

**HU**

**HU**

**HU**



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 16.12.2008  
COM(2008) 886 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**

**Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai  
bevezetésére**

## A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

### Cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának európai bevezetésére

#### 1. BEVEZETÉS

A növekedésre és munkahelyekre irányuló megújított lisszaboni stratégia<sup>1</sup> célja az erősebb, tartósabb növekedés megvalósítása és a több, jobb minőségű munkahely teremtése. Továbbá a 2001. évi fehér könyv félidei felülvizsgálata<sup>2</sup> hangsúlyozza az innováció kulcsfontosságú szerepét a fenntartható, hatékony és versenyképes európai mobilitás tekintetében.

Ezen előzmények ismeretében látható, hogy az európai közlekedésnek számos jelentős kihívással kell megküzdenie, hogy az európai gazdaság és társadalom mobilitási igényeinek teljes mértékben meg tudjon felelni.

- A közúti torlódások a közúthálózat 10%-át érintik, és évente az Európai Unió GDP-jének 0,9–1,5%-át emésztik fel<sup>3</sup>.
- A közlekedéssel kapcsolatos teljes szén-dioxid kibocsátás 72%-áért a közúti közlekedés felel, ez a szám (1995 és 2005 között) 32%-kal nőtt<sup>4</sup>.
- Miközben a halálos kimenetelű közúti balesetek száma csökken (a 27 tagú Európai Unióban 24%-kal csökkent 2000 óta), még mindig hatezerrel több (2006-ban 42 953 haláleset volt), mint amit a halálos balesetek számának 2001–2010-es időszakra tervezett 50%-os csökkentése megengedne<sup>5</sup>.

A kihívások még komolyabbnak tűnnek tudván, hogy a 2000–2020 közötti időszakra a teheráru-szállítás 50%-os és a személyforgalom 35%-os növekedését jósolják<sup>6</sup>.

Az ezekből a kihívásokból adódó legfontosabb szakpolitikai célkitűzés, hogy a szállítás és a közlekedés:

- tisztábbá,
- hatékonyabbá, és ezen belül energiahatékonyabbá<sup>7</sup>,

---

<sup>1</sup> COM(2005) 24.

<sup>2</sup> COM(2006) 314.

<sup>3</sup> CEMT/ITF(2007): „Congestion, a Global Challenge: The Extent of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport” (A forgalmi torlódások, mint globális kihívás: a forgalmi torlódások jelene és jövője a szárazföldi, tengeri és légi közlekedésben).

<sup>4</sup> DG TREN(2008): „Energy and transport in figures 2007/08” (Energia és közlekedés számokban – 2007/2008).

<sup>5</sup> Ld. a 4. lábjegyzetet.

<sup>6</sup> Ld. a 2. lábjegyzetet.

<sup>7</sup> COM(2006) 545.

- biztonságosabbá és védettebbé váljon.

Ugyanakkor egyértelmű, hogy a kihívások mértéke által meghatározott időkereten belül a hagyományos megközelítés – például az új infrastruktúrák kialakítása – nem fogja meghozni a szükséges eredményeket. Nyilvánvalóan innovatív megoldásokra van szükség, ha a terítéken lévő problémák által sürgetett gyors haladást szeretnénk megvalósítani. Legfőbb ideje, hogy az intelligens közlekedési rendszerek méltó szerephez jussanak, és így lehetővé tegyék a kézzel fogható eredmények elérését.

## 2. INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK

„Intelligens közlekedési rendszereken” információs és kommunikációs technológiák (IKT) közlekedésben való alkalmazását értjük. Ezeket az alkalmazásokat különböző közlekedési módok és a köztük lévő kapcsolatok (ezen belül a közlekedési csomópontok) számára fejlesztik ki.

A légi közlekedésben a SESAR<sup>8</sup> fog az újgenerációs légiforgalmi szolgáltatás megvalósításának keretrendszeréül szolgálni. A belvízi közlekedésben a folyami információs szolgáltatásokat (RSI) vezetik be a vízi utak használatának és a teheráru szállításának a kezelésére. A vasúti hálózatban fokozatosan vezetik be az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszert (ERTMS) és a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásait (TAF-TSI). A hajóközlekedésben bevezették a SafeSeaNetet és a hajóforgalom monitorozási és információs rendszert (VTMIS), továbbá előrelépés történt az automatikus hajóazonosítási rendszer (AIS) és a nagy hatósugarú azonosítás és nyomon követés (LRIT) kialakítása irányában. A közúti közlekedésben az intelligens közlekedési rendszerekre példaként szolgálnak többek között a városokban és az autópályákon működő forgalomkezelő és ellenőrző rendszerek, az elektronikus útdíj-beszedő és útvonal-navigációs alkalmazások. Azonban eddig nem létezett hasonló egységes európai keretrendszer a közút és a többi közlekedési mód közötti kapcsolatok tekintetében.

