

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU irányelv módosításáról

[COM(2021) 813 final- 2021/0419 (COD)]

(2022/C 290/20)

Előadó: **Stefan BACK**

Felkérés:	Európai Parlament, 2022.1.27. Tanács, 2022.1.28.
Jogalap	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. és 304. cikke
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2022.3.10.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2022.3.23.
Plenáris ülés száma:	568.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	225/1/5

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely teljes mértékben összhangban áll azokkal az ajánlásokkal, amelyek az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekről szóló korábbi EGSZB-véleményben szerepelnek, és úgy látja, hogy a javaslat jelentős hozzáadott értékkel bír a javítások, a védelem, a biztonság és a hatékonyság szempontjából.

1.2. Az EGSZB üdvözli, hogy több információt kell feltüntetni, és hogy a tagállamoknak együtt kell működniük. Különösen érdemes lehet felhívni a figyelmet arra, hogy kiszélesítették az áruszállítással, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással kapcsolatos információcseré körét, ideértve a járművek közötti kommunikációt is, ami szintén jelentősen javítja a közúti biztonságot.

1.3. Az EGSZB megállapítja, hogy a hatékonyság javítása egyaránt érinteni fogja az áru- és a személyszállítást, azáltal, hogy például lehetővé teszi egy szállítmány haladásának a nyomon követését.

1.4. Noha az EGSZB megéri, hogy szabványosítani kell az információcserét, úgy véli, hogy észszerű mértékben teret kell engedni a helyi és a vállalat-specifikus megoldások számára, amikor ez kellőképpen indokolt és arányos, természetesen szem előtt tartva a belső piacra gyakorolt lehetséges hatásokat is.

1.5. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az intelligens közlekedési rendszerek kiépítését szélesebb társadalmi összefüggésben kell végrehajtani, figyelembe véve a technikai szempontokon messze túlmutató elemeket, és hogy ennek elmulasztása hátrányos hatással járhat mind a fenntarthatóság, mind az erőforrás-hatékonyság szempontjából. Ennek kapcsán az EGSZB hangsúlyozza, hogy kellő figyelmet és erőforrásokat kell szánni a vidéki területek igényeire, illetve azok kielégítésére, ideértve a közszolgáltatási szempontokat és a mobilitás alternatív módjait, így a gyaloglást és a kerékpározást is.

1.6. Az EGSZB felveti a mobilitási erőforrások közös használatának kérdését is, és szeretné felhívni a figyelmet arra, hogy az intelligens közlekedési rendszerek e célt szolgáló támogatásához szükség lehet egy felhatalmazáson alapuló jogi aktusra, amely például a közlekedési erőforrások rendelkezésre állásával és kapacitásával, valamint az utazási igények összesítésével foglalkozna, és a kapacitások optimális felhasználása érdekében meghatározná az összepárosítások lehetőségeit.

1.7. A rendelkezésre álló erőforrások használatának optimalizálása és a kibocsátásmentes járművek számának növelése javítani fogja a fenntarthatóságot.

1.8. Az EGSZB úgy látja, hogy a javaslat jelentős lépés a közös európai mobilitási adattér felé, ami a nagyobb hatékonyság folytán hozzáadott értéket jelent, valamint megteremti a jobb munkafeltételek alapját a közlekedési ágazatban, például azáltal, hogy megkönnyíti a munka- és a pihenőidőkre vonatkozó jogszabályok betartását, valamint a pihenőhelyek megtalálását és az azokhoz való hozzáférést.

1.9. Az EGSZB szerint fontos a bizalomépítés, hogy megfelelően működjön és általánosan elfogadott legyen egy olyan rendszer, amely erőforrások és információk megosztására épül. Ezt azt jelenti, hogy többek között a magánélet védelmének és az adatvédelemnek, valamint az üzleti titkok védelmének kielégítőnek kell lennie. Az EGSZB ezért várakozással tekint az elé az irányítási keret elé, amelyet az Európai Bizottság az európai adatstratégiáról szóló közleményében jelentett be.

1.10. A járműfedélzeti adatok kapcsán az EGSZB rámutat arra is, hogy mind a fogyasztóvédelmet, mind a tisztességes versenyt biztosítani kell, ahogyan azt a továbbiakban a 3.18. pont is kifejti.

1.11. Az EGSZB sürgős ágazatspecifikus szabályozást szorgalmaz a járműfedélzeti adatokhoz, funkciókhoz és erőforrásokhoz való hozzáférés tekintetében. Az Európai Bizottság eddig nem terjesztett elő erre vonatkozó javaslatot. Ez a késedelem viszont különösen káros a fogyasztókra nézve.

