

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 16.12.2008
COM(2008) 887 végleges

2008/0263 (COD)

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 keret
megállapításáról**

{SEC(2008) 3083}

{SEC(2008) 3084}

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat alapja és célkitűzései**

Az Európai Bizottság közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvének féléves értékelése szerint az innováció jelentős szerepet fog betölteni a közúti közlekedés fenntarthatóbbá (azaz biztonságosabbá, hatékonyabbá, tisztábbá és zavartalanabbá) tételében, különösen az információs és kommunikációs technológiák, azaz az **intelligens közlekedési rendszerek** alkalmazása révén.

A közúti közlekedésben az intelligens közlekedési rendszereket (Intelligent Transport Systems – ITS) alkalmazó megoldások elterjedése azonban a vártnál lassabb, és a szolgáltatások kiépítése általában széttagolt módon történik. Ez világos harmonizáció nélküli, eltérő nemzeti, regionális és helyi megoldásokat eredményezett, veszélyeztetve az egységes piac integritását. Ennek következtében az ITS-ek kihasználása nem hatékony, így azok nem járulhatnak hozzá hatékonyan a (közlekedés)politikai célkitűzések megvalósításához és a közúti közlekedés előtt álló, egyre növekvő számú kihívás kezeléséhez.

E javaslat általános célkitűzése a közúti közlekedés terén alkalmazott intelligens közlekedési rendszerek (ITS-ek) – köztük az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontok – kiépítésének és használatának felgyorsítására és összehangolására szolgáló keret létrehozása az Európai Unión belüli hatékonyabb és környezetbarátabb, biztonságosabb és veszélytlenebb áru- és utasmobilitás érdekében. A konkrét célkitűzések között szerepel a rendszerek kölcsönös átjárhatóságának fokozása, a zavartalan hozzáférés biztosítása, a szolgáltatások folyamatosságának előmozdítása, valamint az ITS-ek valamennyi érdekeltje közötti hatékony együttműködési mechanizmus létrehozása. A szubszidiaritás elvével összhangban a kitűzött cél elérése érdekében a (keret)irányelv alkalmazása tekinthető a legmegfelelőbb formának. A végrehajtás technikai részleteit, azaz az eljárásokat és előírásokat azonban a Bizottság fogadja el, amelyet a tagállamok képviselőiből álló bizottság fog segíteni. E bizottság szerepének sérelme nélkül a Bizottság egy európai ITS-tanácsadói csoportot hoz létre, amelybe meghívást kapnak az intelligens közlekedési rendszerekben érintett megfelelő érdekelt képviselői, és amely tanácsot nyújt a Bizottságnak az ITS-ek EU-n belüli bevezetésének és kiépítésének üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatban.

- **Általános háttér**

Közlekedési rendszerünk növekvő mértékű túlterheltsége (a közúti árufuvarozás 2020-ig várhatóan 55%-kal, a közúti személyszállítás pedig 36%-kal fog növekedni), valamint az ahhoz kapcsolódó energiafogyasztás és a kedvezőtlen környezeti hatások (a közlekedésből származó CO₂-kibocsátások 2020-ig további 15%-kal növekednek) olyan innovatív megközelítést igényelnek, amely válasszal tud szolgálni a közlekedés és a mobilitás növekvő szükségleteire és követelményeire. Az olyan hagyományos intézkedések, mint a meglévő közlekedési hálózatok bővítése, ilyen mértékben nem kivitelezhetőek, ezért új megoldásokat kell találni.

Korábban a Bizottság jelentős támogatást biztosított a közúttal kapcsolatos ITS-kutatási és -fejlesztési tevékenységekhez, és a kutatási eredményeket először a transzeurópai közlekedési

hálózatra vonatkozó program részeként finanszírozott „euro-regionális” ITS-kiépítési projekteken keresztül alkalmazták.

Az i2010 keretében az egyik kulcsfontosságú javaslat az „intelligens autó” kezdeményezés, amelynek célja a közúti balesetek és a forgalmi torlódások csökkentése, valamint az üzemanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás mérséklése. Az elektronikus stabilitásvezérlés (ESC) azáltal járul hozzá a balesetek számának csökkentéséhez, hogy megcsúszás esetén segíti a gépjárművezetőket járművük irányításában, az e-segélyhívó pedig – a járművekbe szerelt hardveres fekete doboz alkalmazása révén – vezetékek nélküli kapcsolaton keresztül eljuttatja a helyi vészhelyzeti ügynökségeknek a légszák-aktiválásra és az ütközésérzékelőre vonatkozó információkat, valamint a helyzetmeghatározási koordinátákat.

- **Hatályos rendelkezések a javaslat által szabályozott területen**

Ez a javaslat a közúti közlekedéssel kapcsolatos ITS-alkalmazásokra és -szolgáltatásokra összpontosít, beleértve azok más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjait is. A más közlekedési módokra összpontosító hasonló kezdeményezések között szerepel az egységes európai égbolttal kapcsolatos ATM-kutatás (SESAR) a légi közlekedés esetében, az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) a vasúti közlekedés esetében, valamint a folyami információs szolgáltatások (RIS) a belvízi szállítás esetében. A hajózás már bevezette a SafeSeaNet rendszert és a hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszereket (VTMIS), és jelenleg az automatikus azonosítási rendszer (AIS) és a nagy hatósugarú azonosítás és nyomon követés (LRIT) irányába halad.

A közúti közlekedés területén is létezik számos rendelkezés, nevezetesen az elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló 2004/52/EK irányelv, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló 2007/46/EK irányelv. A megfelelő bizottságok munkájával való egyértelmű összhang biztosítva lesz.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

A javaslat a növekedést és a foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégia számos (mikroökonómiai) célkitűzésének megvalósítását támogatja. Először is hozzájárul az ITS terjesztésének és hatékony használatának elősegítését jelentő célkitűzéshez. Hozzájárul továbbá a következő célkitűzésekhez:

- az innováció valamennyi formájának megkönnyítése: az ITS hatékony kiépítésére vonatkozó ismeretek határokon átnyúló átadása;
- az európai infrastruktúra bővítése, javítása és összekapcsolása, valamint határokon átívelő kiemelt projektek megvalósítása: az infrastruktúrákra vonatkozó megfelelő árazási rendszerek eshetőségének mérlegelése;
- az erőforrások fenntartható használatának ösztönzése, valamint a környezetvédelem és a növekedés közötti szinergiák erősítése, különösen a külső költségek internalizálását célzó eszközök fejlesztésének előmozdítása;

- különösen a magánszféra üzleti vállalkozásai általi kutatási és fejlesztési célú befektetések fokozása és javítása: jobb keretfeltételek az innovatív ITS-megoldások kihasználásához.

A közlekedéspolitikáról szóló 2006-os fehér könyv felülvizsgálatában a Bizottság a forgalmi torlódást, az energiabiztonságot és az éghajlatváltozást nevezte az Európai Unión belüli közlekedés legfőbb kihívásainak. E felülvizsgálat eredményeképpen a **lisszaboni stratégia** lényegével teljes összhangban álló, új szakpolitikai iránymutatások jelentek meg a közlekedés hatékonyságával, innovációjával, logisztikájával, valamint környezetbarátabbá tételével kapcsolatban.

A Bizottság által 2008 júliusában elfogadott, a **környezetbarátabb közlekedésről** szóló közlemény (COM(2008) 433) a 4. fejezetben **a közutak esetében intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó cselekvési tervről** rendelkezik, amelyhez a meglévő technológiák piacra juttatását és felhasználását célzó közös megközelítést meghatározó jogalkotási javaslat tartozik. Ezen túlmenően a meglévő infrastruktúra hatékonyabb használata azt fogja jelenteni, hogy kevesebb új infrastruktúrára lesz szükség, így elkerülhető lesz az élőhelyek felaprózódása és a talaj lezáródása.

Ez a javaslat illeszkedik **az EU fenntartható fejlődési stratégiájához** is, mivel több olyan kulcskérdéssel foglalkozik, amelyet a 2005-ös felülvizsgálati eljárás során a határozottabb ösztönzést igénylő kérdések között neveztek meg. A javaslat és a stratégia közötti alapvető kapcsolatot az jelenti, hogy mindkettő célja a közlekedés fenntarthatóbbá tétele, így pl. a közlekedés iránti kereslet szabályozásának javítására irányuló célkitűzés, valamint azon közúti közlekedésbiztonsági célkitűzés megvalósításának elősegítése, amely arra törekszik, hogy 2010-ig a közúti halálesetek száma (2000-hez képest) a felére csökkenjen. Közvetett módon tárgyalásra kerülő további kérdés az EU energiafogyasztásának csökkentése, ezáltal pedig az éghajlatváltozás hatásainak korlátozása is.

