



Brüsszel, 2019.3.13.  
SWD(2019) 95 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**A Bizottság felhatalmazáson alapuló rendelete**

**a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kooperatív intelligens közlekedési rendszer kiépítése és gyakorlati használata tekintetében történő kiegészítéséről**

{C(2019) 1789 final} - {SEC(2019) 100 final} - {SWD(2019) 96 final}

## A kooperatív intelligens közlekedési rendszerekről szóló felhatalmazáson alapuló rendelet hatásvizsgálata

### A. A fellépés szükségessége

#### Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?

Az elmúlt évtizedben számos technológiai fejlődés megkönnyítette a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) kialakítását. Ez azonban az elismert potenciális előnyök ellenére sem vezetett széles körű kiépítéshez. 2011-ben az uniós járműgyártók (a CAR 2 CAR-konzorciumon keresztül) közösen bejelentették a 2015-ig történő, széles körű kiépítésre irányuló szándékukat. Egyértelművé vált azonban, hogy ez uniós szinten mind a műszaki, mind pedig a nem műszaki szempontok tekintetében közös megközelítést igényel valamennyi fő (állami és magánszektorbeli) érdekelt fél részéről.

#### Mit kellene elérni?

A fő politikai célkitűzés a fenntarthatóbb közúti közlekedéshez való hozzájárulás többek között a közúti biztonság fejlesztésével, a torlódások csökkentésével, a közlekedési hatékonyság optimalizálásával, a mobilitás növelésével, a szolgáltatás megbízhatóságának javításával, az energiateljesítmény és a környezeti hatások mérséklésével, valamint a gazdasági fejlődés támogatásával. Ennek elérése érdekében egyértelmű keretre van szükség, amely meghatározza az interoperabilitásra, a visszamenőleges kompatibilitásra és a szolgáltatások folytonosságára vonatkozó minimumkövetelményeket, és ezáltal hozzájárul a C-ITS széles körű kiépítését támogató jogbiztonsághoz.

#### Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (a szubszidiaritás)?

A C-ITS legfőbb társadalmi előnyeinek az összes érdekelt fél számára vonzó üzleti lehetőségként történő bemutatása komoly kihívást jelent. Ezek az előnyök továbbá kizárólag akkor érhetők el, ha mindenki egyszerre hajlandó befektetni. A kiépítés csak akkor éri meg a járműgyártóknak, ha biztosak benne, hogy minden harmonizálva lesz, és hogy a járművek az egész Európai Unióban részesülnek az infrastrukturális szolgáltatásokban. Ehhez hasonlóan annak ellenére, hogy az állami szektorban az üzleti lehetőségeket eltérően számítják ki, csak akkor van értelme a kiépítésbe befektetni, ha a flotta jelentős része a közeljövőben várhatóan fel lesz szerelve a rendszerrel.

### B. Megoldások

#### Milyen szakpolitikai lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?

PO1: Nem jogalkotási intézkedéseken alapuló enyhe beavatkozás, beleértve az első körben rendelkezésre álló („day 1”) szolgáltatások interoperabilitására, a biztonságos kommunikációra, az adatvédelemre és a megfelelőségértékelésre vonatkozó, nem kötelező erejű iránymutatásokat;

PO2: Az ITS-irányelv szerinti specifikációkon alapuló mérsékelt beavatkozás. Ez a PO1-hez hasonló elemeket foglal magában, azonban azokat a felhatalmazáson alapuló rendeleten keresztül jogilag kötelezővé teszi. A tagállamok és az iparág mindazonáltal szabadon dönthetnek arról, hogy kiépítik-e a C-ITS-t vagy sem;

PO3: A járművek közötti (V2V) kommunikáció kötelezővé tételén és az irányítótestületek felállításán alapuló erőteljes beavatkozás. Ez az opció lépcsőzetes megközelítésben épít tovább a jogilag kötelező erejű specifikációkra annak biztosításával, hogy valamennyi új jármű fel legyen szerelve C-ITS-állomással, ami az elterjedési arány drasztikus növelésével és ezáltal a hatékony szolgáltatásnyújtásra vonatkozó (a hálózati hatással kapcsolatos) küszöb sokkal gyorsabb elérésével jár. A PO3 további intézkedéseket foglal magában, amelyek támogatják a C-ITS kiépítését, és amelyek nem vezethetők be kizárólag felhatalmazáson alapuló jogi aktussal:

- a jogalkotási intézkedés biztosíthatja a C-ITS-rendszerrel kapcsolatos személyes adatok jogszerű kezelésének jogalapját. Ez csökkenti a bizonytalanságot, és valószínűleg több C-ITS-szolgáltatás nyújtásához vezet; továbbá
- a jogi szervezetek irányítói szereppel való felruházása még inkább biztosítja a C-ITS kiépítésének koordinációját és felügyeletét, ezáltal biztosítva, hogy a C-ITS elterjedésének akadályai minimálisra csökkenjenek.

Az értékelés alapján a PO2 egyértelműen előnyben részesítendő a PO1-gyel szemben, mivel jóval nagyobb előnyöket nyújt és koherensebb. A PO3 még hatékonyabb és koherensebb, biztosabbá teszi kiépítést, és hatékonyabban kezeli az adatvédelemmel és a koordináció hiányával kapcsolatos problémáforrásokat, azonban a V2V kötelezővé tétele jelentős megfelelési költségekkel is járna. Az előnyben részesített megközelítés a PO3 –

az ITS-irányelvben előírt, lépcsőzetes megközelítés –, amely értelmében a specifikációk elfogadását követően a kiépítéssel – a kötelezővé tétel eredményességének és arányosságának a C-ITS-ágazat folyamatos fejlődése alapján végzett további elemzése mellett – egy önálló kezdeményezés keretében fognak foglalkozni .

