

Strasbourg, 2021.12.14.
SWD(2021) 475 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

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
keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról**

{COM(2021) 813 final} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat az intelligens közlekedési rendszereknek (ITS) a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatról
A. A fellépés szükségessége
Miért? Milyen problémát kell megoldani? <u>Maximum 11 sor</u>
Ez a hatásvizsgálat képezi az ITS kiépítésének keretéről szóló 2010/40/EU irányelv felülvizsgálatára irányuló jogalkotási javaslat alapját. Az említett irányelv felülvizsgálata az európai zöld megállapodás, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia, valamint annak kulcsfontosságú intézkedése, hogy Európa felkészüljön a digitális korra. Az ITS-irányelv célja, hogy a folyamatos ITS-szolgáltatások az EU egészében egyre inkább kiépüljenek és alkalmazásra kerüljenek annak érdekében, hogy javuljon a közúti közlekedési rendszer működése, beleértve annak más közlekedési módokhoz való kapcsolódását is, és ezáltal csökkenjenek a közúti közlekedés negatív külső hatásai. Egy 2019-es értékelés megerősíti az ITS-irányelv relevanciáját, de kiemeli, hogy az ITS kiépítése továbbra is lassú és széttagolt, és megállapítja, hogy ennek következtében nem sikerült kihasználni az inkluzív multimodális közlekedési rendszer kiépítésének lehetőségeit. Új fejlesztésekre van szükség olyan területeken, mint az összekapcsolt és automatizált mobilitás és a mobilitási platformok. Arra is szükség van továbbá, hogy a teljes közlekedési hálózaton hozzáférhetővé váljanak és rendelkezésre álljanak az alábbiak: i. infrastrukturális adatok; ii. forgalmi adatok; és iii. utazási adatok.
Mi e kezdeményezés várható eredménye? <u>Maximum 8 sor</u>
E kezdeményezés célja, hogy az Unió egészében fokozza az ITS-szolgáltatások kiépítését és operatív használatát az alábbiak érdekében: i. a közúti biztonság és a közlekedés hatékonyságának javítása; valamint ii. a multimodális közlekedési rendszer előmozdítása. Konkrét célkitűzései a következők: a szolgáltatások kölcsönös átjárhatóságának és folyamatosságának növelése (1. egyedi célkitűzés), hatékony koordinációs mechanizmus létrehozása az ITS-ben érdekelt valamennyi fél között (2. egyedi célkitűzés), valamint az ITS-szolgáltatásokat támogató adatok elérhetőségének és hozzáférhetőségének javítása (3. egyedi célkitűzés). Ez hozzájárul a közlekedési rendszerrel kapcsolatban a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában megfogalmazott két fő prioritáshoz: az uniós közlekedési ágazat zöldítése és digitalizálása. Ezáltal is csökkenthető a balesetek száma, közelebb kerülhetünk a „Zéró-elképzelés – a közúti halálesetek számának 2050-ig csaknem nullára csökkentése” cél eléréséhez, valamint a belső piac megerősítéséhez olyan területeken, mint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás (CCAM).
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés? <u>Maximum 7 sor</u>
A CCAM és az európai közlekedési hálózat valamennyi használója számára (a kölcsönösen átjárható ITS-szolgáltatások határokon átnyúló folytonossága révén biztosított) zökkenőmentes felhasználói élmény előfeltételt jelent a következőkhöz: i. a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló, az európai zöld megállapodásban megfogalmazott célkitűzés teljesítése; és ii. közös uniós közlekedési piac kialakítása. Ezek a célkitűzések csak közös európai jogalkotási kerettel érhetők el. Az irányelv felülvizsgálata hozzá fog járulni a támogató infrastruktúra koherens fejlesztéséhez és elterjesztéséhez, biztosítva az adatok interoperabilitását és a végfelhasználók számára történő harmonizált szolgáltatásnyújtást.
B. Megoldások
Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért? <u>Maximum 14 sor</u>
Az ITS-felülvizsgálat célkitűzéseinek megfelelő kezelése érdekében három szakpolitikai lehetőség vizsgálatára került sor azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásai tekintetében. Mindegyik lehetőség magában foglalta a következőket: i. a koordináció és a kiépítés elveinek megerősítése; és ii. az ITS-irányelv működésének kiterjesztése az új és kialakulóban lévő ITS-szolgáltatási területekre (az 1. szakpolitikai lehetőség alapja). Ezen túlmenően minden szakpolitikai lehetőségben szerepel az

érdekeltek közötti együttműködés intézményesítése olyan intézkedések révén, amelyek célja a koordináció javítása, valamint az irányelv és az egyéb, meglévő jogi eszközök rendelkezései közötti koherencia biztosítása. A 2. szakpolitikai célkitűzés célja továbbá a kulcsfontosságú adatok rendelkezésre állásának és hozzáférhetőségének kötelezővé tétele. Ez előrelépést jelent az ITS-szolgáltatások működtetéséhez szükséges adatok minőségének, az adatokhoz való hozzáférésnek, valamint az adatcserének és -felhasználásnak a javítása terén. A 3. szakpolitikai lehetőség az alábbiak tekintetében még tovább megy: i. célul tűzi ki az alapvető ITS-szolgáltatások nyújtásának kötelezővé tételét, és ezt az adatok rendelkezésre állásának, minőségének, cseréjének és felhasználásának a 2. szakpolitikai célkitűzés szerinti javulására alapozza, valamint ii. célul tűzi ki az interoperábilis és folyamatos szolgáltatások – különösen a közúti biztonságra összpontosító szolgáltatások – kiépítésének további támogatását. A 3. szakpolitikai lehetőség az előnyben részesített opció, mivel ez a legambiciózusabb és leghatékonyabb alternatíva, amely a legjobban teljesíti az ITS-irányelv konkrét célkitűzéseit, és a legjobban biztosítja az ITS-szolgáltatások gyors és koherens kiépítését.

