



Brüsszel, 2016.11.30.
COM(2016) 766 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az
együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé**

1. BEVEZETÉS

A közlekedési ágazat – Európában és az egész világon – mélyreható változások előtt áll. A technológiai innováció és a diszruptív üzleti modellek hatására egyre nő a kereslet az új mobilitási szolgáltatások iránti. Az ágazat ugyanakkor folyamatosan új megoldásokkal válaszol a közlekedés biztonságosabbá, hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tétele iránti sürgető igényre. Az ennek hatására végbemenő változások olyan jelentős társadalmi és gazdasági lehetőségeket jelentenek, amelyeket Európának meg kell ragadnia, hogy előnyt kovácsolhasson belőlük a polgárok és a vállalkozások számára.

A digitális technológiák jelentik e folyamat egyik talán legfontosabb motorját és előmozdítóját. A közlekedési rendszer különböző szereplői közötti adatcsere azt jelenti, hogy a kereslet-kínálatra valós időben lehet reagálni, ez pedig a források hatékonyabb felhasználásához vezet, legyen szó közös autóhasználatról, konténerekről vagy vasúti hálózatról. A digitális technológiák csökkentik a közlekedési balesetek legfontosabb okát jelentő emberi tévedések kockázatát. Emellett olyan, valóban multimodális közlekedési rendszert hozhatnak létre, amely valamennyi közlekedési módot egyetlen mobilitási szolgáltatásba integrálja, lehetővé téve a személyek és a rakományok zökkenőmentes, háztól házig való utazását, illetve szállítását. Emellett – új szereplőknek és az értékteremtés olyan új formáinak a megjelenésével, mint a megosztásalapú gazdaság – ösztönözhetik a szociális innovációt és biztosíthatják a mobilitást mindenki számára.

A digitális technológiák és a kapcsolódó üzleti modellek hatalmas lehetőségeket kínálnak a közúti fuvarozás számára, ezért cselekvésre van szükség. Az EU-ban az elmúlt évtizedben a közúti közlekedés biztonságának javulása terén tapasztalható folyamatos és pozitív tendencia lassulni kezdett. A közlekedésből származó környezetkárosító kibocsátás nagy részéért – az üvegházhatású gázok és a légszennyező anyagok vonatkozásában – továbbra is a közúti közlekedés a felelős^{1,2}. A zsúfolt utak naponta óriási költségeket okoznak az EU gazdaságának³. Mivel több millió európai lakos munkahelye függ közvetve vagy közvetlenül a gépjármű- és közlekedési ipartól, elengedhetetlen, hogy az ágazat olyan feltételek mellett működhessen, amelyek lehetővé teszik a globális vezető szerep megőrzését.

E közlemény tehát szorosan kapcsolódik a Bizottság politikai prioritásaihoz, mindenekelőtt a munkahelyteremtésre, a növekedésre és a beruházásra irányuló programhoz, a digitális tartalmak egységes piacához és az energiaunióra vonatkozó stratégiához⁴. Az alacsony kibocsátással járó mobilitásra vonatkozó, 2016 júliusában elfogadott európai stratégia² kiemeli az egymással együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművekben a közlekedésből származó energiafelhasználás és a kibocsátás csökkentése terén rejlő lehetőségeket. Az Európa iparának digitalizálására vonatkozó stratégia⁵ szerint az egymással együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek az európai ipar versenyképességének előmozdításában prioritást élvező témák. Egyes tanulmányok becslései szerint az egymással

¹ A közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 70 %-a, a NO_x-kibocsátás 39 %-a és a finomrézecske-kibocsátás 13 %-a.

² Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája, [COM\(2016\) 501 final](#)

³ A jelenlegi becslések szerint a forgalmi torlódások okozta költségek összesen a GDP 1 %-át teszik ki ([EC JRC](#), 2012).

⁴ „A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előrettekintő éghajlat-politika keretstratégiája”, [COM\(2015\) 80 final](#), 1. MELLÉKLET

⁵ Az európai ipar digitalizálása – [COM\(2016\) 180](#), [SWD\(2016\) 110](#)

együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművezetés évi sokmilliárd euró értékű piaci potenciállal és akár több százezer potenciális munkahely létrejöttével kecsegtet⁶.

Napjaink járművei több szempontból már ma is összekapcsolódtak. A közeljövőben azonban ezen túlmenően közvetlen interakcióba tudnak majd lépni egymással és a közúti infrastruktúrával. Ez az együttműködés az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) területéhez tartozik, amely lehetővé teszi az úthasználók és a forgalomirányítók számára olyan információk megosztását és felhasználását, amelyek korábban nem álltak rendelkezésre, illetve a reakcióik koordinálását. A digitális összeköttetések által lehetővé tett kooperációs elem⁷ várhatóan jelentős módon javítja majd a közúti közlekedés biztonságát, a közlekedés hatékonyságát és a vezetési élményt, mivel segíti a vezetőt a döntéshozatalban és a forgalmi szituációkhoz való alkalmazkodásban.

A járművek, az infrastruktúra és a többi úthasználó közötti kommunikáció az automatizált járművek biztonságosságának növeléséhez és a közlekedési rendszer egészébe való integrációjukhoz is elengedhetetlen. Az együttműködés, az összekapcsoltság és az automatizáltság nem csupán egymást kiegészítő technológiák: erősítik egymás működését, és idővel teljesen egymásba fognak olvadni. Erre kiváló példát nyújtanak a konvojként közlekedő nehéz tehergépjárművek (ahol a járművek egymással való kommunikációja lehetővé teszi, hogy kis követési távolsággal, automatikusan és biztonságosan egymás mögött haladhassanak): a megfelelő működés érdekében az összekapcsoltságnak, az együttműködésnek és az automatizáltságnak egyszerre kell megvalósulnia. Az együttműködésre még inkább szükség lesz akkor, amikor a jövőben az automatizált járművek ennél sokkal összetettebb forgalmi szituációkat oldanak meg biztonságos és hatékony módon.

A világ más országai (pl. USA, Ausztrália, Japán, Dél-Korea, Kína) már jócskán előrehaladtak a digitális technológiák elterjesztésében, és egyes országokban az ilyen járművek és C-ITS-szolgáltatások már piacra is kerültek. A G7 közlekedési miniszterei⁸ többször is hangsúlyozták a fellépés szükségességét. Már számos tagállamban megkezdték a C-ITS valós feltételek melletti kiépítését olyan stratégiai szövetségek égisze alatt, mint a Rotterdamtól Frankfurttal és Béccsel összekötő uniós együttműködési folyosó⁹ vagy az Amsterdam Group¹⁰. Az európai úrstratégia¹¹ hangsúlyozza annak ösztönzése szükségességét, hogy az új technológiákat az összekapcsolt személygépjárművekre vonatkozó stratégiákba integrálják, kiaknázva mindenekelőtt a GALILEO és az EGNOS igénybevételeinek előnyeit.

