

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – 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

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Előadó: **Stefan BACK**

Felkérés:	Európai Bizottság, 2017.1.27.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2017.5.16.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2017.5.31.
Plenáris ülés száma:	526.
A szavazás eredménye:	150/0/0
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözlöi „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája” című európai bizottsági közleményt [COM(2016) 766] (a továbbiakban: stratégia) és annak azt a nagyratörő célját, amely szerint a szolgáltatások első csoportját („Day 1” szolgáltatások) már 2019-ben megvalósítják, és ezt követi majd a szolgáltatások második csoportjának („Day 1,5” szolgáltatások) megvalósítása.

1.2 Az EGSZB tudomásul veszi a stratégia végrehajtását követő számos potenciális előnyt, ideértve a hatékonyabb utas- és áruszállítást a transzeurópai közlekedési hálózaton, valamint a fokozott energiahatékonyságot, a csökkent károsanyag-kibocsátást és az alacsonyabb baleseti kockázatot a közúti közlekedés területén. A stratégia fontos mérföldkő a C-ITS, és végső soron az automatizált mobilitás kifejlesztése felé vezető úton. Az EGSZB támogatja ezt a projektet és megjegyzi, hogy a különféle ágazatok, például a közlekedés, az energiaellátás és a távközlés közötti magas szintű együttműködés szükséges a digitális közlekedési rendszerek megvalósításához, ideértve az infrastruktúrát, a gépjárműveket és az innovatív szolgáltatásokat is.

1.3 Az EGSZB nagyra értékeli a „Day 1” és a „Day 1,5” szolgáltatásoknak a mobilitás tekintetében hozzáadott értékét, különös tekintettel a személy- és áruszállításra és az elosztórendszerekre, és rámutat az európai agglomerációkban jelenleg folyamatban lévő tesztelési projektekre, amelyek túlmutatnak ezen a stratégián, és amelyek már automatikus személyszállító gépjárművek tesztelését is magukban foglalják. Az EGSZB ebben az összefüggésben megjegyzi továbbá azt, hogy a stratégia nagy jelentőséget tulajdonít az ellenkező irányú hatások elkerülésének, mint amilyen például a forgalom és a kibocsátások volumenének növekedése. Ehhez olyan intézkedéseket vezet be, amelyek az összekapcsolt, együttműködő és automatizált járműveket fenntartható mobilitási és logisztikai tervbe integrálják és előmozdítják a tömegközlekedést.

1.4 Az EGSZB tudomásul veszi továbbá az IT-ben való jártasság szintjére, az új készségek kifejlesztésére és az uniós adat-, gépjármű- és közlekedési ágazat versenyképességének javulására gyakorolt kedvező hatásokat, amelyek különösen hosszú távon jelentkezők.

1.5 Az EGSZB emellett felhívja a figyelmet az adatok bizalmas kezelésének és az adatvédelemnek a fontosságára, amit már felvetett az ITS-irányelvvel kapcsolatos véleményében ⁽¹⁾. Hangsúlyozza, hogy a C-ITS-adatokat kizárólag a C-ITS céljaira szabad felhasználni, és nem szabad más célokra megőrizni vagy felhasználni, hacsak a felhasználó ehhez hozzá nem járul. Az EGSZB úgy véli, hogy ezt a kérdést mindenképpen jogilag kötelező erejű eszközökkel kell tisztázni, mert csak így lehet megteremteni a rendszer iránti bizalmat, és az uniós jogszabályok, többek között az Európai Unió Alapjogi Chartájának 8. cikke is ezt írják elő ⁽²⁾.

1.6 Az EGSZB hangsúlyozza a közös szabványok és a határokon átnyúló interoperabilitás fontosságát a digitális tartalmak egységes piacának megvalósítása, valamint a hatékony határkeresztező közlekedés biztosítása szempontjából.

1.7 Az EGSZB hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a stratégia végrehajtása engedjen teret a helyi és/vagy vállalatspecifikus megoldásoknak, megfelelően indokolt és arányos esetekben akár még az interoperabilitási és átláthatósági követelmények általános garanciájának rovására is, ha ezek a megoldások hozzáadott értéket hordoznak. Hasonló módon a szabványosítási és átláthatósági követelményeket sem szabad az innovációt akadályozó módon megvalósítani.

1.8 Az EGSZB felhívja a figyelmet a feltörések és a kibertámadások megelőzésére szolgáló magas biztonsági normák, a magas szintű adatvédelmi szabványok és a hatékony megfelelésértékelés fontosságára. Ugyanezen okok miatt a kifejezetten ezeket a célokat szolgáló biztonsági megoldásokat gyakran bizalmasan kell kezelni.