Ezen túlmenően a javaslat támogatja az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendelet végrehajtását (navigációs rendszerek).

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

• Konzultáció az érdekeltekkel

A konzultáció módja, a legfontosabb célterületek és a válaszadók általános bemutatása

2007 novembere és 2008 januárja között a magánszférabeli és a közszférabeli érdekelt szervezeteknek magas szintű szakértőivel és képviselőivel tizenhárom megbeszélést tartottak. E megbeszélések eredményeként sor került az ITS-ek szélesebb körben történő kiépítését és piacra törését gátló tényezőkre vonatkozó észrevételek kezdeti jegyzékének elkészítésére. Az ITS-ek gyorsabb elterjedésének megvalósítása érdekében esetlegesen hozható lehetséges intézkedésekkel is foglalkoztak.

E megállapítások megvitatása és elmélyítése érdekében – összesen több mint 200 résztvevővel – két nyilvános munkaértekezletre került sor (2008. február 22-én és 2008. március 26-án). Ezeket az e-biztonsági fórum keretében tartott ülés egészítette ki (Ljubljana, 2008. április 25.).

2008. február 29. és 2008. március 31. között nyílt internetes konzultációra került sor. Az eredmények a http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm címen érhetők el.

Végezetül a 2008. május 26-án Brüsszelben tartott értekezleten a tagállamok kiküldött képviselői megvitatták a javasolt konkrét intézkedések mögötti logikai érveket.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A megbeszélések a következő fő következtetésekhez vezettek:

- Piacra törés: az ITS-kiépítést fel kell gyorsítani, különösen a városi közlekedés és az árufuvarozás területén. A kiépítésnek szakpolitikai indíttatásúnak kell lennie, és a meglévő infrastrukturális kapacitások jobb kihasználásának megvalósítását kell céloznia, növelve eközben a közlekedési műveletek hatékonyságát és biztonságát.
- Végrehajtási követelmények: a határokon keresztüli zavartalan szolgáltatások lehetővé tétele érdekében az alkalmazások és a szolgáltatások kölcsönös átjárhatóságáról európai szinten kell megállapodni. Ez magában foglalja az adatgyűjtési és -feldolgozási szabályok és eljárások összehangolását és – adott esetben – egységesítését.
- Kiépítési stratégia: a gépjárműn belüli szolgáltatások (pl. a sebesség-túllépés jelzése („speed alert”), e-segélyhívó, valós idejű forgalmi információk) széles körű kiépítése és integrálása az ipar, a közúti hatóságok és a hálózatüzemeltetők főbb érintettjei által támogatott átfogó stratégiát és összehangolt fellépéseket tesz szükségessé.
- Az érdekelttek általi koordináció: a szándékoktól a tényleges megvalósítások irányába történő haladás érdekében egy olyan, több ágazatot átfogó koordinációs csoportra van szükség, amely valamennyi jelentős szereplőt egyesít: az alkalmazásfejlesztőket, az ipart és a hatóságokat.

A munkaértekezletek eredménye ezeket a következtetéseket a következőképpen támogatta, és helyenként a következőképpen bővítette ki:

- Végrehajtási stratégia: ennek egy olyan részletes útiterv formájában kell megvalósulnia, amely egyértelműen meghatározza a különböző szereplők – a Bizottság, a hatóságok, a gazdasági ágazat stb. – által tervezett intézkedéseket és hatásköreiket. Adott esetben a fellépéseket megfelelő jogalpnak kell támogatnia. Konkrét alkalmazásokkal és szolgáltatásokkal kapcsolatban a következő szempontokat ítélték relevánsnak:
 - (1) ember-gép kölcsönhatás (HMI): a biztonsági vonatkozások következtében egységesített platformokra és interfészekre van szükség;
 - (2) járműbiztonsági rendszerek: az együttműködő rendszerek (amelyekben a járművek és az infrastruktúra mobil kommunikáción keresztül van kölcsönhatásban) a járműben és az infrastruktúrán szinkronizált kiépítést tesznek szükségessé;
 - (3) e-segélyhívó: önálló alkalmazásként nem vezethető be;
 - (4) elektronikus fizetés: az elektronikus útdíjfizetés nemzeti szintű és határokon átnyúló megvalósítását fontosnak ítélik a kereskedelmi fuvarozás valamennyi felhasználója általi tisztességes és méltányos díjfizetés biztosításához;

- (5) forgalomirányítás: a közúti tömegközlekedési és magáncélú közlekedési eszközöket, valamint ezeknek az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjait magában foglaló közúti forgalomirányítási műveletek összetettsége új, átfogóbb, rendszeralapú forgalomirányítási és -ellenőrzési megközelítéseket igényel. A megfelelő partnerek – hálózat- és szolgáltatásüzemeltetők, közúti hatóságok, regionális/helyi hatóságok – közötti információcserére alkalmas széles platform egy ilyen ambiciózus cél megvalósításához kulcsfontosságúnak minősül.
- Az útiterv egyeztetése és összehangolása: míg egyértelműen szükség van uniós koordinációs struktúrára, ez nem lehet átfedésben már meglévő hasonló szervekkel, mint amilyen például az e-biztonsági fórum, az ERTICO stb.;
 - Üzleti esetek: az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások tekintetében a magán- és a közszektor közötti együttműködés megfelelő meghatározásához az üzleti esetek kidolgozása prioritásnak minősül.

Mindezeket az elemeket és hozzájárulásokat a következő intézkedésekben megfelelően figyelembe vették (lásd az ITS-cselekvési tervet).

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Érintett tudomány-/ szakterületek

Intelligens közlekedési rendszerek.

Alkalmazott módszerek

Az érdekeltekkel szervezett megbeszélések és munkaértekezletek, a tagállami szakértőkkel szervezett találkozók, az EK intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó cselekvési tervének hatásvizsgálatához tartozó előkészítő tanulmány.

A konzultációba bevont főbb szervezetek/szakértők

A hatásvizsgálathoz tartozó előkészítő tanulmányhoz, illetve az érdekeltekkel folytatott megbeszélésekhez a COWI-ECORYS, illetve az Ankerbold Consulting senior tanácsadóit vették igénybe.

2007 novembere és 2008 januárja között tizenhárom megbeszélést szerveztek az érdekelt feleket tömörítő következő érdekelt magas szintű szakértőivel és személyiségeivel: nemzeti közlekedési minisztériumok, az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésével és kiépítésével foglalkozó, kormányzati tulajdonban lévő ügynökségek, városi hatóságok, ITS-alapú szolgáltatások fejlesztésének céljából partnereket tömörítő, tagságon alapuló nemzetközi szervezet, útdíjas autópályák üzemeltetői, ITS-alapú információszolgáltató, a közúti teherfuvarozási ágazatot képviselő, tagságon alapuló szervezet, a nemzeti közúti hatóságok igazgatói, mobil telekommunikáció-üzemeltető, a személygépkocsi- és a tehergépkocsi-gyártó ipar részére elektronikus alkatrészeket szállító vállalat.

E megállapítások megerősítése érdekében két munkaértekezletre került sor, az egyiket 2008. február 22-én, a másikat 2008. március 26-án tartották, összesen több mint 200 résztvevővel.

Ezt egy, szintén e témával foglalkozó e-biztonsági fórum¹ 2008. április 25-i ljubljanai ülése egészítette ki.

Végül a tagállamok kiküldött képviselői megvitatták a 2008. május 26-i brüsszeli értekezleten bemutatott konkrét intézkedések mögötti logikai érveket.

A beérkezett és a felhasznált vélemények összefoglalása

Európában a közutakra tervezett intelligens közlekedési rendszerek gyorsabb és összehangoltabb kiépítése széles körű koordinációs struktúra, valamint olyan, valamennyi érdekelt felet érintő hivatalos fórum létrehozását teszi szükségessé, amely találkozási lehetőséget biztosít a hatóságok és a kereskedelmi szereplők számára a köz- és a magánszféra együttműködésének elősegítését célzó, konszenzus kiépítésére törekvő tevékenységek megvitatására. Ahol megfelelő platformok kialakítására még nem került sor, a konszenzus elérése érdekében kerekasztalok szervezése ajánlott. A konszenzus kialakításához, valamint az ITS-kiépítés helyi/regionális, nemzeti és európai szintű koordinációjához szükség van az intelligens közlekedési rendszerekkel kapcsolatos, egymás között hierarchikus viszonyban lévő testületekből álló irányítási struktúrára.