⁶ Roland Berger, autonomous driving, Think:Act, 2014 december.

AT Kearney, Roadmap towards Autonomous Driving, 2015. szeptember.

KPMG, Connected and autonomous vehicles – the UK economic opportunity, 2015. március

Strategy&, Connected car report 2016: Opportunities, risk, and turmoil on the road to autonomous vehicles, 2016. szeptember.

⁷ Az együttműködés azt jelenti, hogy a járművek figyelmeztetést küldenek egymásnak a potenciálisan veszélyes helyzetekről (pl. vészfékezés, torlódásos útszakaszok vége) és kommunikálnak a helyi közúti infrastruktúrával (pl. jelzőlámpákkal az optimális sebesség megválasztásához). A járművek és a forgalomirányító központok közötti kétirányú kommunikáció lehetővé teszi a problémák gyorsabb kimutatását (pl. forgalmi torlódás, jeges útszakaszok), és mérsékli ezek hatását, mivel az úthasználóknak gyorsabban tud megfelelőbb tanácsot adni.

⁸ G7-találkozó, Németország, 2015. szeptember: [A G7 nyilatkozata](#) az automatizált összekapcsolt járművezetésről

G7-találkozó, Japán, 2016. szeptember: [A G7 nyilatkozata](#) a

a járművekre és utakra vonatkozó csúcstechnológia fejlesztéséről és széles körű használatáról

⁹ [Együttműködő ITS-folyosó](#), Rotterdam – Frankfurt/M. – Bécs

¹⁰ [Amsterdam Group](#): A közúti közlekedési hatóságok (Díjas Autópályák, Hidak és Alagutak Koncessziós Társaságainak Európai Szövetsége [ASECAP], a POLIS-ban (európai régiók és városok POLIS hálózata) részt vevő városok és a Car2Car kommunikációs konzorciumba szerveződött gépjárműipar.

¹¹ Úrstratégia Európa számára, [COM\(2016\)705](#)

A 2016. áprilisi Amszterdami nyilatkozatban¹² az európai közlekedési miniszterek szorgalmazták, hogy az Európai Bizottság dolgozzon ki európai stratégiát az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek területén. Hasonló jelentőségű, hogy az ágazat kinyilvánította arra irányuló szándékát, hogy 2019-ben megkezdje a C-ITS-t használó járművek teljes körű bevezetését¹³. Ehhez elengedhetetlen az európai szintű együttműködés.

A gyors technológiai fejlődéssel és a C-ITS technológiák fejlesztésébe és tesztelésébe irányuló jelentős köz- és magánszektorbeli beruházásokkal fennáll annak kockázata, hogy európai szintű keret nélkül nem valósul meg időben az Európa egészére kiterjedő interoperabilitás. Ez versenytársaival szemben hátrányosan érintené az európai iparágat, késleltetné a C-ITS európai kiépítését, amely így később fejtené ki kedvező hatását a közlekedési ágazatban és a társadalom egészében.

E közlemény a C-ITS koordinált kiépítésére vonatkozó uniós stratégiát terjeszt elő, amelynek segítségével megelőzhető a C-ITS vonatkozásában a belső piac felaprózódása, és amely szinergiákat hoz létre a különböző kezdeményezések között. A stratégia kiterjed a legfontosabb problémákra, így (a nyilvánosság általi elfogadás szempontjából különösen fontos) kiberbiztonságra és adatvédelemre, valamint az interoperabilitásra, és különböző szintű fellépéseket javasol a 2019. évi céldátum teljesítése érdekében. E közlemény tehát fontos mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművekre vonatkozó uniós stratégia létrehozása tekintetében.

2. AZ EGYÜTTMŰKÖDŐ, ÖSSZEKAPCSOLT ÉS AUTOMATIZÁLT MOBILITÁS MEGVALÓSÍTÁSÁT ELŐSEGÍTŐ EURÓPAI INTÉZKEDÉSEK

E közlemény köz- és magánszektorbeli szakértőkkel folytatott intenzív együttműködés eredménye. 2014 novembere óta a Bizottság ad otthont a C-ITS platformnak,¹⁴ hogy megállapíthassa, melyek a továbbra is fennálló korlátok, és megoldásokat javasoljon a C-ITS európai kiépítése érdekében. A C-ITS platform első fázisa eredményeként szakértői jelentés¹⁵ született, amelyet a platform résztvevői 2016 januárjában egyöntetűen elfogadtak. A szakértői jelentést költség-haszon elemzés¹⁶ és egy nyilvános konzultáció¹⁷ egészítette ki, melyek együttesen alkották e közlemény alapjait. 2016 júliusában a C-ITS platform megkezdte működésének második szakaszát.

Az EU jelentős mértékű finanszírozást¹⁸ bocsátott rendelkezésre az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek területén. A kutatási-fejlesztési és a kiépítésre irányuló projektek már több mint 15 éve bizonyították a C-ITS szolgáltatások

¹² [Amszterdami nyilatkozat](#) az összekapcsolt és automatizált járművezetés terén való együttműködésről, 2016. április 14.

¹³ Car2Car Communication Consortium [sajtóközlemények](#), 2015. október

¹⁴ A C-ITS Európai Unióban való kiépítésével foglalkozó platform (C-ITS platform, amely 2014 novemberében bizottsági szakértői csoportként indult) operatív eszközként szolgál a Bizottság, a tagállamok állami érdekelt felei, helyi/regionális hatóságok és magánszektorbeli érdekeltek (pl. gépjárműgyártók, berendezések gyártói, közútkezelők, távközlési szolgáltatók és más szolgáltatók) között a párbeszéd, a technikai ismeretek cseréje az együttműködés érdekében

¹⁵ [Final Report of the C-ITS Platform Végső jelentés a C-ITS platformról](#) (Végső jelentés a C-ITS platformról), 2016. január

¹⁶ [Study on the Deployment of C-ITS in Europe \(Tanulmány a C-ITS Európai Unióban való elterjesztéséről\): Végső jelentés](#), 2016. február

¹⁷ [Az C-ITS-ről szóló nyilvános konzultációra érkezett válaszok elemzése](#) (DG MOVE; a konzultációra 2016 júniusa és szeptembere között került sor)