## 3. ALKALMAZÁSI KÖR

A cselekvési terv célja felgyorsítani és összehangolni az intelligens közlekedési rendszerek (IKR) alkalmazásának bevezetését a közúti közlekedésben, ideértve a más közlekedési eszközökkel történő kapcsolatok kialakítását is.

A cselekvési terv hat kiemelt fontosságú területet jelöl meg, ahol intézkedések meghozatalára van szükség. Minden területen meghatározásra került egy konkrét intézkedéscsomag és az egyértelmű ütemterv. Az eljárások és részletes előírások meghatározását lehetővé tevő keretrendszer kialakításához és az intézkedések ezáltal történő végrehajtásához a tagállamok és egyéb érdekelt felek mozgósítására lesz szükség.

---

<sup>8</sup> SESAR: Az egységes európai égbolt légiközlekedés-irányító kutatási programja (Single European Sky Air Traffic Management Research Programme)

Végül ez a cselekvési terv meg fogja könnyíteni a rendelkezésre álló erőforrások és eszközök összehangolását, és ezáltal jelentős hozzáadott érték jön létre az Európai Unióban.

#### **4. MIÉRT VAN SZÜKSÉG EURÓPAI MEGKÖZELÍTÉSRE AZ INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK TERÉN?**

Az intelligens közlekedési rendszerek egyértelmű előnyökkel járhatnak a közlekedés hatékonysága, fenntarthatósága, biztonsága és védelme terén, miközben elősegíthetik az Európai Unió belső piacának működését és a versenyképességi célok elérését.

Az 1980-as évek óta számos intézkedést hoztak e téren Európában. Ezek az intézkedések – bár gyakran nem összehangolt, hanem széttagolt formában – hagyományosan bizonyos konkrét területekre, például a tiszta és energiahatékony közlekedésre, a közúti torlódásokra, a közlekedésszervezésre, a közúti biztonságra, a kereskedelmi közlekedés védelmére és a városi mobilitásra összpontosítottak.

E fejlemények ellenére bizonyos kérdéseket európai nézőpontból kell megközelíteni, hogy az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásai és szolgáltatásai ne váljanak mozaikszerűen különbözővé: ilyen a földrajzi folytonosságnak, a szolgáltatások és rendszerek átjárhatóságának, valamint az egységesítésnek a kérdése. Ezeknek elő kell segíteniük az alkalmazások összeurópai szinten történő megvalósulását, a pontos és megbízható valós idejű adatok rendelkezésre állását és az összes közlekedési mód megfelelő lefedettségét.

##### **4.1. Környezetbarátabb közlekedés**

Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásai kulcsfontosságú szerepet játszanak a környezetbarátabb közlekedés kialakításában<sup>9</sup>.

A bizonyos útvonalakon közlekedő járművekre kiszabott díjak elektronikus díjbeszedő rendszerek révén történő differenciálása a közlekedési kereslet befolyásolásának egyik módja.

Az útvonaltervezést, a dinamikus gépjármű navigációt és a környezetbarát vezetést támogató IKR-alkalmazások a torlódások csökkentéséhez, a közlekedés környezetbaráttá tételéhez és az alacsonyabb energiafelhasználáshoz is hozzájárulnak.

A „zöld teherszállítási folyosók”<sup>10</sup> egy az integrált teherszállítás ösztönzésére létrehozott közösségi kezdeményezés neve, amely az egymást kiegészítő közlekedési módok alkalmazása révén környezetbarátabb alternatívát kínál a logisztikai központok közötti távolsági szállításra. E cél elérése érdekében alapvető fontosságú a fejlett IKR-technológiákra építeni.

---

<sup>9</sup> COM(2008) 433 – Közlemény a környezetbarátabb közlekedésről

<sup>10</sup> COM(2007) 607.

## 4.2. A közlekedési hatékonyság javítása

A hatékony és költséghatékony multimodális logisztikai láncok biztosítják az alapot a javak termeléséhez és szétosztásához, hiszen általuk szerveződik meg a javak szállítása a Közösségen belül és azon túl, különösen, amikor „éppen időben” (just-in-time) követelmények szerint kell szállítani. Az ilyen logisztikai láncok igazgatásának lehetővé tételéhez az IKR-eszközök különösen az áruk fizikai mozgásának igazgatására szolgáló papírmentes információfolyam fenntartása (eFreight) miatt alapvető fontosságúak.

Napjainkban mind a köz-, mind a magánszféra alkalmazásra kínál műholdas navigációval egyre inkább összekapcsolt, a mobilitást előmozdító valósídejű forgalmi és utazási információs (RTTI) rendszereket.