A szakértői vélemények nyilvánosságának biztosítása

Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció első köre eredményeinek összefoglalása az alábbi weboldalon érhető el:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/its_en.htm.

• **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat három szakpolitikai lehetőséget vesz figyelembe:

„A” lehetőség: Nincs további új fellépés.

Ez a lehetőség folyamatban lévő bizottsági fellépéseket vesz figyelembe, így például az egyedi kutatást, az „intelligens autó” kezdeményezést (kutatás, műszaki harmonizáció és tudatosság), a kiépítés támogatását (EasyWay, CIVITAS), az önálló szabványosítási tevékenységet, valamint az érdekelttel folytatott konzultációt. A Bizottság szolgálatai továbbra is nyújtanak pénzügyi támogatást kutatásra és fejlesztésre, önkéntes megállapodásokra, konkrét egységesítési megbízásokra és (korlátozott) szabályozási tevékenységekre, ugyanakkor kevés a koordináció a köz- és a magánszektor között, valamint a tagállamok között.

Ha a jövőben is e megközelítés kerül alkalmazásra, annak eredményeként továbbra is fennáll az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások határokon keresztül széttagolódása, ami az Unió egészében az ITS-szolgáltatások kiegyensúlyozatlan kiépítéséhez és folyamatosságának hiányához vezet.

„B” lehetőség: problémamegoldás az együttműködésre és a szinergiára irányuló intézkedésekre összpontosítva.

¹ www.esafetysupport.org/en/news/esafety_forum_comments_on_ec_its_action_plan.htm

A „B” lehetőség a következő főbb kiemelt fellépésekre összpontosít:

- (1) egy olyan **funkcionális, nyílt, járműbe szerelt platform** meghatározása, amely lehetővé teszi a kulcsfontosságú elemek (kommunikációs technológiák, pozicionálás, feldolgozási képesség és az ember–gép interfész) sokrétű felhasználását
- (2) **magas szintű csoport** létrehozása, amely az ITS-ben érdekelt felek közötti információcserére, általános álláspontok kialakítására, valamint az ITS-kiépítéshez és a Bizottság részére történő tanácsadáshoz kapcsolódó iránymutatások kidolgozására szolgáló fórum lenne
- (3) **a közúti és a forgalmi adatok** optimalizált felhasználásához tartozó keret meghatározása
- (4) **az ITS-szolgáltatások folyamatosságához** tartozó keret kifejlesztése (pl. a távolsági és a városi közlekedés közötti kapcsolódási pontok)
- (5) az adatbiztonság és -védelem kezelése, **a magánélet védelmével és a felelősséggel kapcsolatos kérdések**

E lehetőség keretében az ITS-ek átvételét közvetetten befolyásoló horizontális kérdések kezelése az összes érdekelt közötti jobb egyeztetésre való összpontosítás révén történik. A várakozások szerint a felülről lefelé történő irányítás konstruktív és hatékony lesz, és olyan összehangolt intézkedéseket eredményez, amelyek lehetővé fogják tenni, hogy az egyes ITS-szolgáltatások összehangoltabban és jobb támogatottsággal törjenek a piacra, mint az „A” alapforgatókönyv esetében.

A szabványosításra irányuló közös kérelmek támogatásához, valamint a pénzügyi támogatással, illetve a jogalkotási munkával kapcsolatos szükségletek azonosításához és rangsorolásához a „B” lehetőség a bizottsági szolgálatok rendelkezésére álló eszközöket veszi igénybe.

„B+” lehetőség: a „B” lehetőség kibővítve egy irányelvvel és egy bizottsági eljárással

A „B+” lehetőség ugyanazokra az intézkedésekre épül, mint a „B” lehetőség, de hivatalossá teszi az együttműködési és a koordinációs szempontot. A magas szintű ITS-csoportot a következők váltánák fel:

- (1) egy, a tagállamok képviselőiből álló **európai ITS-bizottság**, amelynek feladata az lenne, hogy (a „B” lehetőségnek megfelelő) meghatározott területeken segítséget nyújtson a Bizottságnak egyedi intézkedések bizottsági eljáráson keresztüli elfogadásában, valamint
- (2) a különböző érintett ágazatok (pl. ITS-szolgáltatók, felhasználói szövetségek, fuvarozók és létesítmény-üzemeltetők, gyártóipar, szociális partnerek, meglévő szakmai szövetségek stb.) magas szintű képviselőiből álló **ITS-tanácsadó csoport**, amely üzleti és műszaki szempontokkal kapcsolatban adna tanácsot a Bizottságnak, továbbá megvitatná a szolgáltatói és felhasználói követelményeket és prioritásokat.

A Bizottság, az európai ITS-bizottság támogatásával:

- felhatalmazása keretében – szükség szerint – a következőkre vonatkozó egyedi intézkedésekről határozná:
 - (1) eljárások és előírások kidolgozása, különösen a forgalmi és utazási adatok gyorsabb kiépítéséhez és felhasználásához, az európai közúti közlekedésirányítás, az árukkal és az utasokkal kapcsolatos ITS-szolgáltatások folyamatossága, közúti biztonság és védelem, nyílt, járműbe szerelt platform meghatározása az ITS-szolgáltatásokhoz, beleértve nevezetesen valamilyen szabványosítási eljárás (CEN/CENELEC/ETSI) igénybevételét is.
 - (2) a 2002/24/EK, a 2003/37/EK és a 2007/46/EK irányelv hatályán kívül eső, közúti infrastruktúrával kapcsolatos ITS-berendezések és -szoftverek típusjóváhagyása.²
- információcserét folytat a tagállamokkal.

Másodlagos jogszabályokra bizottsági eljáráson keresztül történő javaslattevél révén a Bizottság hatékony koordinációt valósíthatna meg az érdekelt felek körében a meglévő szűk keresztmetszetek és akadályok felszámolására.

A „B+” lehetőség elsősorban abban különbözik „B” lehetőségtől, hogy az előbbi keretében elfogadásra kerülne egy olyan irányelv elfogadása jelenti, amely a „B” lehetőségnél meghatározott főbb prioritási területekre vonatkozóan kötelezettségeket ró a tagállamokra, valamint a magas szintű csoportot az európai ITS-bizottság váltaná fel, amely bizottsági eljáráson keresztül segítené a Bizottságot. Figyelembe véve mind a közvetlen hatást (az ITS-ek átvételének felfűzítése), mind a közvetett hatást (gazdasági, társadalmi és környezeti politikák kialakításának támogatása), **az előnyben részesített lehetőség a „B+” lehetőség**, mert annak több hatása lesz, mint a többi lehetőségnek, különösen az együttműködés, valamint az ITS-ek Európa szerte történő kiépítését gátló sajátos kérdésekre vonatkozó gyorsabb megállapodások lehetősége tekintetében. A forgalmi torlódásra, a közúti biztonságra és a kibocsátásokra vonatkozóan várható pozitív hatások így korábban megvalósulnak.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

• A javasolt intézkedés összefoglalása

A javasolt ITS-cselekvési terv az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Európai Unión belüli összehangolt kiépítésének felgyorsítása érdekében prioritási területeket határoz meg.

² Az ITS-ekre a rádióberendezésekre és a távközlő berendezésekre (a rádióberendezésekről és a távközlő végberendezésekről szóló 1999/5/EK irányelv), az elektromágneses összeférhetőségre (az elektromágneses összeférhetőségről szóló 2004/108/EK irányelv), az elektromos berendezésekre (meghatározott feszültséghatáron belüli használatra tervezett elektromos berendezésekről szóló 2006/95/EK irányelv), az elektronikus hírközlő hálózatok és elektronikus hírközlési szolgáltatások közös keretszabályozására (2002/21/EK irányelv), az elektronikus hírközlő hálózatok és az elektronikus hírközlési szolgáltatások engedélyezésére (2002/20/EK irányelv), valamint az elektronikus hírközlő hálózatokhoz és kapcsolódó eszközökhöz való hozzáférésre, valamint azok összekapcsolására (2002/19/EK irányelv) vonatkozó jogszabályok is kitérnek. Hasonló rendelkezésekre van szükség a közúti infrastruktúrával kapcsolatos ITS-berendezések -szoftverekre vonatkozóan.