1.9 A stratégia végrehajtása rendkívül nehéz folyamatnak bizonyulhat, amelyben a választott koordinációs módszer állandó kommunikációt, megfigyelést és utókövetést igényel az Európai Bizottság részéről. A sikeres végrehajtás szempontjából döntő jelentőségű lehet a bizalomépítés a végrehajtási folyamat partnerei körében, valamint a közvéleményt – köztük a fogyasztókat – illetően. Az EGSZB ennek kapcsán felhívja a figyelmet a fogyasztóssággal élők beilleszkedéshez való jogára, amelyet a fogyasztóssággal élő személyek jogairól szóló 2006-os ENSZ-egyezmény is rögzít. Az EGSZB emlékeztet arra, hogy a civil társadalommal ápoltt kapcsolatainak köszönhetően hasznos partner lehet a végrehajtással kapcsolatos párbeszéd kialakításában.

1.10 Ami a stratégiában említett jogalkotási intézkedéseket illeti, az EGSZB hangsúlyozza, hogy feltétlenül kerülni kell a túlságosan előíró jellegű szabályozást. Az interoperabilitás és a közös szabványok tehát nem válhatnak önálló céllá, hanem csak akkor szabad ezeket alkalmazni, ha olyan célt szolgálnak, amely hozzáadott értékkel jár, és ha nem akadályozzák az innovációt és azt a követelményt, hogy a konkrét problémákat helyi vagy vállalati szinten kell megoldani.

1.11 A stratégia a C-ITS megvalósítása felé tett első lépésben viszonylag korlátozott hatást gyakorol a foglalkoztatási és munkakörülményekre („Day 1” és „Day 1,5” szolgáltatások). Valószínűnek tűnik, hogy ezt az automatizált járművek forgalomba állítása fogja követni, amely már jelentősebb hatást gyakorol a munkaerőre. Ebből az okból kifolyólag, valamint a kölcsönös bizalom légkörének megteremtése érdekében az EGSZB fontosnak tartja a szociális párbeszéd korai elindítását a foglalkoztatási és munkakörülményekkel kapcsolatos esetleges kérdések megoldására.

1.12 Az EGSZB hangsúlyozza a C-ITS megvalósításának következő szakasza felé történő előrelépés sürgősségét, amely olyan rendszerek kifejlesztését jelenti, amelyek a gépjárművek közötti kommunikációt és a közlekedésszervezést is magukban foglalják. A tesztelési projektek és a jogalkotási tervezés a jelek szerint már igen előrehaladott állapotban van a gépjárműiparral rendelkező tagállamokban, és az EGSZB véleménye szerint ezért az időnek kulcsfontosságú szerepe lesz abban, hogy az Unió fontos szerepet tudjon vállalni egy közös európai erőfeszítés előmozdításában.

1.13 A 2016 októberében felállított C-Roads Platform jelentős szerepet kap a stratégia végrehajtásában. Eddig nem minden tagállam csatlakozott a platformhoz. Az EGSZB sürgősnek tartja, hogy az összes tagállam csatlakozzon ehhez a testülethez.

1.14 Az EGSZB nagyra értékeli, hogy az Európai Bizottság hajlandó pénzügyi intézkedésekkel támogatni a végrehajtást. Ezzel kapcsolatban az EGSZB arra is felhívja a figyelmet, hogy teret kell engedni a végrehajtási intézkedések megfelelő megtervezésének a vállalatok szintjén, szem előtt tartva többek között a közúti árufuvarozási szolgáltatási ágazatra nehezedő pénzügyi nyomást.

1.15 Az EGSZB sajnálattal veszi tudomásul a „Day 1,5” szolgáltatásokra és az azt követő feladatokra vonatkozó egyértelmű időbeli ütemezés hiányát. Az EGSZB emellett sajnálattal veszi tudomásul a hatásvizsgálat hiányát is. A C-ITS platform jelentése tartalmaz olyan elemeket, amelyek lehetővé teszik a stratégia bizonyos vonatkozásainak kiértékelését, de az EGSZB véleménye szerint ez nem elégséges.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.) és HL C 277., 2009.11.17., 85. o.

⁽²⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o., HL L 119., 2016.5.4., 1. o. és HL C 229., 2012.7.31., 90. o.

2. Háttér

2.1 Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) európai stratégiájáról szóló európai bizottsági közlemény [COM(2016) 766] (a stratégia) szorosan kapcsolódik az Európai Bizottság politikai prioritásaihoz, mindenekelőtt a munkahelyteremtésre, a növekedésre és a beruházásra irányuló programhoz, a digitális tartalmak egységes piacához és az energiaunióra vonatkozó stratégiához. Az úgynevezett „téli energiacsomag” részeként ismertették, amely alapvetően a villamos energia belső piacának megtervezésére, az energiahatékonyságra és a megújuló üzemanyagokra vonatkozó javaslatokból áll.