1.12. Az EGSZB rámutat arra is, hogy javítani kell a csökkent mozgásképességű személyek bevonását, és kéri, hogy az (EU) 2019/882 irányelv szerinti akadálymentességi követelményeket foglalják bele az intelligens közlekedési rendszerre vonatkozó követelményekbe, lehetőleg egy felhatalmazáson alapuló jogi aktus formájában.

1.13. Végül az EGSZB megismétli az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekről szóló, fent említett véleményben tett ajánlatát, miszerint segítene az Európai Bizottság végrehajtási tevékenységei során, méghozzá azzal, hogy kapcsolóként működne a civil társadalom irányában.

2. A javaslat háttere

2.1. Az Európai Bizottság javaslata az Európai Bizottság 2020-as fenntartható és intelligens mobilitási stratégia (a továbbiakban: stratégia) végrehajtásának része, illetve az európai közlekedési rendszer átalakításának egyik eleme. Meghatározza, hogy a közlekedési rendszer zökkenőmentessé és hatékonyabbá tételében hol hárul kulcsszerep a digitalizációra.

2.2. Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kulcsszerepet játszanak az összekapcsolt és automatizált multimodális mobilitási rendszer megteremtésében, amely javítani fogja a közlekedés hatékonyságát, biztonságát és fenntarthatóságát.

2.3. Az európai adatstratégiáról szóló közleményével (COM(2020) 66) összhangban az Európai Bizottság benyújtotta a jelenlegi javaslatot, hogy hozzájáruljon a zöld megállapodás célkitűzéseinek a végrehajtásához, és felkészítse Európát a digitális korra.

2.4. Frissíteni kell az ITS-irányelvet (2010/40/EU), hogy eleget lehessen tenni az ITS-ben végbemenő technikai fejlődés kihívásainak, és főként, hogy javuljon az együttműködés az érdekelt felek körében, és szélesebb körben rendelkezésre álljanak ITS-szolgáltatások.

2.5. Az ITS-irányelv frissítésére vonatkozó javaslat annak a jogalkotási csomagnak a része, amely a CO₂-kibocsátás csökkentésére, a közlekedési infrastruktúra digitalizációjára és javított rezilienciájára vonatkozó célokra fókuszál. Például mind a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslat⁽¹⁾, mind a városi mobilitás új keretéről szóló közlemény⁽²⁾ magában foglal rendelkezéseket az ITS-szolgáltatások kiépítésére vonatkozóan, például a biztonsággal kapcsolatos információk nyújtására és a városi mobilitás fejlesztésére vonatkozóan.

2.6. Az ITS-irányelv a közös európai mobilitási adattér megvalósításának fontos eleme lesz. Ez az adattér egyike az európai adatstratégia szerinti stratégiai ágazatok számára tervezett adattereknek.

2.7. A javaslat azzal módosítja az ITS-irányelvet, hogy az adatok rendelkezésre állását és az ITS-szolgáltatások kiépítését is az irányelv hatálya alá vonja. A cselekvés prioritási területeit átstrukturálták, hogy jobban egyezzenek az ITS-szolgáltatások különböző típusaival.

— Minden tagállamban létrehoznak egy nemzeti hozzáférési pontot az adatcserehez. Az adatcsere/adatszolgáltatás számos területen kötelező lesz, és az adatokat széles körben továbbítják az érdekelt felek részére is.

— A tagállamoknak – szükség esetén – együtt kell működniük a lényeges érdekelt felekkel a végrehajtás operatív aspektusai tekintetében.

⁽¹⁾ Az 1315/2013/EU rendelet.

⁽²⁾ COM(2021) 1811.

- Az I. mellékletben a prioritási területekkel kapcsolatos új szakasz rendelkezéseket tartalmaz arra vonatkozóan, hogy milyen szerepük van az adatoknak az áruszállítás nyomon követésében, valamint egy új szakaszt az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási szolgáltatásokról.
- Vannak az adatok védelméről és sérthetetlenségéről szóló rendelkezések is.
- Az egyik fontos elem az, hogy az Európai Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el bizonyos információk követelmények frissítésére.
- A tagállamoknak rendszeresen jelentést kell benyújtaniuk az Európai Bizottsághoz az irányelv végrehajtásáról.

