlament előírta, hogy a tagállamoknak biztosítaniuk kell az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások visszamenőleges kompatibilitását az Unión belül. Az EP javasolta továbbá, hogy a tagállamoknak valamennyi közlekedési módra és köztük lévő kapcsolódási pontokra is alkalmazniuk kell az ITS-eket, ezzel biztosítva a magas szintű integrációt a közlekedési módok között. Ezenkívül előírta, hogy a tagállamoknak meg kell hozniuk azokat a szükséges intézkedéseket, amelyek biztosítják a szükségletek értékelésére meghatározott alapelveknek (hatékonyság, költséghatékonyság, földrajzi folyamatosság, kölcsönös átjárhatóság, kiforrottság) való megfelelést. Ennek érdekében a tagállamoknak figyelembe kell venniük a földrajzilag elszigetelt régiók morfológiai sajátosságait és az ezek eléréséhez szükséges távolságokat, szükség esetén kivételt téve a költséghatékonyság fent említett elve alól.

A Tanács tisztázza, hogy a tagállamok döntik el, kiépítik-e területükön az ITS-alkalmazásokat és -szolgáltatásokat. Ha azonban kiépülnek az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások, az ezen irányelvnek megfelelően elfogadott előírásokat tiszteletben kell tartani. A Tanács előírja továbbá, hogy – amennyiben nem került sor előírások elfogadásra – a tagállamoknak erőfeszítéseket kell tenniük a fenti kiemelt területeken folyó együttműködés érdekében.

Előírások

A Bizottság javaslata az ITS-eknek az egész EU-ra kiterjedő kiépítésére vonatkozó részletes rendelkezéseket és eljárásokat megállapító előírások elfogadására a komitológiát (ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás) irányozta elő. Az előírásoknak továbbá az I. mellékletben meghatározott elveken kell alapulniuk, és legalább a II. mellékletben meghatározott alapvető elemeket tartalmazniuk kell. Az Európai Parlament megszabta azt is, hogy a Bizottságnak négy területen előírásokat kell meghatároznia az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális szintjének kötelező kiépítésére és használatára vonatkozóan (lásd a kiemelt területekről szóló részt). A Bizottságnak továbbá előírásokat kell meghatároznia az ITS-eknek az

ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális szintjén túl szükséges kiépítésére és használatára vonatkozóan a Közösség által társfinanszírozott transzeurópai közúthálózat (TERN) építése vagy karbantartása esetében. Az előírásoknak rögzíteniük kell azon feltételeket is, amelyek fennállása esetén a tagállamok a Bizottsággal együttműködve további szabályokat hozhatnak a szolgáltatások területükön vagy területük egy részén való nyújtására vonatkozóan. Az előírások elfogadását megelőzően a Bizottságnak az ezen irányelv végrehajtási intézkedéseinek költség-haszon elemzését is magában foglaló hatásvizsgálatot kell végeznie. A hatásvizsgálatnak ki kell térnie a gazdasági szereplőkre háruló gazdasági többletköltségekre, illetve az ITS gazdasági ciklusához kapcsolódó paraméterekre.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában továbbviszi az Európai Parlament felvetését, hogy egyes ITS-alkalmazásoknak és -szolgáltatásoknak elsőbbséget kell biztosítani. A Bizottságnak ezért arra kell törekednie, hogy előírásokat fogadjon el a fenti kiemelt intézkedések területén. Ezenkívül a Bizottság legkésőbb 12 hónappal a kiemelt intézkedésre vonatkozó szükséges előírások elfogadását követően adott esetben – és költség-haszon elemzést is magában foglaló hatásvizsgálat elvégzését követően – javaslatot nyújt be az Európai Parlament és a Tanács számára az adott kiemelt intézkedés megvalósítására vonatkozóan. A Tanács megfogalmazza továbbá, hogy az előírások tartalmazhatnak funkcionális, technikai, szervezési és szolgáltatási rendelkezéseket. A Tanács egyetért az Európai Parlamenttel abban, hogy a tagállamok a Bizottság értesítését követően további szabályokat hozhatnak az ITS-szolgáltatásoknak a területükön való nyújtására vonatkozóan. Úgy véli továbbá, hogy az előírásoknak adott esetben szabványokon kell alapulniuk, és hogy a Bizottságnak az előírások elfogadása előtt mindig hatásvizsgálatot kell végeznie. Végezetül a Tanács előírja, hogy a Bizottság az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra vonatkozó eljárással is elfogadhat előírásokat. Az irányelv hatálybalépése után hét évvel megszűnik az a lehetőség, hogy ennek az eljárásnak megfelelően lehessen előírásokat elfogadni. Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az előírások elfogadására vonatkozó felhatalmazást. Az Európai Parlament vagy a Tanács az értesítés időpontjától számított két hónapos határidőn belül kifogást emelhet az előírásokkal szemben. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére e határidő két hónappal meghosszabbodhat.