Az intelligens közlekedési rendszerek már Európa számos részén hatékonyan támogatják a városok közötti és városi közlekedésirányítást, és segítik elő a közlekedési módok közötti váltást a fő csomópontokon és átszállási pontokon.

Hosszabb távon a jármű–jármű (V2V), a jármű–infrastruktúra (V2I) és az infrastruktúra–infrastruktúra (I2I) kommunikáción és kommunikációcserén, valamint adott esetben a GNSS<sup>11</sup> hely- és időmeghatározáson alapuló, együttműködő rendszerekben rejlő összes lehetőséget is ki lehet majd aknázni.

## 4.3. A közúti biztonság és a védelem javítása

A kutatás és kezdeti alkalmazás tanúsága szerint nagy lehetőségek rejlenek a közúti biztonság fokozására az olyan gépjárművezetést támogató rendszerekben, mint például az elektronikus stabilizáló program (ESP), az automatikus sebességszabályozó (ACC), a (sávelhagyásra figyelmeztető és sávváltást segítő) „lateral support” rendszer, az ütközés-előrejelző, a vészfékrendszerek és egyéb alkalmazások, mint például az eCall (eSegélyhívó), vagy a vezető éberségét figyelő „speed alert” vagy „alcohol-lock” rendszerek. Az ESP és az eCall önmagában<sup>12</sup> évente 6 500 életet tudna megmenteni az Európai Unióban, ha teljes mértékben alkalmaznák őket.

Jobban ki kellene használni a legújabb aktív biztonsági rendszerek és a fejlett gépjárművezetést támogató rendszerek nyújtotta lehetőségeket, amelyek bizonyítottan elősegítik a gépjárműben ülők és a közúton közlekedő többi ember (köztük a veszélyeztetett úthasználók) biztonságát. Az ember-gép felületről szóló európai elvi nyilatkozatot<sup>13</sup> ki kell terjeszteni, hogy a hordozható eszközök elterjedését lehetővé tegye.

A navigációs, helymegállapító és nyomon követő rendszerek segíthetik – például a veszélyes áruk vagy élő állatok szállítása esetén – az úton lévő járművek és a teheráru távolról történő monitorozását. Védett parkoló területekre irányíthatják a teherautó vezetőket, segíthetnek megfelelni a vezetési és munkaidőre vonatkozó,

---

<sup>11</sup> Globális navigációs műholdrendszer.

<sup>12</sup> COM(2007) 541.

<sup>13</sup> C(2008) 1742.

érvényben lévő rendeleteknek és támogatniuk kell az újgenerációs digitális menetíró készülékek használatát.

#### **4.4. Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásában rejlő hozzáadott érték az Európai Unió számára**

Az intelligens közlekedési rendszerekben rejlő lehetőségeket csak akkor lehet kiaknázni, ha a jelenleg megfigyelhető korlátozottan és szétagoltan bevezetett rendszerek helyett az Európai Unió egészében egyszerre alkalmazzák az intelligens közlekedési rendszereket. Döntő fontosságú ezért az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának akadályait eltávolítani. Az Európai Uniónak egyértelmű szerepet kell vállalnia az intelligens közlekedési rendszerek felgyorsított és összehangolt alkalmazásához szükséges megfelelő keretfeltételek létrehozásában: a szakpolitikai prioritások meghatározásában, a megosztandó vagy újrahaznosítandó általános IKR-összetevők kiválasztásában és az egyértelmű ütemtervet érintő megállapodásban.

A közös európai fellépés közvetlenül hozzájárulhat:

- az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása összetettségének kezeléséhez, miközben számos érdekelt fél érintett a kérdésben és az összehangolt fellépés biztosítására földrajzi értelemben, valamint a különböző szereplők között is szükség van
- az állampolgárokat célzó fejlett közlekedési szolgáltatások piacra jutásának támogatásához, miközben a tömegközlekedési alternatívák használatát népszerűsíti a személygépkocsik használata ellenében
- a méretgazdaságosság kialakulásához és így az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának költséghatékonyabb, gyorsabb és kevésbé kockázatos bevezetéséhez
- az intelligens közlekedési rendszerek közúti közlekedésben történő alkalmazása jelenlegi ütemének felgyorsításához, és a szolgáltatások folytonosságának egész Közösségben történő biztosításához
- az innovatív termékek és szolgáltatások járműgyártókhöz, közlekedési és logisztikai szolgáltatókhoz és felhasználókhöz történő eljuttatásának elősegítése révén az európai IKR-ágazat világpiacon betöltött vezető szerepének fokozásához.

E célkitűzések eléréséhez az Európai Unió számos eszközt alkalmazhat: pénzügyi támogatást, szabványosítási kezdeményezéseket, jogalkotási és egyéb intézkedéseket.