3. Általános megjegyzések

3.1. Az EGSZB üdvözlzi az Európai Bizottság javaslatát, amely teljes mértékben összhangban áll az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekről szóló EGSZB-véleményében ajánlott fejlesztésekkel ⁽³⁾. Jelentős hozzáadott értéket lát az Európai Bizottság által most javasolt frissített ITS-rendszerben, mind a javított védelem és biztonság, mind a javított hatékonyság tekintetében, nemcsak a javított és biztonságosabb forgalom vonatkozásában, hanem a hatékony logisztikát támogató funkció miatt is.

3.2. Az EGSZB ezért azt is üdvözlzi, hogy több információt kell feltüntetni, és hogy a tagállamoknak együtt kell működniük. Különösen értékeli, hogy bővítették az áruszállítással kapcsolatos információcserére vonatkozó rendelkezések körét, és hogy az érintett információk körét kiterjesztik az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitásra.

3.3. Feltételezi, hogy a javasolt információs rendszer kiterjed a járművek közötti kommunikációra is, ahogyan azt már az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájával kapcsolatos véleményében is kérte. Az EGSZB emlékeztet arra, hogy a járművek közötti kommunikáció nagymértékben hozzájárul a közúti balesetek megelőzéséhez.

3.4. Az EGSZB feltételezi, hogy a most javasolt korszerűsített információcsere-rendszer hozzáadott értéket fog jelenteni azzal, hogy mind a személyszállítás, mind az áruszállítás terén nagyobb lesz a hatékonyság, és például az érintettek könnyen nyomon tudják majd követni egy szállítmány útját, mivel a vonatkozó információkat most már továbbítják a megfelelő érdekelt feleknek.

3.5. Megállapítja, hogy az ebben a fázisban megosztandó információk nagymértékben szabványosítva vannak, és ezért megismétli, hogy észszerű teret kell engedni a helyi és a vállalat-specifikus megoldások számára, amikor ez kellőképpen indokolt és arányos, természetesen szem előtt tartva a belső piacra gyakorolt lehetséges hatásokat is. Az EGSZB feltételezi, hogy ez mindaddig nem jelent problémát, amíg a javasolt rendszerbe betáplált információ megfelel a szabványkészletnek.

3.6. Az EGSZB megjegyzi, hogy az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) bevezetését szélesebb társadalmi összefüggésben kell végrehajtani, és hogy az nem vezet automatikusan éghajlatbarát közlekedési rendszerhez. A közlekedési módok digitalizációja önmagában (pl. az automatizált mobilitás autóval) a környezetvédelmi politika szempontjából még akár a várttal ellentétes hatást is kifejthet. Az intelligens közlekedési rendszereket oly módon kell fejleszteni, támogatni és használni, hogy ezzel éghajlatbarát hozzáadott értéket fejlesszenek.

3.7. A fenntartható mobilitás szempontjából alapvetően fontos egy hatékony tömegközlekedési rendszer, amely az általános (gazdasági) érdekű szolgáltatások részét jelenti, és amelyet kiegészít a kerékpározás és a gyaloglás. Az EGSZB azt javasolja, hogy a tömegközlekedés erősítése és kiegészítése érdekében népszerűsítsék az intelligens közlekedési rendszereket.

3.8. Az EGSZB rámutat arra, hogy az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésének tisztán technológia-orientált szemlélete oda vezethet, hogy nem járulnak hozzá a kitűzött célok és várt eredmények eléréséhez – ilyen például a közös gépkocsishasználati rendszerek ehhez való hozzájárulása az olyan városi agglomerációkban, amelyek már jól fejlett tömegközlekedési rendszerekkel rendelkeznek. Lehet, hogy az automatizált autóvezetés sem előremutató megoldás a városok számára, különösen ott, ahol forgalmi torlódások vannak, és szűkös a közterület. Ezért az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy a villamosítás, az automatizálás és a közös használat mobilitással kapcsolatos legfőbb innovációi akkor eredményezik a legjobb hozzáadott értéket, ha azokat a társadalom igényeire – az akadálymentességre, hatékonyságra és a közszolgálati szempontokra – tekintettel tervezik és valósítják meg.

3.9. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk sok problémát tártak fel a területi lefedettséggel kapcsolatban. Az EGSZB sajnálattal állapítja meg, hogy a javaslat nem beszél arról, hogy az intelligens közlekedési rendszereket nemcsak a városi területeken kell fejleszteni, hanem külön, a vidéki területek igényeinek lefedése érdekében is. Az EGSZB ajánlja, hogy

⁽³⁾ HL C 288., 2017.8.31., 85. o. és COM(2016) 766.

az Európai Bizottság foglalkozzon azzal is, hogy az ITS-rendszereket a vidéki területekre is kiterjessék, mivel az élet ezeken a területeken nagy mértékben függ attól, hogy vannak-e minőségi közszolgáltatások és infrastruktúra. Az Európai Bizottság *Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára* című különálló közleménye ⁽⁴⁾ is megállapítja, hogy ezeken a területeken az alapvető szolgáltatások és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúra kulcsfontosságúak a társadalmi és gazdasági befogadás biztosításához. Ezért uniós szintű ügynek kell lennie, hogy a vidéki területek képesek legyenek profitálni az ITS által nyújtott megoldásokból.