Ki melyik alternatívát támogatja? Maximum 7 sor

A konzultációs tevékenységek eredményei azt mutatják, hogy az érdekelt felek megértik és támogatják a 3. szakpolitikai opció által kínált lehetőségeket és társadalmi előnyöket. A hatóságok felkarolják a digitalizációt és támogatják a közlekedés intelligensebbé tételét, mert olyan eszközt látnak benne, amellyel javítható a fenntarthatóság, és a közlekedés hozzá tud járulni a zöld megállapodás célkitűzéseéhez. A 3. szakpolitikai lehetőség keretében előirányzott szolgáltatások és rendszerek megvalósításához az ágazati érdekelt feleknek szükségük van a beruházások megtérülésére. Ezek az ágazati érdekelt felek üzleti lehetőségeket látnak az olyan fejlődésben lévő területeken, mint a CCAM. A közlekedést igénybe vevők üdvözlnek a biztonságosabb és inkluzívabb mobilitási rendszert.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei? Maximum 12 sor

A 3. szakpolitikai lehetőség a 2021–2040 közötti időszakban az alapforgatókönyvhöz képest jelentős előnyökkel jár, különösen a balesetek csökkentése (29,5 milliárd EUR), az időmegtakarítás (144,5 milliárd EUR), a szén-dioxid-kibocsátás (2,4 milliárd EUR), az egyéb kibocsátási előnyök (0,3 milliárd EUR), az üzemanyag-megtakarítás (2,4 milliárd EUR) és a GDP (17,3 milliárd EUR) terén. A várt előnyök összesen 179,1 milliárd EUR-t tesznek ki. Nem számszerűsített költségek kapcsolódnak a következőkhöz: i. a jelentéstételi kötelezettségek aktualizálása és észszerűsítése, az egységes formátumú jelentéstétel és a fő teljesítménymutatók előírása; valamint ii. az ITS-irányelv meglévő keretekkel és kezdeményezésekkel való összhangjának javítását célzó intézkedések. Ezek várhatóan csökkenteni fogják a tagállamok és az érdekelt felek adminisztratív költségeit.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)? Maximum 12 sor

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva költségei (2021–2040 között az alapforgatókönyvhöz képest) várhatóan a következők lesznek: közúti egységek (1,1 milliárd EUR), közúti infrastruktúra (3,3 milliárd EUR), nemzeti hozzáférési pontok (0,4 milliárd EUR), központi ITS-alrendszerek (0,6 milliárd EUR) és gépjármű-fedélzeti rendszerek (15,4 milliárd EUR). Az adminisztratív költségek, valamint az okostelefonok és alkalmazások költségei elhanyagolhatóak. A várható költségek összesen 20,8 milliárd EUR-t tesznek ki. A becsült haszon/költség arány 8,6.

Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat? Maximum 8 sor

A kkv-k nem tartoznak a szakpolitikai intézkedések konkrét célcsoportjai közé, és semmi sem utal arra, hogy a fellépés eltérő hatást gyakorolna a különböző méretű vállalatokra. Egy olyan szétagolt piac azonban, amely az új adatspecifikációk, új szabványkövetelmények bevezetése és a nemzeti hozzáférési pontok széles körű használata nélkül kialakult volna, komparatív előnyt jelenthet a nagyobb vállalatok számára a kkv-kal szemben. A harmonizált szabványokkal rendelkező harmonizált piacon a kkv-k számára előnyös lesz az alacsonyabb belépési korlátok alkalmazása, így ki tudják

terjeszteni tevékenységüket, és egyenlő feltételek mellett tudnak versenyezni a nagyobb vállalkozásokkal.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás? Maximum 4 sor

A tagállamok végrehajtási döntéseitől függően a várható költségeket a közúti infrastruktúrába, a nemzeti hozzáférési pontokba és a központi ITS-alrendszerekbe történő beruházások tekintetében nagyrészt a közigazgatási szerveknek kell viselniük. Ezek összesen 13,2 milliárd EUR-t tesznek ki, ami az alapforgatókönyvhöz képest 5,3 milliárd EUR többletet jelent.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások? Max. 6 sor

Az előnyben részesített alternatíva várhatóan hatással lesz az innovációra, ami közös adatspecifikációkban, valamint az adatok rendelkezésre állásának és minőségének javulásában mutatkozik meg. Az egészségre gyakorolt pozitív hatások elsősorban a légszennyezés csökkenésének eredményeként várhatók. Az infrastruktúra-kiépítés és az adatgyűjtés szükségessége vélhetően befolyásolni fogja a foglalkoztatást, míg az ITS gyorsabb kiépítése előnyös lesz a belső piac és a vállalkozások versenyhelyzete szempontjából. Végezetül, a csökkent mozgásképességű személyek élvezhetik a multimodális közlekedési információs szolgáltatások jobb elérhetőségének előnyeit.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára? Maximum 4 sor

Tekintettel arra, hogy az ITS gyorsan változó ágazat, a Bizottság azt tervezi, hogy háromévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv és az ahhoz kapcsolódó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok végrehajtásáról, figyelembe véve az ITS kiépítéséről szóló tagállami jelentések elemzését.