¹⁸ Az EU a CEF-en és a Horizont 2020 programon keresztül 2014 óta több mint 130 millió EUR értékben biztosított társfinanszírozást az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek területén.

működőképességét. A közelmúltban a Horizont 2020 keretprogram égisze alatt az intelligens közlekedési rendszerekre irányuló kutatás fókuszja áttevődött a közlekedési módok integrációjára és az automatizálással való összekapcsolására. 2016-ban projektpályázati felhívás került közzétételre, amely kifejezetten az automatizált közúti közlekedésre irányult. A Bizottság a stratégiai közlekedési kutatási és innovációs programterv keretében ütemtervet dolgoz ki az összekapcsolt és automatizált közlekedés vonatkozásában, a jövőbeli európai K+I tevékenységek irányának kijelölése és koordinálásuk érdekében. E munkát nagyszabású, a kiépítésre irányuló projektek egészítik ki, melyek célja együttműködési rendszerek kialakítása 13 országban¹⁹ a transzeurópai közlekedési hálózat területén olyan uniós finanszírozási programok felhasználásával, mint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF).

A nagymértékben automatizált és összekapcsolt járművekre vonatkozó szakpolitika tekintetében számos tagállami hatóság, nem kormányzati szervezet és iparági érdekelt folytat együttműködést a témában érintett európai biztosokkal a gépjárműipar jövőjét vizsgáló, 2015 októberében létrehozott magas szintű munkacsoport, a GEAR 2030 keretében. A C-ITS platform eredményeit beépítik a GEAR 2030-ba, amely így a közlekedési rendszer szempontjaival is kiegészül. A csoport célja, hogy 2016 végéig benyújtsa az első ajánlásokat, míg a végleges ajánlások beterjesztése 2017 végéig várható.

2015 őszén a távközlési és a gépjárműgyártási ipart bevonó iparági kerekasztalok formájában megvalósuló magas szintű párbeszéd indult azzal a céllal, hogy az összekapcsolt és automatizált járművek területén szinergiákat hozzon létre. E párbeszéd várhatóan elősegíti, hogy a gépjárműipar kiaknázhassa a digitális fejlődés – mint például a dolgok internete, a nagy adathalmazok, a telekommunikációs politika és az ipar digitalizálása – jelentette előnyöket, és már meg is született az első kötelezettségvállalás, amelynek értelmében mindkét iparág új szövetségek kialakítása és az 5G-technológiákkal való kísérletezés megkezdése mellett határozott.

A Bizottság 2017. évi munkaprogramjában említetteknek megfelelően a Bizottság folytatja a szabályozási környezetre, az ökoszisztéma-építésre, az erőforrás-hatékonyságra és a szabványosításra vonatkozó munkát az egyre hatékonyabbá váló együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek piaci bevezetésének elősegítése érdekében.

E kezdeményezésekre építve a C-ITS kiépítésének érdekében minden eddiginél intenzívebb, számos ágazatra kiterjedő együttműködésre van szükség. Az értékláncban betöltött szerepek és feladatok nem egyértelműek, és ez a meglévő koncepciók megkérdőjelezéséhez vezet. Az esetleges ellenkező irányú hatások – például a forgalom és a kibocsátások volumenének nettó növekedése – megelőzése érdekében szoros együttműködést kell folytatni a helyi hatóságokkal. Például az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járműveknek egy fenntartható mobilitási tervbe vagy a „mobilitás mint szolgáltatás” koncepciójába való integrálása érdekében, ideértve a tömegközlekedést és az olyan aktív közlekedési módokat, mint a gyaloglás és a kerékpározás. A C-ITS technológiák széles körű elfogadottságának biztosítása és az általuk kifejtett gazdasági és társadalmi hatás maximalizálása érdekében alapvetően fontos az aktív polgári szerepvállalás, és a C-ITS kiépítése során a felhasználóra kell koncentrálni.

Egy digitális közlekedési rendszerhez nem vertikális silókra (mint például közlekedés, energia vagy távközlés), hanem olyan horizontális, az egyes rétegeket figyelembe vevő megközelítésre van szükség, amely kiterjed a különböző közlekedési módokra és ágazatokra.

¹⁹ AT, BE, CZ, DE, DK, ES, FI, FR, NL, NO, SE, SI, UK

A megközelítés fókusza nem maradhat kizárólag az infrastrukturális elemeken (mint például az utak és a járművek). A digitális technológiák olyan adatrétegekre is épülnek, amelyek mind statikus adatokat (például digitális térképeket, közlekedési szabályokat), mind pedig dinamikus adatokat (például valós idejű közlekedési információkat) is tartalmaznak. Ezeket az adatokat egy olyan innovatív szolgáltatásokból és alkalmazásokból álló réteg fejlesztésére használják, amelyek pedig a hálózatok rétegén keresztül válnak elérhetővé. A digitális technológiák minél jobb kiaknázása érdekében minden egyes rétegnél biztosítani kell a piacra jutást és a tisztességes versenyt, az online platformokról szóló bizottsági közleményben foglalt ajánlásnak megfelelően²⁰.

3. A C-ITS 2019-ES KIÉPÍTÉSÉHEZ VEZETŐ ÚT

A C-ITS platform ajánlásait²¹ követve a Bizottság meghatározta, melyek azok a kérdések, amelyeket uniós szinten kell megközelíteni a C-ITS-szolgáltatások 2019-ben történő, koordinált kiépítésének biztosításához. A következő fejezetek konkrét fellépéseket javasolnak az egyes kérdések kezeléséhez, ideértve a célok megvalósítását lehetővé tevő feltételeket európai és tagállami szinten, valamint a közigazgatási szervek és az iparág szintjén.

3.1. A C-ITS kiépítésének prioritásai

A C-ITS gyors európai kiépítésének legfontosabb tényezője a szolgáltatás folyamatossága, azaz hogy a C-ITS szolgáltatások Európa-szerte a végfelhasználók rendelkezésére álljanak. A kiépített szolgáltatásoknak kezdetektől fogva a lehető legszélesebb körben elérhetőnek kell lenniük, mind az infrastruktúra, mind pedig a járművek szempontjából. Ezért e közlemény prioritásokat határoz meg a C-ITS szolgáltatások tagállami és iparági, koordinált kiépítése érdekében.

A Bizottság kérésére a C-ITS platform elvégezte a C-ITS révén megvalósuló közúti szolgáltatások tagállami kiépítésének költség-haszon elemzését.¹⁶ Ennek céljából a platform megvitatta a gyors és széles körű alkalmazáshoz szükséges, legígéretesebb kiépítési forgatókönyveket.