#### **5. KONZULTÁCIÓK**

A cselekvési terv az érdekelt felekkel történt széles körű konzultációkon nyert információk alapján készült. Ezeket az információkat az alábbi négyféle forrásból gyűjtöttük: i) a magán- és közszféra magas szintű érdekeltjeivel készített interjúk; ii)

workshopok; iii) internetes kérdőív; iv) az érdekeltek meglévő fórumain történő célzott beszélgetések.

Az interjúk során fény derült néhány alapvető igényre. Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazását a szakpolitikák irányítása alatt kell bevezetni, és egyértelműen meg kell határozni a felelősségi köröket, beleértve a magán- és közszféra közötti együttműködés szerepét. Az érdekelt felek együttműködésének biztosításához ágazatok közötti magas szintű munkacsoport felállítására van szükség. A konzultációban részt vevő legtöbb érdekelt fél szerint az Európai Uniónak nagyobb részt kellene vállalnia az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának további bevezetésében.

A beazonosított fő prioritások között szerepel a forgalomkezelés, a torlódások csökkentése az áruszállítási útvonalakon és a városokban; a komodalitás, a járműbe szerelt biztonsági rendszerek, a valós idejű forgalmi és utazási információkat biztosító rendszerek alkalmazásának előmozdítása, valamint a járműbe szerelt, alkalmazásokat integrálni képes nyitott egység.

## 6. KIEMELT FONTOSSÁGÚ TERÜLETEK ÉS A KAPCSOLÓDÓ INTÉZKEDÉSEK

A javasolt hat kiemelt terület a köz- és magánszektor érdekeltjeinek hozzászólásaira épül, és azt feltételezi, hogy a rövid, valamint közép távon bevezetni tervezett IKR-alkalmazások kifejtettek, elegendően átjárhatóak és képesek katalitikus hatást kifejteni egész Európában.

A cselekvési terv számos, folyamatban lévő európai bizottsági kezdeményezésre támaszkodik, úgy mint a teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési tervre<sup>14</sup>, a városi mobilitásról szóló cselekvési tervre<sup>15</sup>, a Galileo üzembehelyezésére<sup>16</sup>, a közlekedés környezetbarátabbá tételéről szóló kezdeményezésre<sup>17</sup>, az intelligens autókról szóló i2010-es kezdeményezésre<sup>18</sup>, az eBiztonságra<sup>19</sup>, hetedik kutatási és technológiafejlesztési keretprogramra<sup>20</sup>, az eCallra<sup>21</sup>, az európai technológiai platformokra<sup>22</sup>, és ezek stratégiai kutatási menetrendjére, a CARS 21-re<sup>23</sup>.

Az itt leírt tevékenységek nem ismétlik vagy kétszerezik meg az elvégzett munkákat, hanem kiegészítik őket, maximalizálják a szinergiákat, és összehangolt módon a kiemelkedő fontosságú területekre összpontosítanak.

---

<sup>14</sup> COM(2007) 607.

<sup>15</sup> Amely 2008 decemberében kerül elfogadásra.

<sup>16</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo).

<sup>17</sup> COM(2008) 433.

<sup>18</sup> COM(2007) 541.

<sup>19</sup> [www.esafetysupport.org](http://www.esafetysupport.org).

<sup>20</sup> <http://cordis.europa.eu/fp7>.

<sup>21</sup> [www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox).

<sup>22</sup> <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

<sup>23</sup> COM(2007) 22.



## 6.1. 1. cselekvési terület: A közúti, forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása

Számos korszerű IKR-alkalmazás az úthálózat jellemzőinek és az érvényben lévő közlekedési szabályoknak (például az egyirányú utcáknak és a sebességhatároknak) az együttes és pontos ismeretére támaszkodik. Miközben a múltban ezen információk tetemes részét a hatóságok biztosították, mostanában egyre inkább a kereskedelmi források használata válik jellemzővé. Mivel a közlekedésbiztonság forog kockán, alapvető fontosságú, hogy a biztonságos és rendszerezett forgalomkezelés biztosítása érdekében ezeket az információkat verifikálják és valamennyi szereplőnek igazságos és egységes módon a rendelkezésére bocsássák. Ez különösen igaz a digitális térképészetre, beleértve azokat az adatgyűjtési, verifikálási és kellő időben történő frissítési eljárásokat, amelyek annak jellegéből fakadóan benne foglaltatnak.