3.10. Ez különös jelentőséggel bír a vidéki területeken a közlekedési kapacitások hatékony felhasználásában. A közlekedés által okozott károkat nemcsak a kibocsátások tükrözik, hanem a közlekedési erőforrások használata is. Javasoljuk, hogy az Európai Bizottság – adott esetben – vegye fontolóra felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását az ITS által támogatott erőforrások megosztásának kezelésére. Ennek magában kell a foglalnia az utazási igények intelligens, digitálisan támogatott összesítését és a felesleges kapacitások megosztását (lásd pl. a telekocsi-szolgáltatásokat), amire különösen szükség lenne azokon a vidéki területeken, ahol a rendelkezésre álló közlekedési kapacitások egyre korlátozottabbá válnak, és ahol a távolságok miatt egyre nehezebb az új kapacitások építése. Az ilyen intelligens rendszereknek lehetővé kell tenniük a jármű használatáról szóló információk megosztását és azt, hogy a meglévő rendszert további utasokkal vagy árukkal lehessen feltölteni.

3.11. Az EGSZB üdvözli, hogy a javaslat – a kibocsátásmentes járművek elterjedésén túl – a megosztott mobilitási szolgáltatások révén a fenntarthatóbb közlekedéshez is hozzá fog járulni, ami a 2050-re elérendő nulla nettó szén-dioxid-kibocsátási célkitűzés felé mutat. A közúti forgalom zökkenőmentesebbé tételével és a forgalmi dugók csökkentésével több módon szolgáljuk környezetvédelmi céljainkat.

3.12. Az EGSZB értékeli, hogy az ITS-rendszer most javasolt erősítése a közös európai mobilitási adattér felé megtett első lépésnek tekinthető, ami számottevő hozzáadott értéket jelentene a hatékonyságnövelés szempontjából.

3.13. Egy ilyen tér megteremtése egyértelműen megkönnyítené a mobilitás mint szolgáltatás nyújtását a személy- és az áruszállítás vonatkozásában egyaránt, és javíthatja a munkafeltételeket a közlekedési ágazatban.

3.14. Az EGSZB üdvözli, hogy intelligens közlekedési rendszert akarnak bevezetni, hogy a hivatásos gépkocsivezetők biztonságosan parkolhassanak a transzeurópai autópálya-hálózaton belül. A biztonságos parkolás telematika-alkalmazásai megkönnyíthetik a törvény által előírt vezetési és pihenési idők betartását. Mindazonáltal az EGSZB rámutat, hogy a vállalatok és a hivatásos gépkocsivezetők számára is alapvető problémát jelent, hogy a gyorsforgalmi utak pihenőterületeinek nem megfelelő az infrastruktúrája, ez ugyanis éjjelente „túlparkoláshoz” vezet. Az infrastruktúra fejlődésének együtt kell járnia az ITS-alapú szolgáltatásokkal (pl. külön fenntartott parkolók).

3.15. Az EGSZB ennek kapcsán is kiemelné a bizalomépítés fontosságát és azt, hogy semmilyen tájékoztatási kötelezettség ne legyen ellentétes az üzleti titoktartással, a magánélet védelmével és az adatvédelemmel.

3.16. Az Európai Bizottságnak azzal a joggal kapcsolatosan, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, az EGSZB megállapítja, hogy az „adatmegosztásba” bevont minden szereplő tekintetében egyenlő versenyfeltételekre és bizalomra van szükség. Az EGSZB támogatja, hogy kiszélesítsék az ITS-irányelv hatályát, és az ezzel járó nagyobb hozzáadott értéket. Az EGSZB megjegyzi, hogy bizalommal kapcsolatos problémák állnak fenn az adatmegosztás kapcsán és, hogy létre kell hozni az európai adatterek irányítási keretét, különösen az olyan stratégiai területeken, mint a mobilitás – ahogyan azt az európai adatstratégiáról szóló európai bizottsági közlemény is körvonalazza ⁽⁵⁾.