A következtetés szerint a 2018-tól 2030-ig terjedő időszak összesített költségeinek és hasznának elemzése alapján az úgynevezett „Day1” C-ITS szolgáltatásoknál – amennyiben az interoperabilitást lehetővé tevő módon építik ki őket Európa-szerte – a költség-haszon arány akár 3:1 lehet. Ez azt jelenti, hogy a Day1” C-ITS szolgáltatásokba befektetett minden egyes euró akár három eurónyi hasznot hajthat. Ha sikerül megvalósítani a lehető legtöbb szolgáltatás gyors kiépítését, gyorsabban elérhető a jövedelmezőségi határ eléréséhez szükséges idő, ami összességében nagyobb haszonhoz vezet, elsősorban a hálózati hatásnak köszönhetően (ami azt jelenti, hogy amennyiben e szolgáltatások alkalmazásának elterjedése a

²⁰ Online platformok és a digitális egységes piac –Lehetőség és kihívás Európa számára, [COM\(2016\) 288](#)

²¹ A C-ITS platform végső jelentése szerint ezek a következők:

- az EU egészében elsőként („Day 1”) kiépítendő, együttesen jóváhagyott C-ITS szolgáltatások listája;
- egy jóváhagyott megbízhatósági modellben ismertetett, a kiberbiztonság kezeléséhez szükséges közös elképzelés;
- a C-ITS előnyeinek értékelése Európára nézve, hibrid kommunikációs megközelítés alapján;
- a járművel kapcsolatos adatokhoz való hozzáférés vezérelve. További jogi és műszaki elemzésre, valamint a különböző műszaki megoldások költség-haszon elemzésén alapuló forgatókönyvek kidolgozására van szükség. 2017 közepére hozzáférhetővé válnak a kifejezetten e témára vonatkozó bizottsági tanulmány eredményei;
- az adatok bizalmas kezelésére és az adatvédelemre vonatkozó részletes elemzés, amely az új általános adatvédelmi rendeletből fakadó új követelmények végrehajtására vonatkozó további munka szilárd alapját képezi majd.

kezdeti szakaszban lassú lenne, az olyan, viszonylag hosszú időszakokhoz vezetne, amikor nem jelentkezne számottevő haszon).

E munka alapján a Bizottság úgy véli, hogy a technológiailag érett és rendkívül hasznos C-ITS szolgáltatásokat gyorsan ki kell építeni, hogy a végfelhasználók és a társadalom a lehető leghamarabb részesülhessenek az általuk kínált előnyökből. A kiépítés korai szakaszának listája az úgynevezett „Day 1” C-ITS szolgáltatások listája.

A második szakaszban kerül kiépítésre a „Day 1,5” C-ITS szolgáltatások listája. E lista azokat a szolgáltatásokat tartalmazza, amelyek esetében előfordulhat, hogy 2019-re nem készül el hiánytalanul a nagyszabású kiépítéshez szükséges teljes specifikáció vagy szabványosítás, jöhetnek e szolgáltatások általánosságban éretteknek tekinthetők.

A nyilvános konzultáció válaszadói egyetértettek abban, hogy mindkét lista minden szolgáltatásának szerepelnie kell a korai kiépítésben.

Day 1 C-ITS szolgáltatások listája
<p>Értesítés veszélyes helyszínről:</p> <ul style="list-style-type: none">• Figyelmeztetés lassú vagy álló jármű(vek)re és a forgalomra;• Figyelmeztetés útépitési, útjavítási munkálatokra;• Időjárási viszonyok;• Vészfékezési féklámpa;• Közeledő vészhelyzeti jármű;• Egyéb veszélyek. <p>Kijelzőalkalmazások:</p> <ul style="list-style-type: none">• Járművön belüli jelzések;• Járművön belüli sebességhatár-jelzés;• Közlekedési jelzések megsértése / útkereszteződések biztonságos használata;• Kijelölt járművek részéről közlekedési jelzésekre vonatkozó elsőbbségadási kérés;• A zöld jelzéssel kapcsolatos, optimális sebességre vonatkozó tanácsadás;• Próbajárműadatok;• Lökéshullám-csillapítás (az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet [ETSI] meghatározása szerinti „helyi veszélyre való figyelmeztetés” kategóriájába tartozik).
Day 1,5 C-ITS szolgáltatások listája
<ul style="list-style-type: none">• Alternatív tüzelőanyaggal működő járművek üzemanyag-töltő és töltőállomásaira vonatkozó információk;• Veszélyeztetett úthasználók védelme;• Utcai parkolás irányítása és az ezzel kapcsolatos információk;• Az utcai parkolástól eltérő parkolási módokra vonatkozó információk;• P+R információk;• Összekapcsolt és együttműködő navigációs információk a városba való behajtáshoz, illetve a városból történő kihajtáshoz (az utazás első és utolsó szakasza, parkolás, útvonalválasztás, koordinált közlekedési lámpák);• Közlekedési információk és intelligens útválasztás.

Egyedi fellépések
<ul style="list-style-type: none">• Szükséges, hogy a tagállamok és a helyi hatóságok, a gépjárműgyártók, a közútkezelők és az ITS-ágazat megvalósítsák a C-ITS-t és biztosítsák, hogy legalább a „Day1” C-ITS szolgáltatások listája maradéktalan támogatást élvezzen.

- A Bizottság – mindenekelőtt az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, az európai strukturális és beruházási alapok és az Európai Stratégiai Beruházási Alap révén – támogatja a tagállamokat és az iparágat a „Day1” C-ITS szolgáltatások kialakításában.
- A Bizottság a Horizont 2020 program és potenciálisan az európai strukturális és beruházási alapok keretében biztosít finanszírozást kutatási és innovációs célokra a „Day1,5” C-ITS szolgáltatások és azt azokat követő szolgáltatások számára, ideértve az automatizáltság magasabb szintjeit.
- A Bizottság a C-ITS platform tevékenységeinek folytatása révén ösztönözni fogja a „Day1,5” C-ITS szolgáltatások és a jövőbeli C-ITS szolgáltatások listáinak aktualizálását.

3.2. A C-ITS kommunikáció biztonságossága

A közlekedési rendszerek digitalizálódásának fokozódásával a feltörésekkel és a kibertámadásokkal szembeni kiszolgáltatottságuk is nő. A C-ITS kommunikációk kibertartósága ezért kritikus fontosságú, és európai szintű fellépést igényel. Uniós szinten elfogadott, egyértelmű szabályok nélkül a C-ITS unióbeli kiépítése kisédelmet szenved, mivel a befektetők a belső piacon egységes megközelítést várnak el. Emellett a biztonsági megoldások egységességének hiánya kockázatot jelent az interoperabilitás és a végfelhasználók biztonsága szempontjából.