Hasonló megfontolások alkalmazandók a (valós idejű) forgalmi és utazási információs szolgáltatások nyújtására is. A konkrét kérdések közé tartozik az „egyetemes forgalmi információk” fogalma – azaz a valamennyi úthasználónak köztájékoztatási szolgáltatásként térítésmentesen rendelkezésére bocsátott információk –, a különböző forrásokból származó információk egységessége és a hálózatkezelési műveletek előírásainak való megfelelés szükségessége.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	Intézkedés	Határidő
1.1.	<p><b>A valós idejű forgalmi és utazási információs szolgáltatások Európa szerte</b> történő nyújtásával kapcsolatos eljárások meghatározása, különös figyelemmel az alábbi kérdésekre:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– a magánszféra által rendelkezésre bocsátott forgalmi információk</li><li>– a közlekedési hatóságok által a közlekedési szabályokkal kapcsolatban rendelkezésre bocsátott adatok</li><li>– a magántársaságok által összegyűjtött, biztonsággal kapcsolatos információkhoz való garantált hozzáférés biztosítása a hatóságok számára</li><li>– garantált hozzáférés biztosítása a vonatkozó nyilvános adatokhoz a magántársaságok számára.</li></ul>	2010
1.2.	<p><b>A közúti adatok</b>, a közlekedési szabályok, valamint a forgalmi térképekre és az ajánlott útvonalakra vonatkozó információk gyűjtésének és hozzáférhetővé tételének optimalizálása (különösen a nehéz tehergépjárművek esetében).</p>	2012

	Intézkedés	Határidő
1.4.	A <b>alapvető szintű egyetemes forgalmi információs szolgáltatás</b> térítésmentes hozzáférhetővé tételére vonatkozó adatok és eljárások előírásainak meghatározása (beleértve a rendelkezésre bocsátott adatok tárolási módjának meghatározását is).	2012
1.5.	A tömegközlekedési alternatívákat és azok Európa szerte található kapcsolódási pontjait kellő mértékben figyelembe vevő, háztól házig megvalósuló utakat kialakító, nemzeti, <b>multimodális utazástervezők</b> kifejlesztésének ösztönzése.	2009– 2012

## 6.2. 2. cselekvési terület: A forgalom- és a teheráru-kezelési IKR-szolgáltatások folyamatossága az európai közlekedési folyósókon és az agglomerációkban

A növekvő mennyiségű forgalom – a környezeti fenntarthatóság, valamint az energiahatékonyság ösztönzése mellett történő – kiszolgálásához innovatív közlekedési és forgalomkezelési megoldásokra van szükség különösen a fő európai közlekedési folyósókon és az agglomerációkban. E tekintetben a folytonos és dinamikus forgalom- és közlekedéskezelés előnyös a hosszú távú és a városi teherszállítás tekintetében és egyidejűleg a komodalitást is fejleszti.

Az IKR-technológiák kulcsfontosságúak az eFreight<sup>24</sup> bevezetéséhez, amely révén „útvonalai” információkat tesznek védett módon hozzáférhetővé a szállított áruk (különösen veszélyes áruk és élő állatok) helyéről és állapotáról. Ezt az elképzelést ki lehet terjeszteni úgy, hogy a beszállítási lánc egyéb tevékenységeit is felölelje, például – az olyan innovatív technológiák, mint a rádiófrekvenciás azonosítás (RFID)<sup>25</sup> használatával és az EGNOS/Galileo műholdas helymeghatározási rendszerre építve – a tartalommal kapcsolatos adatok szabályozási vagy kereskedelmi célokkal történő cseréjét. A jövőben ez az „intelligens áru” koncepció kialakulásához vezethet, amely azt jelenti, hogy az áruk információkkal rendelkeznek magukról, a környezetükről és helyükről, valamint számos információs szolgáltatáshoz kapcsolódnak.

Bizonyos útvonalak vagy területek igénybevétele után egy adott járműre kiszabott díj mértéke egyre inkább több paraméter, például a jármű méretének, károsanyag-kibocsátási szintjének, a megtett távolságnak és a napszagnak a függvénye. A műholdas helymeghatározást és mobil kommunikációt alkalmazó IKR-megoldások számos új lehetőséget kínálnak az ilyen típusú infrastruktúra hozzáférés és díjszabás meghatározásához.