Szabványok és nem kötelező erejű intézkedések

A bizottsági javaslat és az Európai Parlament állásfoglalása nem tért ki szabványokra vagy nem kötelező erejű intézkedésekre.

A Tanács első olvasatban elfogadott javaslatában szerepelnek szabványok, amelyeket a kiemelt területeken és a kiemelt intézkedések vonatkozásában lehet kidolgozni a 98/34/EK irányelvben meghatározott eljárással összhangban. Ezek a szabványok biztosítanak az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítésének és működtetésének kölcsönös átjárhatóságát, kompatibilitását és folyamatoságát. Ezenkívül a Tanács a szöveget kiegészítette egy iránymutatások és más nem kötelező erejű intézkedések Bizottság általi elfogadásáról szóló cikkel annak érdekében, hogy megkönnyítse a kiemelt területekkel kapcsolatos tagállami együttműködést.

Adatvédelem

A bizottsági javaslat általánosságban hivatkozik az adatvédelemmel és a magánélet védelmével kapcsolatos meglévő uniós szabályozásra.

Az Európai Parlament pontosította az adatvédelemmel és a magánélet védelmével kapcsolatos rendelkezéseket azáltal, hogy az ITS-alkalmazások és/vagy -szolgáltatások működtetéséhez az anonim adatok használatát szorgalmazta. Személyes adatok feldolgozására csak az ITS-alkalmazások és/vagy szolgáltatások működéséhez szükséges mértékben kerülhet sor.

Azzal, hogy megerősíti az adatvédelemről és a magánélet védelméről szóló rendelkezéseket, a Tanács első olvasat során elfogadott álláspontja figyelembe veszi mind az EP álláspontját, mind az európai adatvédelmi biztos véleményét.

A felelősségre vonatkozó szabályok

A Bizottság javaslata nem tartalmazott felelősségre vonatkozó szabályokat.

Az Európai Parlament számára a felelősséggel kapcsolatos kérdések az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások gyors kifejlesztésének és telepítésének szükséges előfeltételei.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja figyelembe veszi az EP véleményét, és hivatkozik a vonatkozó meglévő uniós és nemzeti jogszabályokra.

Az ITS előírásaira és kiépítésére vonatkozó elvek

A bizottsági javaslat megállapított bizonyos elveket, amelyeket az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiválasztásakor és kiépítésekor tiszteletben kell tartani.

Az Európai Parlament megerősítette és kibővítette a fent említett elveket azáltal, hogy kiegészítette őket a veszélyeztetett úthasználók védelmével, a Közösség egészében és külső határainál biztosított zavartalan szolgáltatásokkal, valamint az intermodalitással.

Az EP állásfoglalása nyomán a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja továbbfejleszti a vonatkozó rendelkezéseket, és az elvek közé felveszi az arányosságot, a kölcsönös átjárhatóságot, a viszszafelelő kompatibilitást, a meglévő nemzeti infrastruktúrák és hálózati jellemzők tiszteletben tartását, az egyenlő hozzáférést, a jó minőségű idő- és helymeghatározást, valamint a koherenciát.

9. Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában nem szereplő további módosítások a következőkre vonatkoznak:

- hivatkozás a különböző közlekedési módokban használt fejlett alkalmazásokra és közösségi mechanizmusokra, például a vasúti közlekedésben (ERTMS és TAF TSI), a nyílt tengeri és belvízi közlekedésben (LRITS, SafeSeaNet, VTMS, RIS), a légi közlekedésben (SESAR), valamint a szárazföldi szállításban, többek között az élőállat-szállításban (2. módosítás);
- hivatkozás a célorientált rövid távolságú kommunikációra (DSRC) (5., 16. és 53. módosítás);
- hivatkozás a „Tárgy és hatály” cikkben a közúti közlekedés terén – beleértve a városi közlekedést is – az utazókra, járművekre és az infrastruktúrára, valamint ezek kapcsolódására (7. módosítás);
- az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások minimális szintjének bevezetése és meghatározása (12., 20. és 21. módosítások);
- „A közúti infrastruktúrához kapcsolódó ITS-berendezések és szoftverek típusjövahagyására” vonatkozó további rendelkezések (27., 28., 29., 30. és 31. módosítás);

- tizenkét hónapos átültetési idő az irányelv hatálybalépését követően (49. módosítás);
- a tagállamok kötelezése az irányelv és az elfogadott nemzeti rendelkezések közötti megfelelési táblázat elkészítésére (49. módosítás);

IV. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát és az Európai Parlament első olvasatban elfogadott állásfoglalását. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy az első olvasatban elfogadott álláspontja a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – tartalmazza.