A Bizottság véleménye szerint ezért a C-ITS európai kiépítése érdekében közös biztonsági és tanúsítási politikát²² kell kidolgozni. Ezt a megközelítést mind a C-ITS platform által megfogalmazott, mind pedig a nyilvános konzultációra érkező ajánlások támogatják. E szakpolitika kidolgozásához Európa-szerte biztosított politikai támogatás szükséges, hogy az együttműködő és összekapcsolt járművek és a kapcsolódó infrastrukturális elemek vonatkozásában egységes és széles körben elfogadott biztonsági megoldás jöhessen létre.

A nyilvános kulcsú infrastruktúra technológiája²³ alapján a járművek és a közfinanszírozású infrastrukturális elemek (ideértve a megfelelés ellenőrzésére irányuló folyamat) vonatkozásában az EU egészét lefedő biztonsági keret kidolgozása és elterjesztése érdekében valamennyi érdekelt részvételére szükség van. Ezért kulcsfontosságú kihívás lesz a megfelelő irányítás létrehozása uniós, nemzeti és iparági szinten, bevonva minden fő érdekeltet, ideértve a közigazgatási szerveket (pl. közlekedési minisztériumok, valamint a felelős tagállami biztonsági szervezetek), a közútkezelőket, a gépjárműgyártókat, a C-ITS-szolgáltatókat és a C-ITS-üzemeltetőket. A C-ITS európai kiépítésére és működtetésére vonatkozó közös biztonsági megoldás pedig az automatizáltság magasabb szintjein (többek között a járművek közötti, valamint a jármű és az infrastruktúra közötti kommunikáció szintjén) is megalapozza a biztonság erősítését.

Egyedi fellépések

- A Bizottság a C-ITS területén érintett érdekeltekkel együttműködésben dolgozik majd a közös biztonsági és tanúsítási politika olyan irányú fejlesztésén, amely lehetővé teszi a C-ITS európai kiépítését és működtetését. 2017-ben iránymutatást tesz közzé a C-ITS-

²² A közös biztonsági és tanúsítványpolitikáról szóló dokumentumok nyilvános kulcsú infrastruktúra alapján többek között meghatározzák majd az európai C-ITS megbízhatósági modellt. E dokumentumok az (IETF) RFC 3647-ben definiált struktúrák alapján egyebek mellett meghatározzák majd a C-ITS szolgáltatások nyilvánoskulcs-tanúsítványai kezeléséhez szükséges jogi, szervezési és műszaki követelményeket.

²³ Ebben az összefüggésben a nyilvános kulcsú infrastruktúra olyan szoftverek, aszimmetrikus kriptográfiai technológiák, folyamatok és szolgáltatások kombinációjából áll, melyek lehetővé teszik egy szervezet számára a C-ITS-kommunikációk biztonságossá tételét.

re vonatkozó biztonsági és tanúsítási politika témájában.

- A C-ITS kiépítésére irányuló valamennyi kezdeményezésnek be kell kapcsolódnia a közös biztonsági politika kialakításának folyamatába, mégpedig úgy, hogy a kezdetektől elkötelezi magát időtálló C-ITS szolgáltatások európai megvalósítása mellett.
- A Bizottság megvizsgálja az európai C-ITS megbízhatósági modell szerepeit és feladatkörét, valamint azt, hogy célszerű lenne-e, ha egyes operatív funkciók és irányítási szerepkörök a Bizottság hatáskörébe kerülnének (például az intelligens menetíró készülékek esetében²⁴).

3.3. Az adatok bizalmas kezelésére és az adatvédelemre vonatkozó védintézkedések

A személyes adatok védelme és az adatok bizalmas kezelése döntő tényező az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek sikeres elterjedéséhez. Fontos, hogy a felhasználók biztosítékot kapjanak arra vonatkozóan, hogy személyes adataik nem minősülnek árucikknek, valamint hogy ténylegesen ellenőrizni tudják, adataikat hogyan és milyen célból használják fel.

A C-ITS által a járműből továbbított adatok elvben személyes adatoknak minősülnek, mivel azonosított vagy azonosítható természetes személyhez kapcsolódnak. A C-ITS végrehajtása során ezért be kell tartani a vonatkozó adatvédelmi jogi keretet²⁵. E szabályok értelmében az ilyen adatok feldolgozása csak akkor jogszerű, ha az ezekben szereplő okok egyikén alapul (például a felhasználó hozzájárulása).

A beépített és alapértelmezett adatvédelem elvei, valamint az adatvédelmi hatásvizsgálatok központi jelentőségük az alapszintű C-ITS rendszer felépítése és működtetése tekintetében, különösen az alkalmazott kommunikációs biztonsági rendszer tekintetében. A nyilvános konzultációra adott válaszok azt jelzik, hogy e feltételek teljesülése esetén a végfelhasználók hajlandósága arra, hogy hozzájáruljanak adataik továbbításához, nem jelent akadályt, különösen, ha az adatokat a közúti közlekedés biztonságának növelése vagy a közlekedésszervezés javítása érdekében használják fel.

Egyedi fellépések

- A C-ITS szolgáltatóknak egyértelműen, világosan és érthetően megfogalmazott, átlátható feltételeket kell felajánlaniuk könnyen hozzáférhető formában a végfelhasználók számára, lehetővé téve számukra, hogy hozzájáruljanak személyes adataik feldolgozásához.
- A Bizottság 2018-ban teszi közzé a beépített és alapértelmezett adatvédelemre vonatkozó első, kifejezetten a C-ITS-hez kapcsolódó iránymutatást.
- A C-ITS kiépítésére vonatkozó kezdeményezésnek:
 - információs kampányt kell kidolgoznia, hogy erősítse a végfelhasználók bizalmát és elfogadtassa a szolgáltatást a társadalommal;
 - be kell bizonyítania, hogy a személyes adatoknak az adatvédelemre és a magánélet

²⁴ A menetíró készülék rögzíti a hivatásos járművezetők tevékenységét (a pihenéssel és a járművezetéssel töltött órák számát). Megbízható információt nyújt az európai szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendeletnek való megfelelést ellenőrző uniós jogalkalmazók számára: <https://dtc.jrc.ec.europa.eu/>. A 165/2014/EU rendelet tartalmazza a menetíró készülék új verziójának meghatározását (intelligens menetíró készülék).