<sup>24</sup> COM(2007) 607: A Bizottság közleménye – A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv.  
<sup>25</sup> COM(2007) 96.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	<b>Intézkedés</b>	<b>Határidő</b>
2.1.	Közös eljárások és előírások meghatározása <b>az IKR-szolgáltatások folytonosságának</b> biztosítására a személy- és áruforgalom számára a közlekedési folyósokon és a városi/városok közötti régiókban. A munkának teljesítményértékelést és szabványosítási tevékenységet is magában kell foglalnia a háztól házig történő információátadással, az interfészekkel, a forgalomkezeléssel és utazástervezéssel, és különösen a rendellenes helyzetekre és vészhelyzetekre vonatkozó tervezéssel kapcsolatban.	2011
2.2.	Az áruszállítás ( <b>eFreight</b> ) támogatására bevezetett IKR-szolgáltatások meghatározása és a megfelelő intézkedések kidolgozása, hogy a koncepció a gyakorlatban is megvalósulhasson. Különös figyelmet kell fordítani a korszerű technológiákat, úgy mint az RFID-t és az EGNOS/Galileo-ra épülő helymeghatározó eszközöket alkalmazó, az áruk helyét megállapító és őket nyomon követő alkalmazásokra.	2010
2.3.	A korszerűvé tett, multimodális, <b>európai IKR-keretrendszer</b> szélesebb körű alkalmazásának támogatása az intelligens közlekedési rendszerek érdekében és <b>a városi közlekedési mobilitásra</b> vonatkozó <b>IKR-keretrendszer</b> kialakítása, amely integráltan közelíti meg az utazástervezést, a közlekedési igényeket, a forgalomkezelést, a vészhelyzetek kezelését, az útdíjak kérdését, valamint a parkolási és a tömegközlekedési lehetőségek használatát.	2010
2.4.	Az <b>elektronikus útdíjszedési rendszerek</b> átjárhatóságának megvalósítása <sup>26</sup> .	2012/2014

### 6.3. 3. cselekvési terület: Közúti biztonság és védelem

Az IKR-alapú közúti biztonsági és védelmi alkalmazások már bizonyították hatékonyságukat, de a társadalom számára nyújtott előnyök teljessége az alkalmazás mértékétől függ. További figyelmet igényel többek között a biztonságos ember-gép felület kialakítása (felhasználva az „európai elvi nyilatkozat” kapcsán már elvégzett

<sup>26</sup> 2004/52/EK irányelv.

munkát), a hordozható eszközök integrációja<sup>27</sup> és a veszélyeztetett úthasználók (például az idősek) biztonságának biztosítása. Ezért a bevált módszerek használatának ösztönzése ezeken a területeken alapvető jelentőségű e kérdések kezelése tekintetében.

A közlekedési rendszerek védelmi fenyegetésekkel is szembesülhetnek. A közlekedésvédelemre, különösen pedig az utazók és a közlekedésben dolgozók, valamint a közlekedési létesítmények és vagyontárgyak védelmére a hatékony és eredményes közlekedési megoldások kockáztatása nélkül tekintettel kell lenni.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	<b>Intézkedés</b>	<b>Határidő</b>
3.1.	A fejlett gépjárművezetést támogató rendszerek, valamint a biztonsággal és védelemmel kapcsolatos IKR-rendszerek bevezetésének ösztönzése, beleértve ezek (típusjövahagyással történő) beépítését az új járművekbe és adott esetben, a használt járművekbe történő utólagos beépítést.	2009–2014
3.2.	Az összeurópai <b>eCall</b> <sup>28</sup> összehangolt bevezetésére vonatkozó végrehajtási program támogatása, ezen belül tájékoztató kampányok szervezése, a közigazgatási szolgáltatásokhoz való hozzáférési pontok infrastruktúrájának korszerűsítése és a szabályozás szükségességének értékelése.	2009
3.3.	A járművekbe épített, biztonságos és hatékony információs és kommunikációs rendszerekről szóló európai elvi nyilatkozatra <sup>29</sup> építve szabályozási keretrendszer kidolgozása a biztonságos, fedélzeti <b>ember-gép felület</b> tekintetében, továbbá a hordozható eszközök integrációja.	2010
3.4.	Megfelelő intézkedések, köztük a bevált módszereket tartalmazó iránymutatás kidolgozása az IKR-alkalmazásoknak a <b>veszélyeztetett úthasználók</b> biztonságára és kényelmére gyakorolt hatása tekintetében.	2014
3.5.	Megfelelő intézkedések, köztük a bevált módszereket tartalmazó iránymutatások kidolgozása a teherautók és	2010

<sup>27</sup> Hordozható eszközök azok a kommunikációs és információs berendezések, amelyeket a vezető a vezetés közben használhat céljával a gépjárműbe tehet: például a mobiltelefonok, navigációs rendszerek, zsebszámítógépek stb.

<sup>28</sup> COM(2005) 431, COM(2003) 542.

<sup>29</sup> C(2006) 7125.

	kereskedelmi járművek <b>védett parkolóhelyei</b> tekintetében, valamint a telematikusan vezérelt parkolási és foglalási rendszerek tekintetében.	
--	---	--

#### 6.4. 4. cselekvési terület: A járművek integrációja a közlekedési infrastruktúrába

Az IKR-összetevők és -rendszerek használatáról számos meglévő vagy tervezett, a kereskedelmi vagy a magángépjárművekre vonatkozó jogszabály és önkéntes megállapodás szól, például a veszélyes áruk és élő állatok szállításáról, a digitális menetíró-készülékről<sup>30</sup>, az elektronikus útdíj-beszedésről és az eCall-ról szóló rendelkezések. Eddig ezek a jogszabályok és megállapodások egymástól függetlenül alakultak ki, és kevés szinergia van köztük, még azokban az esetekben is, amikor az igények ugyanazok.