A javasolt irányelv keretét biztosít ennek az ITS-cselekvési tervnek a végrehajtásához. Az irányelvben a tagállamok számára előírt kötelezettségek olyan közös előírásokra fognak épülni, amelyeket a Bizottság a kölcsönösen átjárható ITS-ek EU-szerte történő összehangolt kiépítésének biztosítása céljából bizottsági eljáráson keresztül fog létrehozni. E tevékenységet a Bizottság végzi, az európai ITS-bizottság segítségével, amely a tagállamokkal folytatott információcseréhez is kerettel szolgál.

A bizottság szerepének sérelme nélkül a Bizottság a legfontosabb területek érdekeltjeit (ITS-szolgáltatók, felhasználói szövetségek, fuvarozók és létesítmény-üzemeltetők, gyártóipar, szociális partnerek, szakmai szövetségek) képviselő magas szintű tisztviselőkből álló ITS-tanácsadó csoportot hoz létre, amely az ITS-ek Európai Unión belüli kiépítésének és alkalmazásának üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatban ad tanácsot a Bizottságnak. Ez az ITS-tanácsadó csoport már meglévő fórumoktól – ilyen például az e-biztonsági fórum, az ERTRAC stb. – származó szakmai hozzájárulásokat gyűjti és válogatja össze.

- **Jogalap**

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikkének (1) bekezdése.

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a javaslat nem tartozik a Közösség kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A javaslat tiszteletben tartja a szubszidiaritás elvét, mert olyan transznacionális szempontokkal foglalkozik, amelyeket a tagállamok nem tudnak kielégítően szabályozni, amilyen például a berendezések átjárhatósága, valamint az ITS-szolgáltatások belső piacának létrehozása. Először is az intézkedés főként transznacionális kiépítésre vonatkozik, amelynek célja a forgalommal és utazási tájékoztatással, valamint a forgalomirányítással kapcsolatos európai és/vagy harmonizált, határokon átnyúló szolgáltatások megvalósítása. Másodszor, amennyiben nem kerül sor további uniós fellépésre, a tagállamok továbbra is egyedi megoldásokat fejlesztenének ki és hajtának végre, esetlegesen olyan szétagolt technológiai palettát hozva ezáltal létre, amely veszélyeztetheti a jövőbeli harmonizációt és szabványosítást, illetve amely a kölcsönös átjárhatóság esetében hosszadalmas eljárásokhoz vezetne (itt példaként említhető az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás). A közúti közlekedési helyzet további romlása (balesetek, forgalmi torlódás, a határokon átnyúló folyamatosság hiánya) ütközne a Szerződés követelményeivel (különösen a közös közlekedéspolitikáról szóló 70. cikkel és a 154. cikkel, melynek célja, hogy „elősegítse a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát”). Harmadszor, közösségi szintű fellépésre van szükség, amely egyértelmű előnyökkel járna, mind a fellépés hatásai (pl. a felelősségre, valamint az adatbiztonságra és a magánélet védelmére vonatkozó közös szabályok), mind annak terjedelme következtében (pl. az ITS-alkalmazások esetében a közös előírásoknak, valamint a méretgazdaságosság lehetővé tételének köszönhetően végrehajtott költségcsökkentések révén). A javasolt fellépés célkitűzése ezért csak közösségi szinten valósítható meg, közösségi jogi aktus alapján.

- **Az arányosság elve**

A javaslat a következő ok(ok) miatt felel meg az arányosság elvének:

Valamennyi szükséges részletes előírásnak a Tanács és az Európai Parlament általi elfogadása egyedi alapon nem lenne sem kivitelezhető, sem időhatékony. A Bizottság részvétele a javaslat célkitűzéseinek eléréséhez szükséges minimumra korlátozódik, és nem lép túl az adott célkitűzéshez szükséges mértéken. A Bizottság részvétele – a tagállamok támogatása érdekében – a nemzetek feletti megközelítést igénylő prioritási területek helyes azonosításában az eljárásoknak és előírásoknak az európai ITS-bizottság segítségével történő meghatározására korlátozódik. Kevesebb átruházott hatáskör veszélyeztetné az EU egészére kiterjedő kölcsönösen átjárható intelligens közlekedési rendszerek átfogó és összehangolt kiépítését és az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontjait. A javaslat megfelel az arányosság elvének.

E javaslat pénzügyi és adminisztratív terhe a bizottság és a tanácsadó csoport értekezleteihez kapcsolódó utazási kiadásokra korlátozódik.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: irányelv.

Egyéb eszközök a következő okok miatt nem lennének megfelelőek:

Az ágazat által eddig követett önszabályozási megközelítés nem elégséges, és európai szinten kötelező érvényű rendelkezéseket tesz szükségessé.

A rendelet túlságosan előíró jellegű lenne, tekintettel arra, hogy az ITS-kiépítés optimális szintjeihez szükséges fellépések többsége országonként változó lehet. Másfelől a „puha” intézkedések, többek között az ajánlások és a koordináció támogatása, közvetlenül nem eredményezné a közúti közlekedésben alkalmazott intelligens közlekedési rendszerek – köztük az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódási pontok – gyors és összehangolt kiépítésének és használatának általános javulását.

A hardverek és szoftverek felhasználói és gyártói a nyújtandó szolgáltatások, illetve az azok nyújtásával, és igénybevételevel kapcsolatos berendezések tekintetében bizonyos szintű „biztonságot” igényelnek.

A kérdés ezért olyan, európai szintű jogi keretet tesz szükségessé, amelyben egy irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a létrehozott és elfogadott keretet egyedi szükségleteiktől függően kiigazítsák.

Az irányelv a legmegfelelőbb eszköz, mivel a tagállamok számára előírt kötelezettségek egyrészt figyelembe veszik az ITS-használat és -kiépítés eltérő szintjeit, így a tagállamok saját végrehajtási prioritásaikra összpontosíthatnak, másrésztől meghagyják a Bizottság számára azt a hatáskört és felelősséget, hogy az európai ITS-bizottsággal együtt meghatározza az irányelv végrehajtását támogató technikai részleteket (azaz az eljárásokat és az előírásokat).

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

Utazási költségtérítés (az európai ITS-bizottság és a tanácsadó csoport esetében évente 4-4 ülés): 122 200,00 EUR.

5. TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt aktus érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

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 keret megállapításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára³,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően,

mivel:

- (1) A közúti közlekedésnek az európai gazdaság növekedésével és a polgárok mobilitással kapcsolatos elvárásaival összefüggő növekedése a közúti infrastruktúra növekvő mértékű túlterheltségének, az energiafogyasztás fokozódásának, valamint a környezeti és társadalmi problémáknak az elsődleges oka.
- (2) E jelentős kihívásokra adott válasz nem korlátozható hagyományos intézkedésekre, így különösen a meglévő közúti közlekedési infrastruktúra bővítésére. Az innovációnak jelentős szerepet kell betöltenie a Közösség számára megfelelő megoldások megtalálásában.
- (3) 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 – azon belül az energiahatékonyságnak –, a közúti közlekedés biztonságának és védelmének, valamint az utasok és az áruk mobilitásának javításához, miközben biztosítja a belső piac működését, valamint a versenyképesség és a foglalkoztatás magasabb szintjeit.

³ HL C , ... o.

⁴ HL C , ... o.

⁵ HL C , ... o.