²⁵ A 95/46/EK irányelv 2018. május 24-ig alkalmazandó. Az irányelvet az (EU) 2016/679 rendelet (általános adatvédelmi rendelet) váltotta fel, amely 2018. május 25-én válik alkalmazandóvá. Az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK irányelvet a Bizottság jelenleg vizsgálja felül REFIT-eljárás keretében.

védelmére vonatkozó szabályok szerinti felhasználása javítja a közlekedési rendszer biztonságosságát és hatékonyságát;

- konzultációt kell folytatnia az uniós adatvédelmi hatóságokkal olyan ágazati alapú, adatvédelmi hatásvizsgálati sablon kidolgozása érdekében, amely az új C-ITS szolgáltatások bevezetése során kerül alkalmazásra.

3.4. A technológiákkal és frekvenciákkal megvalósuló kommunikáció

A C-ITS üzeneteket szolgáltatások széles skálája továbbítja különböző forgalmi helyzetekben és különböző szereplők között. A járművezetők általánosságban nem fordítanak figyelmet arra, hogy a C-ITS üzenetek továbbítása során milyen technológia kerül alkalmazásra, de egyre erősödni fog az az elvárásuk, hogy Európa egészében zökkenőmentesen hozzájussanak minden releváns közlekedési és biztonsággal kapcsolatos információhoz. Ez csakis hibrid kommunikációs megközelítéssel – vagyis az egymást kiegészítő kommunikációs technológiák kombinálása révén – lehetséges.

A C-ITS technológiák járművek felőli támogatása érdekében szükséges, hogy a fedélzeten elérhető legyen a teljes hibrid kommunikációs eszköztár²⁶. Az infrastruktúra felől nézve a kommunikációs technológia megválasztása a helyszíntől, a szolgáltatás típusától és a költséghatékonyságtól függ majd. A C-ITS üzeneteket nem befolyásolhatja a használt kommunikációs technológia, ezért rugalmasaknak kell lenniük, megkönnyítve a jövőbeli technológiáknak a hibrid kommunikációs eszköztárba való beépítését (pl. 5G²⁷ és műholdas kommunikáció¹¹).

Jelenleg a legígéretesebb hibrid kommunikációs eszköztárat az ETSI ITS-G5 és a meglévő mobiltelefon-hálózatok kombinációja biztosítja. Ez valamennyi „Day 1” C-ITS-szolgáltatás kiépítéséhez a lehető legjobb támogatást kínálja. Ez az időkritikus, biztonsággal összefüggő C-ITS-üzenetek tekintetében kombinálja az ETSI ITS-G5 alacsony látenciáját a széles földrajzi lefedettséggel és a meglévő mobiltelefon-hálózatok nagy felhasználói csoportjaihoz való hozzáféréssel.

2008-ban a Bizottság konkrét frekvenciasávot jelölt ki a biztonsággal kapcsolatos alkalmazások számára²⁸. A rövid hatótávolságú, járművek közötti, illetve jármű és infrastruktúra közötti kommunikáció kezdeti kiépítése a már meglévő technológiákon fog alapulni, ideértve e sáv használatát, és adott esetben az 5G-vel összhangban működik majd, egymást kiegészítve. A meglévő és jövőbeli, a biztonsággal kapcsolatos alkalmazások káros zavarástól való védelmének biztosítása érdekében biztosítani kell a szomszédos sávokat vagy az azonos spektrumot használó alkalmazások zökkenőmentes egymás melletti működését. Meg kell határozni és végre kell hajtani a (pl. az úthasználati díjjal kapcsolatos műveletekből adódó) interferencia csökkentését szolgáló megfelelő eljárásokat, és a spektrumkiosztást (pl. a vezeték nélküli helyi hálózat e frekvenciasávba való javasolt kiterjesztésének hatását) gondosan mérlegelni kell.

A nyilvános konzultációra választ adók széleskörűen támogatták a hibrid kommunikációs megközelítést. Közülük kevesebb mint 5 % nem ért egyet azzal, hogy a kezdeti kiépítésnek az ETSI ITS-G5-n kell alapulnia, és a döntő többség úgy véli, hogy az 5G fontos szerepet játszik hosszú távon is.

²⁶ A rádióberendezésekre vonatkozó [2014/53/EU](#) irányelvnek megfelelően

²⁷ [COM\(2016\)588](#): 5G Európa számára: cselekvési terv; kísérő szolgálati munkadokumentum: [SWD\(2016\)306](#)

²⁸ [2008/671/EK határozat](#)

Egyedi fellépések

- A közúti közlekedési hatóságoknak, a szolgáltatóknak, a gépjármű- és rádióberendezégyártóknak, valamint más iparági szereplőknek a „Day 1” C-ITS szolgáltatások listáján szereplő minden egyes elem támogatása érdekében a beszerzésben és a sorozatgyártásban stratégiát kell elfogadniuk a hibrid kommunikáció tekintetében.
- A C-ITS szolgáltatásokat támogató távközlési szolgáltatóknak megfelelően menedzselniük kell a közúti közlekedés biztonságával összefüggő C-ITS szolgáltatások hálózati terhelését.
- A Bizottság az ETSI ITS-G5 által használt spektrum kijelölését a biztonsággal összefüggő ITS-szolgáltatások és támogató intézkedések számára tartja fenn, hogy védelmet biztosítson e frekvenciasávnak a káros zavarástól, mind európai, mind nemzetközi szinten (a Postai és Távközlési Igazgatások Európai Értekezlete és az ENSZ Nemzetközi Távközlési Egyesülete).
- A C-ITS kiépítését célzó kezdeményezéseknek tartalmazniuk kell az ETSI szabványai és eljárásai szerinti, az egymás melletti működést lehetővé tevő releváns interferenciacsökkentési eljárásokat.

3.5. Interoperabilitás minden szinten

Az integrált közlekedési rendszer az elemei közötti interoperabilitáson alapul. Ez azt jelenti, hogy a rendszereknek képeseknek kell lenniük az együttműködésre – határokon és közlekedési módokon átnyúló jelleggel és minden szinten, ideértve az infrastruktúrát, az adatokat, a szolgáltatásokat, az alkalmazásokat és a hálózatokat. Miközben szükség van szabványosítási tevékenységekre, ezek önmagukban nem elegendők az interoperabilitás biztosításához. Ezért meg kell határozni az EU egészére kiterjedő kiépítési specifikációkat, és megállapodásra kell jutni vonatkozásukban. Idetartozik annak biztosítása, hogy az alkalmazandó uniós szabványokat²⁹ megfelelően értelmezzék és következetesen alkalmazzák.