Ezen alkalmazások ésszerűsítése és egy koherens és nyitott rendszerarchitektúrába történő belefoglalása jobb hatékonyságot, használhatóságot, kiterjeszhetőséget és költségcsökkenést eredményezhet, valamint lehetővé tenné a jövőbeli új vagy továbbfejlesztett – például a hordozható eszközökben lévő vagy a hely- és időmeghatározáshoz GNSS szolgáltatásokat használó – alkalmazások csatlakozás utáni azonnali használatát („plug and play”) történő integrációját. Ez a nyitott rendszerarchitektúra egy a járműbe szerelt nyitott egység alakját ölténé, amely biztosítaná az átjárhatóságot/összeköttetést az infrastruktúra rendszereivel és létesítményeivel. Ennek a moduláris megközelítésnek a segítségével később kiegészítő funkciókat lehetne a rendszerbe foglalni a járműn belüli biztonság, a biztonságos ember-gép felület kialakítása, a személyes mobilitás, a logisztikai támogatás és a multimodális információkhoz való hozzáférés, valamint esetleg az elektronikus járműazonosítás céljából.

Ezt a egységet először a kereskedelmi járművek esetében kell bevezetni. Az alkalmazással kapcsolatos pozitív visszajelzések segítenének felgyorsítani az integrált IKR-alkalmazások magánjárművek esetében történő bevezetését, és így Európa-szerte serkentnék a járművekbe eleve, illetve utólag beszerelt termékek és az ezekkel kapcsolatos szolgáltatások piacát.

A járművek és a közúti infrastruktúra közötti információcserére és kommunikációra építő, együttműködő rendszerek kifejlesztése is gyorsan halad előre, és ezeket továbbra is támogatni kell.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	Intézkedés	Határidő
4.1.	<b>Járműbe szerelt nyitott egység szerkezetének meghatározása az IKR-szolgáltatások és alkalmazások, ezen belül szabványosított interfészek hozzáférhetővé tétele céljából. E munka eredménye továbbításra kerülne az</b>	2011

<sup>30</sup> 2135/98/EK rendelet.

	illetékes szabványügyi testületekhez.	
4.2.	<b>Együttműködő rendszerek</b> kifejlesztése és értékelése az összehangolt megközelítés kialakítása céljából; a bevezetési stratégiák, köztük az intelligens infrastruktúrákba történő beruházás értékelése.	2010–2013
4.3.	Az együttműködő rendszerek infrastruktúra-infrastruktúra (I2I), jármű-infrastruktúra (V2I), jármű-jármű (V2V) kommunikációjára vonatkozó előírások meghatározása.	2010 (I2I) 2011 (V2I) 2013 (V2V)
4.4.	Az <b>európai szabványügyi szervezeteknek adandó megbízás</b> kialakítása az IKR-alkalmazások, különösen pedig az együttműködő rendszerek megvalósítására vonatkozó összehangolt szabványok kifejlesztésére.	2009–2014

#### 6.5. 5. cselekvési terület: Adatbiztonság és -védelem, felelősségi kérdések

Az adatkezelés (különösen a személyes és a pénzügyi adatok kezelése) az IKR-alkalmazások kapcsán számos kérdést vet fel, hiszen az állampolgárok adatvédelmi jogainak érvényesülése forog kockán. Ugyanakkor minden érintett fél, de különösen az állampolgárok számára biztosítani kell az adatok integritását, bizalmas kezelését és hozzáférhetőségét. Végül az IKR-alkalmazások használata további követelmények előírását teszi szükségessé a felelősség területén. Ezek a kérdések nagyban akadályozhatják bizonyos IKR-szolgáltatások széles körű piacra jutását, ha nem bizonyított, hogy az állampolgárok jogai teljes mértékben védelmet élveznek.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	<b>Intézkedés</b>	<b>Határidő</b>
5.1.	Az IKR-alkalmazásokban és szolgáltatásokban kezelt adatokkal kapcsolatban felmerülő <b>biztonsági</b> és személyes adatok <b>adatvédelmi aspektusainak</b> értékelése és a közösségi jogszabályoknak teljes mértékben megfelelő intézkedések előterjesztése.	2011
5.2.	Az IKR-alkalmazásoknak és különösen a járműbe szerelt biztonsági rendszereknek a használatával kapcsolatos <b>felelősségi</b> kérdések kezelése.	2011

## **6.6. 6. cselekvési terület: Európai együttműködés és koordináció az intelligens közlekedési rendszerek terén**

Az intelligens közlekedési rendszerek koordinált bevezetéséhez az Európai Unióban az összes érdekelt fél intenzív és hatékony európai szintű együttműködésére van szükség, amely ideális esetben a bevezetési követelmények közeledéséhez, a bevezetési tevékenységek összehangoltabbá válásához és az európai integrációt akadályozó nemzeti valamint tulajdonosi megoldások elkerüléséhez vezet.