#### **Mi az egyes érdekelttek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?**

A PO1 nem kapott jelentős támogatást az érdekelt felek részéről, mivel a problémaforrások és ezáltal a C-ITS kiépítésének és interoperabilitásának kezelésével kapcsolatos pozitív hatás korlátozott a jobbiztonság hiánya miatt.

Az érdekelt felek legnagyobb csoportja a PO2-t tartja a célkitűzések elérése szempontjából leginkább megfelelő alternatívának. Számos válaszadó azonban – elsősorban a távközlési ágazatból – nem támogatja ezt az opciót, mivel olyan konkurens C-ITS-technológiát szándékoznak bevezetni, amely jelenleg nem interoperabilis a kiforrott technológiákkal. Egyes érdekelt felek továbbá ellenzik az interoperabilitásra és közös biztonságpolitikára vonatkozó kötelező erejű rendeleteket, mivel akkor módosítaniuk kellene a szolgáltatásaikat ahhoz, hogy integrálni tudják azokat a C-ITS-be.

Az érdekelt felek mérsékelten támogatták a PO3-ban szereplő V2V-előírást. Számos válaszadó jelezte, hogy vállalná a kiépítés megkövetelt biztosítását, azonban úgy vélte, hogy a kötelezővé tétel megállapítása előtt át kellene gondolni bizonyos körülményeket és a rendszer kiforrottságát. A kiépítési esettanulmányokkal kapcsolatban megkérdezett érdekelt felek támogatták az uniós irányítás, politika és operatív testületek kialakítását, mivel úgy vélték, hogy ez fontos a kiépítés Európán belüli koordinálása szempontjából.

#### **C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai**

##### **Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?**

A fő előnyök közé tartozik a balesetek és az üzemanyagköltségek csökkentése, valamint az utazási idő lerövidülése. Ezenkívül kisebb mértékben a szén-dioxid-kibocsátás és a levegőszennyező anyagok külső költségei is csökkennek. A pénzben kifejezett teljes haszon eléri a 78,9 milliárd EUR-t a 2020–2035 közötti időszak alatt. Ez a szám 128,9 milliárd EUR-ra emelkedne a V2V kötelezővé tételének bevezetésével.

##### **Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?**

A fő költségek a C-ITS-berendezés járművekbe és út menti infrastruktúrákba való beépítésével kapcsolatosak. Egyéb megfelelési és adminisztratív költségek is felmerülnek, azonban ezek összehasonlítva jelentéktelenek. A pénzben kifejezett összes költség eléri a 19,1 milliárd EUR-t a 2020–2035 közötti időszak során, illetve a 32,3 milliárd EUR-t a V2V kötelezővé tételének bevezetésével.

##### **Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?**

A kkv-k valószínűleg jelentős szerepet játszanak a C-ITS-ben, mivel megfelelően képviseltetik magukat a C-ITS-technológiák szolgáltatásában, valamint az adatkezelő és közlekedési cégek körében. A C-ITS kiépítésére vonatkozó aktuális projekteknél is aktív résztvevők. A megnövekedett szabályozói biztonság és a C-ITS kiépítése nagyobb szerepet biztosíthat számukra az innovatív termékek és szolgáltatások piacra juttatásában.

##### **Lesz-e jelentős hatása az intézkedésnek a tagállamok költségvetésére és közigazgatására?**

Bár a költségek 90 %-a a járműflotta felszerelésével kapcsolatos, az infrastruktúra felszerelésének költségeit nagyrészt az állami szektor fogja viselni. A tagállamok azonban szabadon dönthetnek a kiépítésről.

##### **Lesznek-e egyéb jelentős hatások?**

A C-ITS EU-n belüli nagymértékű kereskedelmi kiépítése az üzemeltetőket előnyös helyzetbe hozná az általános versenyképesség tekintetében, valamint új munkahelyeket teremtene a C-ITS-állomások és -szolgáltatások gyártása, telepítése, karbantartása és üzemeltetése terén. A C-ITS-en keresztül elérhetővé tett információ továbbá felgyorsítaná az e területen végzett kutatásokat és fejlesztéseket, valamint az adatokra vonatkozó innovatív alkalmazások keresését, amelyek még hasznosabbá tennék a rendszereket, és lehetővé tennék az automatizációt.

##### **Arányosság?**

A specifikációknak való megfelelés csak a C-ITS-szolgáltatások vagy -állomások kiépítése esetén lenne kötelező. Bár a kötelező erejű uniós specifikációk megkövetelnék a már meglévő C-ITS-állomások és az új technológiai megoldások hozzáigazítását a követelményekhez, ezek a követelmények alapvetően szükségesek a C-ITS-szolgáltatások uniós szintű interoperabilitásának biztosításához, és a tervezett felülvizsgálat lehetővé teszi a rugalmasságot a technológiai megoldások kialakításában.

A kötelezővé tétel arra kötelezná a járműgyártókat, hogy valamennyi új járműtípust C-ITS-állomással

szereljének fel. A kötelezővé tétel arányossága és szükségessége a továbbiakban is értékelhető és értékelendő az ITS-irányelvben előírt lépcsőzetes megközelítéssel összhangban.

#### **D. További lépések**

##### **Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?**

A Bizottság legkésőbb a hatálybalépéstől számított három éven belül értékelni fogja az új jogszabályt. A specifikációk felülvizsgálatára várhatóan e dátum előtt sor kerül az új fejlemények (például a további harmonizált szolgáltatások) vagy további technológiák (például a meglévő cellarendszerű hálózatok) függvényében.