Ennek érdekében a C-ITS EU-n belüli kiépítését célzó kezdeményezéseknek meg kell határozniuk és közzé kell tenniük azokat a műszaki C-ITS kommunikációs profilokat, amelyek a „Day 1” C-ITS szolgáltatások interoperabilitáshoz szükségesek. Emellett olyan vizsgálati eljárásokat is meg kell határozniuk, amelyekkel ellenőrzik e profilok interoperabilitását. A kommunikációs profilokhoz való kölcsönös hozzáférés megadása biztosítani fogja a bevált módszerek és a valós körülmények közötti működésből levont tapasztalatok megosztását. Emellett várható, hogy a profilok egymáshoz való fokozatos közelítését fogja eredményezni, létrehozva az EU egészére kiterjedő interoperabilitás feltételeit. A cél az, hogy a közös kommunikációs profilok alapján megvalósuljon a C-ITS szolgáltatások európai egységes piaca, ugyanakkor teret hagyva a jövőbeli innovatív szolgáltatásoknak is.

A C-ITS kiépítésére irányuló tevékenységek összekapcsolása, a műszaki specifikációk közös kidolgozása és megosztása, valamint az interoperabilitásnak a helyszínek közötti vizsgálatok alapján történő ellenőrzése céljából 2016-ban a tagállamok és a Bizottság útjára indították a

²⁹ M/453 (2009): szabványosítási megbízás a CEN, a CENELEC és az ETSI számára az infokommunikációs technológiák területén az Európai Közösségben az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek interoperabilitásának támogatására;

M/284,329,358,363. sz. megbízás a rádióberendezésekről és a távközlő végberendezésekről, valamint a megfelelőségük kölcsönös elismeréséről szóló 1999/5/EK irányelv keretében; jelenleg a rádióberendezésekre vonatkozó irányelv keretében M/536. sz. megbízásként konszolidálva.

C-Roads platformot³⁰. E platform, amelyet eredetileg az EU által társfinanszírozott C-ITS kiépítésére irányuló kezdeményezések számára hoztak létre, minden kiépítési tevékenység számára nyitva áll az interoperabilitás vizsgálata céljából.

Egyedi fellépések

- A Bizottság teljes mértékben kiaknázza a C-Roads platformban mint a C-ITS operatív szintű kiépítésének koordinációs mechanizmusában rejlő lehetőségeket.
- A tagállamoknak a C-Roads platform munkájában a vizsgálatok és a validálás érdekében érdemes részt venniük, biztosítva a „Day 1” C-ITS szolgáltatások Unión belüli interoperabilitását.
- A C-ITS kiépítésére irányuló kezdeményezéseknek el kell készíteniük C-ITS kommunikációs profiljukat, melyet a vizsgálati és az alkalmazandó validálási szabványokkal együtt közzé kell tenniük.
- A C-Roads platformnak a projekt kezdetétől számított egy éven belül, a közös kommunikációs profilok alapján meg kell kezdenie a rendszerteszt kidolgozását; a profilokhoz validálás céljából harmadik felek és iparági szereplők számára teljes hozzáférést kell biztosítania.

3.6. A megfelelés ellenőrzése

A „Day 1” C-ITS szolgáltatások zökkenőmentes kiépítése hatékony megfeleléstértékelési keretet tesz szükségessé, amely lehetővé teszi a szolgáltatások ellenőrzését az EU egészében érvényes rendszerkövetelményeknek való megfelelés szempontjából. Különösen az úthasználat biztonságával kapcsolatos alkalmazások szempontjából fűződik jelentős közérdek egy ilyen, a C-ITS hálózat kulcselemeire – mint például a biztonságra, az adatvédelem vagy az interoperabilitásra – vonatkozó keret kidolgozásához annak biztosítása érdekében, hogy a járművezetők az EU egészében, különböző közlekedési környezetekben is következetes figyelmeztetéseket kapjanak.

Egy ilyen keret létrehozásának első lépése a „Day1” C-ITS szolgáltatások kiépítéséhez szükséges, minden releváns érdekelt által jóváhagyott közös minimumkövetelmények meghatározása. Ez biztosítja azt az alapot, amely a „Day1” C-ITS szolgáltatások teljes megfeleléstértékelési folyamatának kidolgozásához szükséges. Ez ugyanakkor előfeltétele vagy új szolgáltatások bevezetésének (pl. „Day 2”), vagy a meglévő szolgáltatások új alkalmazási területekre való kiterjesztésének (pl. teljesen automatizált járművek és az általuk végzett kommunikációs tevékenységek). A megvalósításra irányuló valamennyi jövőbeli fellépés esetében fontos vezérelni, hogy összhangban kell lenniük – mind az infrastruktúrára, mind pedig a járművekre vonatkozóan – a „Day1” C-ITS szolgáltatások teljes listájával.

Egyedi fellépések

- A C-ITS kiépítését célzó kezdeményezések elősegítik a „Day1” C-ITS szolgáltatások megfeleléstértékelési folyamatának meghatározását, melyet közzétesznek annak biztosítása érdekében, hogy harmadik felek teljes mértékben hozzáférhessenek.
- A Bizottság támogatást fog nyújtani a kiépítést célzó kezdeményezéseknek a minden kulcselemet magában foglaló, teljes, közös megfeleléstértékelési eljárás kidolgozásához a C-ITS szolgáltatások folyamatosságának biztosítása és a potenciális szolgáltatáskiterjesztések figyelembevétele érdekében.

³⁰ A [C-Roads platform](#) társfinanszírozása az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) égisze alatt valósul meg.

3.7. Jogi keret

Ha az EU 2019-re meg akarja valósítani a „Day1” C-ITS szolgáltatások kiépítését, az európai beruházási és szabályozási kereteknek közelíteniük kell egymáshoz. A gyors technológiai fejlődés és a szóban forgó kérdések összetettsége megfelelő jogi keretet tesz szükségessé. A Bizottság véleménye szerint e keretet a tapasztalatokból leszűrt tanulságok alapján, a C-ITS kiépítésére irányuló kezdeményezésektől és a C-ITS platformtól származó visszajelzések és a közöttük megvalósuló interakció alapján érdemes kidolgozni.