Ahhoz, hogy a hatóságok Európa szerte megalapozott beruházási döntéseket hozhassanak, az IKR-projektek teljes életciklusának költségeivel és hasznával kapcsolatos rendelkezésre álló legjobb tudás és a vonatkozó tapasztalatokkal kapcsolatos visszajelzések közreadására van szükség. Ahhoz, hogy a bevezetés az Európai Unió egészében megvalósulhasson, alapvető fontosságú a közös értékelési módszerek és az egységes döntéstámogatási eszközök megléte.

Az intelligens közlekedési rendszerek ilyen összehangolt európai bevezetéséhez a városok és regionális hatóságok nagyobb fokú részvételére van szükség, különösen a városi és a városok közötti szinten. A konszenzuskialakítási és döntéshozatali folyamat megkönnyítésére és támogatására iránymutatást és technikai segítséget kell biztosítani.

Végül e cselekvési tervben foglalt intézkedések végrehajtásához megfelelő igazgatási struktúrára van szükség. A tagállamoknak törekedniük kellene arra, hogy megállapodások szülessenek a közös IKR-ütemtervre, illetve a tervektől az összehangolt végrehajtásig vezető módszerekre vonatkozóan, amelyek lehetnek például összehangolt beruházások vagy harmonizációs kezdeményezések.

A következő intézkedések meghozását javasoljuk:

	<b>Intézkedés</b>	<b>Határidő</b>
6.1.	Javaslat az intelligens közlekedési rendszerek Európa szerte történő bevezetésének európai <b>koordinációjához</b> szükséges jogi keretrendszerre.	2008
6.2.	<b>Döntéselőkészítési eszköz</b> kifejlesztése az IKR-alkalmazásokkal és szolgáltatásokkal kapcsolatos beruházási döntések meghozatalához. Ennek ki kell terjednie a gazdasági, társadalmi, pénzügyi és működési hatások számszerű értékelésére, a felhasználói elfogadottságra, az életciklus során kialakuló költségre/haszonra, illetve a létesítmények beszerzésére és kiépítésére vonatkozó bevált módszerek azonosítására és értékelésére.	2011
6.3.	Az IKR-létesítmények és -szolgáltatások közösségi (például TEN-T és strukturális alapokból) és nemzeti forrásokból történő <b>közfinanszírozására</b> vonatkozó <b>iránymutatások</b> kialakítása, a létesítmények és szolgáltatások gazdasági, társadalmi és működési értéke alapján.	2010
6.4.	Egy célirányos <b>IKR-együtműködési platform</b> kialakítása a tagállamok és a regionális kormányok/önkormányzatok között a IKR-kezdeményezések <b>városi mobilitás</b> területén történő alkalmazásának ösztönzésére.	2010

## 7. TÁVLATOK

A cselekvési terv a szakpolitikai célkitűzésekre építve az intelligens közlekedési rendszerek Európa szerte történő koherensebb és gyorsabb bevezetését célzó megközelítést javasol. A fentiekben felvázolt kiemelt fontosságú területek és támogató intézkedések e célkitűzés elérése céljából kerültek meghatározásra. Az elmúlt időszak közösségi és nemzeti szinten támogatott különböző tevékenységeinek integrációjával és kiegészítésével ennek a megközelítésnek teljes mértékben javára válik a folyamatban lévő munka és a kialakult alkalmazások és szolgáltatások bevezetése. Ez a kialakítás a legjobb keretrendszert fogja biztosítani ahhoz, hogy az intelligens közlekedési rendszerek jelentősen hozzájáruljanak a fenntarthatóbb mobilitás eléréséhez Európában.



Miközben ez a cselekvési terv az intelligens közlekedési rendszerek közösségi bevezetésének előmozdításával a rövid- és középtávú célkitűzéseket támogatja, a terv célja az is, hogy egy olyan hosszú távú koncepciót fogalmazzon meg, amely az intelligens közlekedési rendszerek Európa jövőbeni közlekedési rendszerében betöltött szerepét egyértelműen meghatározza.

Az Európai Bizottság 2012-ben jelentést nyújt be a cselekvési terv végrehajtásának előrehaladásáról. Ez a jelentés felülvizsgálja, és ha szükséges kiterjeszti a kiemelt fontosságú területeket és az intézkedések alkalmazási körét.

Ezt a közleményt egy az intelligens közlekedési rendszerek bevezetésének összehangolására vonatkozó keretrendszerrel szóló irányelvtervezet kíséri.