- (4) Ideje, hogy az információs és kommunikációs technológiáknak a más közlekedési módokra való alkalmazása terén megvalósult előrelépések a közúti közlekedési ágazat fejleményeiben is megnyilvánuljanak, különösen azért, hogy a közúti közlekedés és az egyéb közlekedési módok között e téren magasabb szintű integrációt lehessen biztosítani.
- (5) Bizonyos tagállamokban e technológiák nemzeti alkalmazásainak kiépítése a közúti közlekedési ágazatban már folyamatban van, de a kiépítés továbbra is széttagolt és koordinálatlan, és nem tudja biztosítani az ITS-szolgáltatások földrajzi folyamatosságát a Közösség egészében.
- (6) Az intelligens közlekedési rendszereknek a Közösség egészén belüli összehangolt és hatékony kiépítésének biztosítása érdekében közös előírásokat szükséges bevezetni. Az első időszakban az ITS-fejlesztés és -kiépítés négy fő területe kezelendő kiemelt helyen.
- (7) A közös előírásoknak többek között az e területen – nevezetesen a Bizottság által 2002 áprilisában elindított e-biztonság kezdeményezés⁶ összefüggésében – már megszerzett tapasztalatokon és elért eredményeken kell alapulnia. 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.
- (8) Az ITS-nek nyílt és nyilvános szabványokon alapuló, valamennyi alkalmazásszolgáltató és szolgáltatásnyújtó, valamint felhasználó számára megkülönböztetéstől mentesen rendelkezésre álló, kölcsönösen átjárható rendszerekre kell építenie.
- (9) Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítése és használata személyesadat-feldolgozással jár. Az ilyen adatfeldolgozást a közösségi szabályoknak megfelelően, többek között a személyes adatok kezelése vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁷, 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 irányelvben⁸ meghatározott szabályoknak megfelelően kell elvégezni.
- (10) Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások, és különösen a forgalmi és utazási információs szolgáltatások kiépítése és használata a tagállamok közsférabeli szervereinél tárolt dokumentumok részét képező közúti, forgalmi és utazási adatok feldolgozásával jár. Az ilyen feldolgozást és felhasználást a közösségi szabályokkal összhangban kell végezni, a közsféra információinak további felhasználásáról szóló, 2003. november 17-i 2003/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁹ meghatározottaknak megfelelően.

⁶ http://www.esafetysupport.org/download/European_Commission/048-esafety.pdf

⁷ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

⁸ HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

⁹ HL L 345., 2003.12.31., 90. o.

- (11) A 2007/46/EK irányelv¹⁰ a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyására vonatkozó keretet határoz meg, míg a 2002/24/EK¹¹, illetve a 2003/37/EK irányelv¹² a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok, illetve a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető munkagépeinek típusjóváhagyására vonatkozik. Bár ezen irányelvek rendelkezései a járművekbe telepített ITS-vonatkozású berendezésekre vonatkoznak, nem alkalmazandók a külső közúti infrastruktúra ITS-berendezéseire és -szoftvereire, amelyekre következésképp nemzeti típusjóváhagyási eljárásoknak kell vonatkozniuk.
- (12) Az olyan ITS-alkalmazások és -szolgáltatások esetében, amelyekhez pontos és garantált időzírtési és pozicionálási szolgáltatásokra van szükség, műholdas alapú infrastruktúrát vagy azzal egyenértékű precizitási szintet biztosító technológiát kell alkalmazni¹³.
- (13) Célszerű, ha a jelentősebb érdekelt, 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 hatóságoknak lehetőségük van arra, hogy tanácsot adjanak a Bizottságnak a Közösségen belüli ITS-kiépítés kereskedelmi és műszaki szempontjaival kapcsolatban.
- (14) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal¹⁴ összhangban kell elfogadni.
- (15) A Bizottságnak különösen a kölcsönösen átjárható ITS-ek kiépítésére, végrehajtására és használatára vonatkozó részletesebb előírásokat megállapító mellékletek és intézkedések módosításával kapcsolatos intézkedések elfogadására kell hatáskörrel rendelkeznie. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és céljuk ezen irányelv nem alapvető elemeinek – többek között azok új, nem alapvető elemekkel való kiegészítésével történő – módosítása, az adott rendelkezéseket az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (16) 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 irányelv¹⁵ által létrehozott bizottság, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet¹⁶ által létrehozott bizottság, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló,

¹⁰ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

¹¹ HL L 124., 2002.5.9., 1. o.

¹² HL L 171., 2003.7.9., 1. o.

¹³ Lásd a 2004. december 22-i 1/2005/EK tanácsi rendeletet (HL L 3., 2005.1.5., 1. o.) és a 2008. július 9-i 683/2008/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 196., 2008.7.24., 1. o.).

¹⁴ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

¹⁵ HL L 166., 2004.4.30., 124. o.

¹⁶ HL L 370, 1985.12.31., 8. o.

2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ által létrehozott bizottság tevékenységei közötti összhangot.

- (17) Mivel ennek az irányelvnek a célkitűzését, nevezetesen a kölcsönösen átjárható ITS-eknek a Közösség egészében történő összehangolt kiépítésének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítő módon megvalósítani, és ezért – terjedelme és hatásai miatt – hatékonyabban megvalósítható közösségi szinten, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanezen cikkben megállapított arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lép túl az említett célkitűzések megvalósításához szükséges mértéken,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy és hatály

Ez az irányelv keretet hoz létre az intelligens közlekedési rendszerek Közösségen belüli összehangolt kiépítéséhez és használatához, valamint az e célhoz szükséges előírások kidolgozásához.

Az irányelvet a közúti közlekedés területén valamennyi intelligens közlekedési rendszerre, valamint a más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontokra kell alkalmazni.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- (a) „intelligens közlekedési rendszerek (ITS-ek)”: olyan rendszerek, amelyekben információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés (beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és a felhasználókat is), valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódási pontok támogatására;
- (b) „kölcsönös átjárhatóság”: a rendszerek és a mögöttes üzleti folyamatok adatcserére, valamint információk és ismeretek megosztására való képessége;
- (c) „ITS-alkalmazás”: az ITS alkalmazásához tartozó üzemeltetési eszköz;
- (d) „ITS-szolgáltatás”: valamely ITS-alkalmazás jól meghatározott szervezeti és üzemeltetési keret segítségével történő kiépítése a felhasználói biztonsághoz, a hatékonysághoz, a kényelemhez való hozzájárulás és/vagy a közlekedési és utazási műveletek megkönnyítésének vagy támogatásának céljával;
- (e) „ITS-szolgáltató”: bármely köz-, vagy magánszektorbeli ITS-szolgáltató;

¹⁷ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

- (f) „ITS-felhasználó”: ITS-alkalmazások vagy szolgáltatások bármely felhasználója, beleértve az utazókat, az infrastruktúrák használóit és üzemeltetőit, a flottakezelőket és a vészhelyzeti szolgáltatások üzemeltetőit;
- (g) „nomadikus készülék”: olyan kommunikációs vagy információs berendezés, amelyet a járművezető – vezetés közbeni használat céljával – bármikor a jármű belső terébe vihet, ilyen például a mobiltelefon, a navigációs rendszer vagy a személyi zsebszámítógép;
- (h) „platform”: az a körülvevő funkcionális, műszaki és üzemeltetési környezet, amely lehetővé teszi az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiépítését, biztosítását, illetve kihasználását.

3. cikk

ITS-kiépítés

- (1) A tagállamok megteszik a kölcsönösen átjárható ITS-alkalmazások és -szolgáltatások Közösségen belüli összehangolt kiépítésének és használatának biztosításához szükséges intézkedéseket.
- (2) A tagállamok különösen:
 - (a) biztosítják, hogy megbízható és rendszeresen frissített, megfelelő közúti közlekedési adatok álljanak az ITS-felhasználók és ITS-szolgáltatók rendelkezésére;
 - (b) biztosítják, hogy a különböző régiókban vagy különböző tagállamokban lévő illetékes forgalmi tájékoztatási és ellenőrzési központok között közúti közlekedésre és utazásra vonatkozó adatokat és más megfelelő információkat lehessen cserélni;
 - (c) megteszik a biztonsággal és a védelemmel kapcsolatos ITS-rendszerek járművekbe és közúti infrastruktúrába való beépítéséhez, valamint a biztonságos ember-gép interfészek kifejlesztéséhez szükséges intézkedéseket, különösen a nomadikus készülékek esetében;
 - (d) megteszik azon intézkedéseket, amelyek a járművek és a közúti infrastruktúra közötti információcserével és kommunikációval kapcsolatos különböző ITS-alkalmazások egyetlen platformon belül való integrálásához szükségesek.
- (3) Az átfogó, folyamatos, pontos és garantált időzítemi és pozicionálási szolgáltatásokat igénylő ITS-alkalmazások és -szolgáltatások céljára műholdas alapú infrastruktúrákat, illetve bármely, ezekkel egyenértékű precizitási szintet biztosító technológiát kell használni.
- (4) Az (1) és a (2) bekezdésben előírt intézkedések elfogadásakor a tagállamok figyelembe veszik az I. mellékletben meghatározott elveket.