A Bizottság – a folyamat eredményeként és szoros együttműködésben valamennyi érdekelttel – mérlegelni fogja az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó 2010/40/EU irányelv³¹ alkalmazását. Más jogi eszközök alkalmazása is szóba jöhet, például a megfelelésértékelési folyamatok szempontjából. A nyilvános konzultáció tanúsága szerint a válaszadók 70 %-a támogatja a bizottsági fellépést mind a járművön belüli kommunikációs berendezések, mind pedig a kiválasztott C-ITS szolgáltatások kiépítése tekintetében.

Egyedi fellépések

A Bizottság adott esetben mérlegelni fogja az ITS-irányelv értelmében ráruházott megbízást annak érdekében, hogy 2018-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktust vagy aktusokat fogadjon el a következő területeken:

- a C-ITS szolgáltatások folyamatosságának biztosítása
- a C-ITS szolgáltatások biztonságosságát szavatoló szabályok megállapítása
- az általános adatvédelmi rendelet gyakorlati végrehajtásának biztosítása a C-ITS területén
- előrettekintő megközelítés biztosítása a hibrid kommunikáció területén
- az interoperabilitásra vonatkozó szabályok meghatározása
- a megfelelésértékelési folyamatok szabályainak meghatározása

3.8. Nemzetközi együttműködés

Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek területén elengedhetetlen a nemzetközi együttműködés, mivel a piacok globálisan fejlődnek. A közigazgatási szervek számára lényeges az egymástól való tanulás, valamint az új technológiák gyors elterjedésének biztosítása. Az iparág szintén erősen érdekelt a nemzetközi együttműködésben, hiszen a berendezések, szolgáltatások és üzleti modellek kialakítása során figyelembe veszi a globális piacokat is.

³¹ Az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó 2010/40/EU irányelv alapul szolgálhat uniós szintű egységes szabálykészlet elfogadásához az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek egységes piacának megteremtése érdekében. Az irányelv 2. cikke meghatározza, melyek a kiemelt területek az előírások és a szabványok kidolgozása és alkalmazása tekintetében; ide tartozik a járműveknek a közlekedési infrastruktúrával való összekapcsolása. Az e kiemelt területen megvalósítandó fellépéseket az irányelv I. melléklete részletesebben is ismerteti; többek között magában foglalja a különböző ITS-alkalmazások nyílt fedélzeti platformba történő integrálásához szükséges intézkedések, valamint a kooperatív (jármű-jármű, jármű-infrastruktúra, infrastruktúra-infrastruktúra) rendszerek kifejlesztésében és bevezetésében bekövetkező további előrelépésekhez szükséges intézkedések meghatározását. Az említett irányelv 6. cikke felhatalmazza a Bizottságot az ITS kiépítése és gyakorlati használata tekintetében érvényesülő kompatibilitás, kölcsönös átjárhatóság és folyamatosság biztosításához szükséges előírások elfogadására a 2. cikkben meghatározott kiemelt területeken elvégzendő egyéb intézkedések tekintetében. Az említett előírásokat felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján kell elfogadni. Emellett a Bizottság igénybe veheti a III. kiemelt területen ráruházott felhatalmazást, amely a közúti közlekedés biztonságával és az óvintézkedésekkel kapcsolatos ITS-alkalmazásokra vonatkozik, és amelyeket az ITS-irányelv I. mellékletének 4. pontja részletesen ismertet. A Bizottság a 2010/40/EU irányelv keretében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása érdekében jelenleg dolgozik a megbízásra vonatkozó időkeret kiterjesztésének előkészítésén.

Az EU számára már korábban is előnyösnek bizonyult az Ausztráliával, Japánnal, Szingapúrral és az USA-val folytatott együttműködés olyan területeken, mint a kutatás, a biztonság és a szabványok harmonizációja. Az EU-nak folytatnia kell együttműködését a nemzetközi partnerekkel, hogy továbbra is kiaknázhassa az általuk szerzett tapasztalatokat, különösen a nagyszabású kiépítési kezdeményezések területén.

Idetartozik a nemzetközi szabványosítás előmozdítása (pl. az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában a gépjárművekre vonatkozó szabályozás és a közlekedési szabályok tekintetében), a személyek magánéletének és személyes adatainak védelme, a kiberbiztonság, a jogi szempontok vizsgálata és a kutatáskoordinálás lehetővé tétele.

A G7 szintén a nemzetközi szakpolitikai koordináció és konvergencia fontos színterévé nőtte ki magát. A G7 közlekedési miniszterei a közelmúltban két nyilatkozatban állapodtak meg az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek biztonságos és hatékony korai kereskedelmi forgalmazásának támogatása érdekében.

Egyedi fellépések

A Bizottság:

- folytatja a C-ITS fejlesztésére és kiépítésére irányuló tevékenységek közelítésének és koordinálásának ösztönzését célzó munkáját, a nemzetközi partnerekkel és kezdeményezésekkel együttműködve.
- továbbra is részt vesz a Horizont 2020 égisze alatt az ITS területén, harmadik országok hasonló projektjeivel iker-együttműködés keretében megvalósuló kutatási és innovációs projekteken.

4. KÖVETKEZTETÉS

Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek közötti közlekedésben való koordinált és gyors elterjedése uniós fellépést igényel. Sikeres fellépés esetén e járművek elterjedése jelentősen hozzájárul a közúti közlekedés biztonságához, javítja a közúti közlekedés hatékonyságát, és biztosítja az iparág uniós szereplőinek versenyképességét.

A Bizottság e közleménnyel fontos mérföldkőhöz érkezett az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek elterjedését célzó európai stratégia létrehozásában, az Amszterdami nyilatkozatban szorgalmazottaknak megfelelően. Más, a közúti közlekedésre vonatkozó, a Bizottság tervei szerint 2017-ben elfogadásra kerülő kezdeményezésekkel együtt e közlemény várhatóan hozzájárul az EU jövőbeli közúti közlekedési rendszerének alakításához és a jelenlegi kihívások megoldásához. Sikerült azonosítani az e célt szolgáló fellépéseket és ütemtervet – a megvalósításhoz az összes érintett közös erőfeszítésére lesz szükség.

A Bizottság törekedni fog a jelenlegi és a jövőbeli kezdeményezések közötti szinergiák és egységesség biztosítására, és támogatást nyújt ahhoz, hogy az Unió vezető szerepet töltsön be az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek területén. A Bizottság felhívja az érdekelteket, mindenekelőtt a tagállamokat és az iparágat az e közleményben ismertetett megközelítés támogatására és a minden szinten, valamint több ágazatra kiterjedően megvalósuló együttműködésre annak érdekében, hogy 2019-ben sikerrel megindulhasson az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek kiépítése.