3.17. Az EGSZB azt is hangsúlyozni szeretné, hogy a rendszerben lévő információkat csak az ITS céljaira szabad felhasználni, más célokra pedig nem. Az EGSZB megismétli, hogy az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésének kapcsán nagyon fontos a magánélet hatékony védelme és az adatvédelem. Az általános adatvédelmi rendelet azonban nem nyújt kellő védelmet akkor, amikor olyan technológiákat használnak az adatok anonimizálására (pl. a járműadatok mobilitásmintázata, arcfelismerés stb.), amelyek lehetővé teszik, hogy következtetéseket vonjanak le egyénekről, vagy hogy bizonyos algoritmusok használata akár diszkriminációval járjon. Amikor a személyes adatok munkahelyi használatáról van szó, a munkavállalóknak, képviselőiknek és a szakszervezeteknek is beleszólási és vétőjoggal kell bírniuk. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a javaslat 10. cikkének (Az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályok) ki kell zárnia ezt a lehetséges kockázatot. Ez különösen fontos a rendszer iránti bizalom erősítése és széleskörű társadalmi elfogadottsága szempontjából.

⁽⁴⁾ *Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára – Az erősebb, összekapcsolt, reziliens és virágzó vidéki területek 2040-ig történő megvalósítása felé* – COM(2021) 345.

⁽⁵⁾ COM(2020) 66.

3.18. Az EGSZB szerint a fogyasztóknak továbbra is tudniuk kell ellenőrizni, hogy milyen adatok megosztására kerül sor: ilyenek a különböző szolgáltatások vagy jegyek foglalásakor rájuk vonatkozó személyes információk, valamint azok az adatok, amelyeket gépkocsijuk oszt meg a szolgáltatókkal vagy az infrastruktúrával. Az általános adatvédelmi rendelettel teljes összhangban minden körülmények között a fogyasztóknak kell a középpontban állniuk és védeni kell adataikat.

3.19. A járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférést pedig úgy kell szabályozni, hogy garantált legyen az adatvédelem és a fogyasztóvédelem, valamint a tisztességes verseny. Ha a járműfedélzeti adatok az autógyártók birtokában maradnak, az monopóliumokhoz és domináns piaci helyzetekhez vezet, illetve lehetőséget teremt visszaélésekre. Már régóta kéri az Európai Bizottságtól, hogy terjesszen elő szabályozási javaslatot. E tekintetben már adott is pozitív jelzéseket, például a fent említett adatstratégiában, de mindeddig nem tett lépéseket egy javaslat benyújtására. Ez a késelem különösen káros a fogyasztók szempontjából; azért is, mert így kevésbé tudnak adatokat ellenőrizni, illetve alternatív, megalapozott döntéseket hozni.

3.20. A digitalizációval csökkenthető az inkluzivitás hiánya, amely hátrányosan érinti a csökkent mozgásképességű embereket mindennapjaikban. Ebben az értelemben az (EU) 2019/882 irányelvben előírt konkrét akadálymentességi követelményeket az összes ITS-ágazatra vonatkozóan programszerűen bele kell foglalni ebbe az irányelvbe. Nem elég az, ha ezt a témát csak egy preambulumbekzdés említi, amely azzal kecsegtet, hogy a jövőben a digitális multimodális szolgáltatásokban akadálymentességi funkciókat fejlesztenek ki a csökkent mozgásképességű emberek számára.

3.21. Üdvözlendő, hogy a III. mellékletben az szerepel, hogy a tervek szerint közutakkal és gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos adatokat (vezetési tilalmak, sebességkorlátozások, valós idejű adatok az útlezárásokról stb.) bocsátanak rendelkezésre, illetve tervezik az ilyen jellegű adatcserét. Ebben az összefüggésben az EGSZB ösztönözné olyan intelligens forgalomirányítási rendszerek fejlesztését, amelyek az idő szempontjából képesek kiegyenlíteni a közúti (tranzit) közlekedés forgalmát a gyorsforgalmú utakon, és ezáltal biztosítják, hogy biztonságos és kényelmes legyen a forgalom.

3.22. Ezzel kapcsolatban az EGSZB megállapítja, hogy a kötelező információk listájának frissítésére irányuló munkája során az Európai Bizottság ki akarja kérni az európai ITS tanácsadó csoport véleményét. Az EGSZB itt megismétli a fent említett véleményben kifejtett ajánlatát, miszerint azzal segítené az Európai Bizottságnak, hogy összekötő kapocsként működjön a civil társadalom felé.

Kelt Brüsszelben, 2022. március 23-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Christa SCHWENG