4. cikk

Előírások

- (1) A Bizottság előírásokat határoz meg az ITS-ek kiépítéséhez és használatához, különösen a következő prioritási területeken:
 - (a) a közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása;
 - (b) a forgalom- és teherforgalom-irányítási ITS-szolgáltatások folyamatossága az európai közlekedési folyosókon és az agglomerációkban;
 - (c) a közúti biztonság és védelem;
 - (d) a járműveknek a közlekedési infrastruktúrába való integrálása.
- (2) Az előírásoknak az I. mellékletben meghatározott elveken kell alapulniuk, és legalább a II. mellékletben meghatározott alapvető elemeket tartalmazniuk kell.
- (3) Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek – az irányelv kiegészítésével történő – módosítására tervezett intézkedéseket a 8. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

5. cikk

A közúti infrastruktúrához kapcsolódó ITS-berendezések és szoftverek típusjóváhagyása

- (1) A 2002/24/EK, a 2003/37/EK és a 2007/46/EK irányelv hatályán kívül eső ITS-berendezések és -szoftveralkalmazások típusjóváhagyását az üzembe helyezés előtt kell elvégezni, amennyiben ez a hatékonysághoz – azon belül az energiahatékonysághoz –, a biztonsághoz és védelemhez, vagy környezetvédelmi szempontokhoz kapcsolódó okokból szükséges.
- (2) A tagállamok értesítik a Bizottságot az ezen irányelv hatálya alá tartozó ITS-berendezések és -szoftveralkalmazások típusjóváhagyásáért felelős nemzeti szervekről. A Bizottság ezeket az információkat közli a többi tagállammal.
- (3) Minden tagállam elismeri a többi tagállam (2) bekezdésben említett nemzeti szervei által kiadott típusjóváhagyásokat.

6. cikk

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

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a személyes adatoknak az ITS-üzemeltetés összefüggésében történő feldolgozása a magánszemélyek szabadságjogainak és alapvető jogainak védelmére vonatkozó közösségi szabályokkal, különösen a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvvel összhangban történjen.
- (2) A tagállamok különösen az ITS-adatok és -nyilvántartások visszaélés – azon belül a jogellenes hozzáférés, módosítás vagy adatvesztés – elleni védelmét biztosítják.

- (3) A 2003/98/EK irányelvet¹⁸ alkalmazni kell.

7. cikk

Módosítási eljárás

A Bizottság módosíthatja a mellékleteket annak érdekében, hogy azok tükrözzék az ezen irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatokat, illetve a – a műszaki fejlődéshez való igazodás érdekében – további kiigazításokat hajthat végre.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek – többek között az irányelv kiegészítésével történő – módosítására tervezett intézkedéseket a 8. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

8. cikk

A bizottság

- (1) A Bizottságot az *európai ITS-bizottság (European ITS Committee – EIC)* elnevezésű, a tagállamok képviselőiből álló, a Bizottság képviselőjének elnökletével működő bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire tekintettel.

9. cikk

Az európai ITS-tanácsadó csoport

A Bizottság európai ITS-tanácsadó csoportot hoz létre annak érdekében, hogy az tanácsot adjon számára az ITS Közösségen belüli kiépítésének és használatának üzleti és műszaki szempontjaival kapcsolatban. A csoport a megfelelő ITS-szolgáltatók, a felhasználói szövetségek, a fuvarozók és a létesítmény-üzemeltetők, a gyártóipar, a szociális partnerek, a szakmai szövetségek, a helyi hatóságok és a témában érdekelt más fórumok magas szintű képviselőiből áll.

10. cikk

Jelentéstétel

- (1) A tagállamok legkésőbb *[az ezen irányelv hatálybalépését követő hatodik hónap]-ig* átadják a Bizottságnak a 4. cikk (1) bekezdésében megállapított prioritási területekre vonatkozó nemzeti tevékenységeikről és projektjeikről szóló, és legalább a III. mellékletben meghatározott információkat tartalmazó jelentésüket.

¹⁸ HL L 345., 2003.12.31., 90. o.

- (2) A tagállamok legkésőbb *[az ezen irányelv hatálybalépését követő második év]-ig* átadják a Bizottságnak az elkövetkezendő öt évre szóló nemzeti ITS-intézkedésekre vonatkozó terveiket, amelyek legalább a III. mellékletben meghatározott információkat tartalmazzák.
- (3) A tagállamok ezt követően évente tesznek jelentést az említett tervek végrehajtásában elért haladásról.
- (4) A Bizottság kétévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

11. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb *[az ezen irányelv hatálybalépését követő 24. hónap]-ig* megfeleljenek. Haladéktalanul közlik a Bizottsággal az említett rendelkezések szövegét, valamint az említett rendelkezések és az ezen irányelv közötti megfelelési táblázatot.

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 nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

12. cikk

Hatálybalépés

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

13. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

*a Tanács részéről
az elnök*

I. MELLÉKLET

A 3. CIKKBEN EMLÍTETT ITS-KIÉPÍTÉSI ELVEK

Az ITS-alkalmazások és -szolgáltatások kiválasztásának és kiépítésének a szükségletek értékelésén kell alapulnia, és tiszteletben kell tartania a következő elveket:

- (a) **Hatékonyság** – Európában a közúti szállítást érintő kulcsfontosságú kihívások (pl. a forgalmi torlódás csökkentése, a kibocsátások mérséklése, az energiahatékonyság javítása, magasabb szintű biztonság és védelem elérése) megoldásának irányába tett kézzelfogható hozzájárulás képessége;
- (b) **Költséghatékonyság** – a költségek és az eredmények aránya a célkitűzések elérése tekintetében;
- (c) **Földrajzi folyamatosság** – zavartalan szolgáltatások biztosításának képessége a Közösség egészében, különösen a transzeurópai közlekedési hálózaton;
- (d) **Kölcsönös átjárhatóság** – a rendszerek adatcserére, valamint az információk és ismeretek megosztásának lehetővé tételére való képessége;
- (e) **Kidolgozottsági fok** – a fejlettségi szint.

II. MELLÉKLET

A 4. CIKKBEN EMLÍTETT ELŐÍRÁSOK ALAPVETŐ ELEMEI

(1) A közúti, a forgalmi és az utazási adatok optimális felhasználása

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

- (a) Azon követelmények meghatározása, amelyek ahhoz szükségesek, hogy valós idejű, pontos és határokon keresztül elérhető forgalmi és utazási adatok álljanak az ITS-felhasználók rendelkezésére; e követelmények különösen a következőkre vonatkoznak:
 - a valós idejű forgalmi és utazási információkhoz használt pontos, nyilvános közúti és valós idejű forgalmi adatok hozzáférhetősége az ITS-szolgáltatók számára;
 - a megfelelő hatóságok és érdekeltek, valamint a megfelelő ITS-szolgáltatók közötti, határokon keresztül elektronikus információcsere elősegítése;
 - a megfelelő hatóságok és érdekeltek által a valós idejű forgalmi és utazási információkhoz használt közúti és forgalmi adatok kellő időben történő frissítése;
 - a valós idejű forgalmi és utazási információknak az ITS-szolgáltatók általi, kellő időben történő frissítése.
- (b) Azon követelmények meghatározása, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a közúti és forgalmi adatokat (így pl. a forgalmi terveket, a forgalmi szabályozásokat és az ajánlott útvonalakat, nevezetesen a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan) a megfelelő hatóságok összegyűjthessék, és ezen adatokat az ITS-szolgáltatók részére eljuttassák; e követelmények különösen a következőkre vonatkoznak:
 - a megfelelő hatóságok által az ITS-szolgáltatók részére gyűjtött, a közutakra és a forgalomra vonatkozó nyilvános adatok (így pl. a forgalmi tervek, a forgalmi szabályozások és az ajánlott útvonalak) hozzáférhetősége;
 - a megfelelő hatóságok és az ITS-szolgáltatók közötti elektronikus információcsere elősegítése;
 - a közutakra és a forgalomra vonatkozó nyilvános adatok (így a forgalmi tervek, a forgalmi szabályozások és az ajánlott útvonalak) megfelelő hatóságok általi, kellő időben történő frissítése;

- a közutakra és a forgalomra vonatkozó, ezen nyilvános adatokat használó ITS-szolgáltatások és -alkalmazások ITS-szolgáltatók általi, kellő időben történő frissítése;
- (c) Azon követelmények meghatározása, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a digitális térképekhez használt, a közutakra és a forgalomra vonatkozó nyilvános adatok pontosak legyenek, és azok a digitális térképek gyártóinak és szolgáltatóinak a rendelkezésére álljanak, e követelmények különösen a következőkre vonatkoznak:
- a digitális térképekhez használt, a közutakra és a forgalomra vonatkozó nyilvános adatok elérhetősége a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók számára;
 - a megfelelő hatóságok és érdekelt, valamint a magánszférabeli digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók közötti elektronikus információcsere elősegítése;
 - a közutakra és a forgalomra vonatkozó nyilvános adatok megfelelő hatóságok és érdekelt felek általi, kellő időben történő frissítése;
 - a digitális térképeknek a digitálístérkép-gyártók és -szolgáltatók általi, kellő időben történő frissítése;
- (d) Azon követelmények meghatározása, amelyek ahhoz szükségesek, hogy valamennyi közúthasználó ingyen hozzájusson az „általános forgalmi üzenetekhez”, valamint ezen üzenetek minimális tartalmának meghatározása, különös tekintettel a következőkre:
- a biztonsághoz kapcsolódó azon forgalmi események egységesített jegyzékének használata, amelyeket az ITS-felhasználókkal díjmentesen kell közölni;
 - az „általános forgalmi üzenetek” kompatibilitása, valamint a valós idejű forgalmi és utazási adatokhoz tartozó ITS-szolgáltatásokba való integrálása.

(2) A forgalom- és teherforgalom-irányítási ITS-szolgáltatások folyamatossága az európai közlekedési folyosókon és az agglomerációkban

A forgalom és teherforgalom-irányítási szolgáltatásoknak az európai közlekedési folyosókon és az agglomerációkon belüli folyamatosságára és kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó előírások a következőket tartalmazzák:

- (a) A teher- és utasszállítási ITS-szolgáltatások folyamatosságára vonatkozó minimum-/szükséges követelmények meghatározása a közlekedési folyosók mentén és a különböző módok esetében, különösen:
- a forgalomra vonatkozó adatok és információk határokon és régiókon keresztül, illetve a városi és városokon kívüli térségek közötti elektronikus cseréjének megkönnyítése a megfelelő forgalmi információs/ellenőrzési központok között;

- egységesített információáramlási módok, illetve forgalmi interfészek használata a megfelelő forgalmi információs/ellenőrzési központok között;
- (b) Azon intézkedések meghatározása, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a teherfuvarozási logisztika (e-fuvarozás) esetében az ITS-alkalmazások (nevezetesen a teheráru teljes útvonalának és a különböző módokon keresztüli nyomon követése és visszakövetése) megvalósítása során innovatív ITS-technológiák (rádiófrekvenciás azonosító készülékek (RFID), illetve Galileo/Egnos) kerüljenek felhasználásra, különösen:
- a megfelelő ITS-technológiáknak az ITS-alkalmazások fejlesztői általi elérhetősége és használata;
 - a helymeghatározási eredmények beépítése a forgalomirányítási eszközökbe és központokba (pl. az RFID és/vagy a Galileo/EGNOS segítségével).
- (c) A városi mobilitás terén használandó ITS-architektúra kifejlesztéséhez szükséges intézkedések meghatározása, beleértve az utazástervezéshez, a közlekedés iránti igényhez és a forgalomirányításhoz való integrált és multimodális megközelítést is, különös tekintettel a következőkre:
- a tömegközlekedés, az utazástervezés, a közlekedés iránti igény, a forgalmi adatok és a parkolási adatok hozzáférhetősége a városi ellenőrző központok számára;
 - a különböző városi ellenőrző központok közötti elektronikus adatcsere elősegítése a tömegközlekedés, illetve a magáncélú közlekedés, valamint minden lehetséges közlekedési mód esetében ;
 - valamennyi megfelelő adat és információ egyetlen architektúrába történő illesztése.

(3) Közúti biztonság és védelem

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

- (a) a páneurópai e-segélyhívó összehangolt bevezetéséhez szükséges intézkedések meghatározása, amelyek a következőket foglalják magukban:
- a járművekbe szerelt ITS-berendezések, előírt, az adatcsere tárgyát képező adatainak hozzáférhetősége;
 - a járművek által kibocsátott adatokat fogadó közúti infrastruktúrák (mentési) központjaiban (közszolgáltatási hozzáférési pontokon) lévő szükséges berendezések rendelkezésre állása;
 - a járművek és a közúti infrastruktúrák (mentési) központjai (közszolgáltatási hozzáférési pontok) közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése;

- (b) a közúthasználók biztonságának garantálásához szükséges intézkedések meghatározása a fedélzeti ember-gép-interfész, valamint nomadikus készülékek használata és a járművön belüli kommunikációs eszközök biztonságossága tekintetében;
- (c) a veszélyeztetett közúthasználók biztonságának és kényelmének garantálásához szükséges intézkedések meghatározása valamennyi ITS-alkalmazás esetében;
- (d) a tehergépkocsik és a kereskedelmi járművek számára biztonságos parkolóhelyek, valamint ITS-alapú parkolási és foglalási rendszerek biztosításához szükséges intézkedések meghatározása, különös tekintettel a következőkre:
 - elegendő számú parkolási létesítmény rendelkezésre állása;
 - a közúti parkolási információk hozzáférhetősége a felhasználók számára;
 - a közúti parkolóhelyek, a központok és a járművek közötti elektronikus adatcsere elősegítése;
 - a megfelelő ITS-technológiák beépítése mind a járművekbe, mind a közúti parkolási létesítményekbe a foglalási célra rendelkezésre álló parkolóhelyekre vonatkozó információk frissítése érdekében.

(4) A járműveknek a közlekedési infrastruktúrába való integrálása

Az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó előírások a járműveknek a közlekedési infrastruktúrába való integrálása esetében a következőkre terjednek ki:

- (a) a különböző ITS-alkalmazásoknak egyetlen nyílt, járművön belüli platformba történő integrálásához szükséges intézkedések meghatározása, különösen a következők alapján:
 - a meglévő vagy tervezett ITS-alkalmazások funkcionális követelményeinek azonosítása;
 - egy olyan nyílt rendszerű infrastruktúra meghatározása, amely biztosítja az infrastrukturális rendszerekkel és létesítményekkel való kölcsönös átjárhatóságot/kölcsönös összeköttetést;
 - a jövőbeli új vagy frissített ITS-alkalmazások felhasználóbarát (úgynevezett „plug and play”) módon történő illesztése nyílt, járművön belüli platformra;
 - szabványosítási eljárás igénybevétele az architektúra és a nyílt, járművön belüli rendszerekre vonatkozó előírások elfogadásához.
- (b) a kölcsönösen átjárható (jármű-infrastruktúra) rendszerek fejlesztésének és bevezetésének további előrehaladásához szükséges intézkedések meghatározása, különösen:

- az egyes járművek közötti, a járművek és az infrastruktúra közötti, valamint az egyes infrastruktúrák közötti adat- és információcsere elősegítése;
- az adatcsere tárgyát képező megfelelő adatok, illetve információk hozzáférhetősége az egyes felek (jármű- vagy közúti infrastruktúra) számára;
- egységesített üzenetformátum használata a jármű és az infrastruktúra közötti – az előbbiekben említett – adatcseréhez;
- az adatcsere valamennyi típusa (V2V, V2I, I2I) esetében a kommunikációs infrastruktúra meghatározása;
- szabványosítási eljárások alkalmazása a vonatkozó architektúrák elfogadásához.

III. MELLÉKLET

A 10. CIKKBEN EMLÍTETT

NEMZETI ITS-INTÉZKEDÉSEKRŐL SZÓLÓ JELENTÉS TARTALMÁRA VONATKOZÓ IRÁNYMUTATÁSOK

- (1) A tagállamok által a 4. cikk (1) bekezdésében megállapított prioritási területekről elkészített – és a 10. cikknek megfelelően benyújtott – jelentések a nemzeti szintre vonatkoznak. Adott esetben azonban kiterjeszthetők regionális szintre és/vagy más választott helyi szintre.
- (2) A 10. cikk (1) bekezdésének megfelelően benyújtandó jelentés legalább a következő információkat tartalmazza:
 - (a) az ITS-re vonatkozó jelenlegi nemzeti stratégia;
 - (b) a stratégia célkitűzései és az azok mögötti logikai érvek;
 - (c) az ITS-kiépítés állapotának és a keretfeltételeknek a rövid ismertetése;
 - (d) a jelenlegi fellépésekhez és a kapcsolódó intézkedésekhez tartozó prioritási területek;
 - (e) annak feltüntetése, hogy ez a stratégia és ezek a fellépések, illetve intézkedések hogyan támogatják a Közösségben az ITS-alkalmazások összehangolt és kölcsönösen átjárható módon történő kiépítését és a szolgáltatások folyamatosságát (lásd a 4. cikk (1) bekezdését).
- (3) A 10. cikk (2) bekezdésének megfelelően benyújtandó legalább a következő információkat tartalmazza:
 - (a) az ITS-re vonatkozó nemzeti stratégia, beleértve annak célkitűzéseit is;
 - (b) az ITS-kiépítés és a keretfeltételek részletes ismertetése;
 - (c) a tervezett prioritási területek a fellépések és a kapcsolódó intézkedések esetében, beleértve annak feltüntetését, hogy ezek hogyan kezelik a 4. cikk (1) bekezdésében megállapított prioritási területeket;
 - (d) a jelenlegi és a tervezett fellépések végrehajtására vonatkozó részletek a következők tekintetében:
 - eszközök;
 - erőforrások;
 - konzultáció és az aktív érdekelték;
 - mérföldkövek;
 - nyomon követés.

(COD)

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. **A JAVASLAT CÍME: 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 KERET MEGÁLLAPÍTÁSÁRÓL**

2. **TEVÉKENYSÉGALAPÚ IRÁNYÍTÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET**

6. cím: Energiaügy és közlekedés

3. **KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK**

3.1. **Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek [korábban: BA-tételek]), beleértve a következő megnevezéseket:**

3.2. **A fellépés és a pénzügyi kihatás időtartama:**

3.3. **Költségvetési jellemzők:**

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Csatlakozni kívánó országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi források

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (3 tizedesjegyig)

Kiadás típusa	Szakasz száma		2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek	Összesen
---------------	---------------	--	------	------	------	------	------	----------------------	----------

Működési kiadások¹⁹

Kötelezettségvállalási előirányzatok	8.1.	a							
Kifizetési előirányzatok		b							

A referenciaösszegbe beletartozó igazgatási kiadások²⁰

Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

TELJES REFERENCIAÖSSZEG

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c							
Kifizetési előirányzatok		b+c							

A referenciaösszegbe bele nem tartozó igazgatási kiadások²¹

Személyi és kapcsolódó kiadások (NDE)	8.2.5.	d	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,606
A referenciaösszegbe bele nem tartozó igazgatási kiadások, a személyi és kapcsolódó kiadások kivételével (NDE)	8.2.6.	e	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

A fellépés indikatív összköltsége

TELJES KIADÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
---	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

¹⁹ Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

²⁰ A(z) xx cím xx 01 04. jogcímcsoportja alá tartozó kiadások.

²¹ A(z) xx 01. alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoporton kívüli kiadások.

TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		b+c +d +e	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338
--	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

A társfinanszírozás részletezése

Ha a javaslat tagállamok vagy más szervek (kérjük, nevezze meg) által biztosított társfinanszírozást tartalmaz, az alábbi táblázatban adja meg a társfinanszírozás becsült szintjét (a táblázat további sorokkal bővíthető, ha a társfinanszírozást várhatóan több szerv nyújtja):

millió EUR (3 tizedesjegyig)

Társfinanszírozó szerv		2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek	Össze- sen
.....	f							
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLA LÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással együtt	a+c +d +e +f	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	0,223	1,338

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

- ☐ A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.
- ☐ A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.
- ☐ A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás²² rendelkezéseinek alkalmazására (azaz a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

- ☐ A javaslatnak nincs pénzügyi kihatása a bevételre
- ☐ A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

millió EUR (egy tizedesjegyig)

	A	A fellépés után
--	---	-----------------

²² Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

Költségvetési tétel	Bevétel	cselekvést megelőzően [n-1. év]	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	a) A bevétel abszolút összege							
	b) A bevétel változása	Δ						

- 4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett személyi állomány (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes és a külső személyi állományt) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontnál

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek
Éves szükséglet						
A személyi állomány teljes létszáma	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

5.1. Rövid vagy hosszú távon megvalósítandó célkitűzések

5.2. A közösségi részvételből adódó többletérték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, valamint a kapcsolódó mutatók a tevékenység alapú irányítás keretében

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

X Centralizált irányítás

X közvetlenül a Bizottság által

☐ közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:

☐ végrehajtó ügynökségek

☐ a Közösségek által létrehozott, a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerinti szervek

☐ tagállami közintézmények/közfeladatot ellátó szervek.

☐ Megosztott vagy decentralizált irányítás

☐ a tagállamokkal

- ☐ harmadik országokkal
- ☐ *Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (nevezze meg)*

Megjegyzések:

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

6.2.2. Időközi/utólagos értékelés nyomán hozott intézkedések (hasonló, korábbi tapasztalatok tanulsága)

6.2.3. A későbbi értékelések feltételei és gyakorisága

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

Nem alkalmazható

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei²³

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió EUR-ban (3 tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, a fellépésekre és a teljesítésekre vonatkozó megnevezéseket)	Teljesítések típusa	Átlagos költség	2010		2011		2012		2013		2014		2015 és későbbi évek		ÖSSZESEN	
			Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség
MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS ²⁴																
1. fellépés.....																
- 1. teljesítés																
- 2. teljesítés																
2. fellépés.....																
- 1. teljesítés																
A 1. célkitűzés részösszege																
2. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS																

²³ Tájékoztató: a közúti ITS-hez kapcsolódó egyedi projektekre a transzeurópai hálózatok 2007–2013 közötti időszakra szóló többéves programja keretében 300 millió EUR költségvetést programoztak.

²⁴ Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

¹																
1. fellépés.....																
- 1. teljesítés																
A 2. célkitűzés részösszege																
n. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS ¹																
n. célkitűzés részösszege																
ÖSSZKÖLTSÉG																

8.2. Igazgatási kiadások

8.2.1. A személyi állomány létszáma és típusa

Álláshely típusa		A fellépés kezelésére a meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak ²⁵ (XX 01 01.)	A*/AD	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
	B*, C*/AST	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott állomány ²⁶							
A(z) XX 01 04/05. jogcímcsoportból finanszírozott egyéb állomány ²⁷							
ÖSSZESEN		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

8.2.2. A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása

8.2.3. A Személyzeti szabályzat hatálya alá tartozó személyi állomány eredete

- ☐ A felváltandó vagy meghosszabbítandó program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek
- ☐ Az n. évi politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek
- ☐ A következő éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet eljárásának keretében igénylendő álláshelyek
- ☒ Az érintett szolgálat állományán belül átcsoportosítandó álláshelyek (belső átcsoportosítás)
- ☐ Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben nem előirányozott álláshelyek

²⁵ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

²⁶ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg

²⁷ Amelynek költségét fedezi a referenciaösszeg.

8.2.4. A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05 – Igazgatási kiadások)

millió EUR (3 tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek	ÖSSZE SEN
1 Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							
Végrehajtó ügynökségek ²⁸							
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							
- belső							
- külső							
Technikai és igazgatási segítségnyújtás összesen							

8.2.5. A referenciaösszegbe bele nem tartozó személyi és kapcsolódó költségek

millió EUR (3 tizedesjegyig)

A személyi állomány típusa	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01.)	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
A(z) XX 01 02. jogcímsoporból finanszírozott személyi állomány (kísérő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (nevezze meg a költségvetési tételt)						

²⁸

Hivatkozni kell az érintett végrehajtó ügynökség(ek)re vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

A (referenciaösszegbe bele NEM tartozó) személyi és kapcsolódó költségek összesen	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101	0,101
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Számítás – *Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak*

Számítás – *A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány*

8.2.6. A referenciaösszegbe bele nem tartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (3 tizedesjegyig)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 és későbbi évek	ÖSSZE SEN
XX 01 02 11 01. – Kiküldetések							
XX 01 02 11 02. – Ülések és konferenciák	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,312
XX 01 02 11 03. – Bizottságok ²⁹	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,070	0,420
XX 01 02 11 04. – Tanulmányok és konzultációk							
XX 01 02 11 05. – Információs rendszerek							
Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11.)							
3 Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)							
A (referenciaösszegbe bele NEM tartozó) személyi és kapcsolódó költségeken kívüli igazgatási kiadások	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,122	0,732

²⁹

Az intelligens közlekedési rendszerekkel foglalkozó bizottság.

összesen							
----------	--	--	--	--	--	--	--

Számítás - *A referenciaösszegbe bele nem tartozó egyéb igazgatási kiadások*

Az emberi és igazgatási erőforrások iránti igényt az irányító főigazgatóságnak az éves eljárás keretében juttatható összegből fedezik a költségvetési megszorítások fényében.