2.2 A stratégia közvetlenül nem foglalkozik energiaügyi kérdésekkel. Elsődlegesen az együttműködő közlekedési rendszerek fejlesztésével és a fejlesztés gyakorlati és jogi vonatkozásaival foglalkozik, ideértve az összekapcsolt személygépjárműveket/automatikus gépjárműveket és az infrastruktúra kérdéseit is. Kapcsolódik továbbá a digitális tartalmak egységes piacának megvalósításához, valamint az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájának végrehajtásához is.

2.3 A stratégia kiemeli, hogy a C-ITS fejlesztése komoly lehetőségeket hordoz magában az európai ipar versenyképességének fokozása tekintetében, mivel hatalmas piaci és munkahelyteremtési potenciállal bír. Az uniós szintű fellépés hozzáadott értéke a közös szabványokkal szabályozott nagyobb piacon elérhető nagyobb mennyiségekből fakad. A C-ITS kifejlesztése az automatizált járművek felé vezető út első lépése. A C-ITS-szolgáltatásokat közös szabványokra kell építeni, és 2019-ig és azt követően kell megvalósítani. Ezek a gépjárművek közötti, valamint a gépjárművek és az infrastruktúra közötti kommunikáción alapulnak, és nem teszik nélkülözhetővé a gépkocsivezetőt.

2.4 A stratégia számos olyan C-ITS-szolgáltatást meghatároz, amelyek azonnal kiépíthetők („Day 1” C-ITS-szolgáltatások listája), és további szolgáltatásokat is megnevez, amelyeket egy második szakaszban építenének ki, mivel előfordulhat, hogy 2019-re nem készül el hiánytalanul a kiépítéshez szükséges teljes specifikáció vagy szabványosítás („Day 1,5” C-ITS-szolgáltatások listája). A „Day 1” lista a veszélyes helyszínekre vonatkozó értesítéseket és a kijelzőalkalmazásokat, a „Day 1,5” pedig az olyan funkciókat sorolja fel, mint például az üzemanyagtöltő és töltőállomásokra vonatkozó információk, a parkolás irányítása és az ezzel kapcsolatos információk (az utcán és azon kívül), P+R információk, összekapcsolt és együttműködő információk a városba való behajtáshoz, illetve a városból történő kihajtáshoz, közlekedési információk és intelligens útválasztás.

2.5 A stratégia hangsúlyozza a C-ITS megvalósításának ágazatközi jellegét, hiszen az az összes közlekedési módot, az ipart és a távközlést is érinti. A közlekedésnek a stratégia végrehajtásából következő megkönnyítése nem vezethet a fogalom és a kibocsátások volumenének növekedéséhez.

2.6 A dokumentum felsorol számos, a stratégia végrehajtását elősegítő egyedi fellépést. Ezek a következő nyolc területet fedik le.

- 2019-ben legalább a „Day 1” szolgáltatások széles körű megvalósítása a tagállamok, a helyi hatóságok, a gépjárműgyártók, a közútkezelők és az ITS-ágazat tevékenységein keresztül, finanszírozási támogatással (CEF, ESBA, esb-alapok). A „Day 1,5” szolgáltatások és a C-ITS továbbfejlesztése még nem eléggé kiforrott, és a fejlesztést az Európai Bizottság támogatni fogja a Horizont 2020 keretprogram és az esb-alapok eszközeivel, ahol ez lehetséges, valamint egy, a C-ITS platform tevékenységeinek folytatása révén aktualizált szolgáltatási lista útján.
- Közös biztonsági és tanúsítási politika kidolgozása az Európai Bizottság és az összes érintett érdekelt közötti együttműködésen keresztül. Továbbá ez lesz az alapja egy magasabb szolgáltatási szint kezelésének is (a gépjárművek között, valamint a gépjárművek és az infrastruktúra között). Az Európai Bizottság megvizsgálja az európai C-ITS megbízhatósági modell szerepeit és feladatkörét és az Európai Bizottság lehetséges irányítási szerepkörét.
- A C-ITS-szolgáltatóknak világosan és érthetően megfogalmazott feltételeket kell felajánlaniuk a végfelhasználók számára. Az Európai Bizottság 2018-ban közlésezi az adatok bizalmas kezelésének védelmére vonatkozó első iránymutatásokat; a C-ITS kiépítésére irányuló kezdeményezéseknek tájékoztatást kell nyújtaniuk és erősíteniük kell a bizalmat a végfelhasználók körében, be kell bizonyítaniuk, hogy a személyes adatok felhasználása hozzáadott értéket biztosít és konzultációt kell folytatniuk az uniós adatvédelmi hatóságokkal egy adatvédelmi hatásvizsgálati sablon kidolgozása érdekében.
- Az Európai Bizottság és az érintett érdekelt intézkedéseinek gondoskodniuk kell arról, hogy a kommunikáció működjön az Európai Bizottság által biztosított frekvenciasávon.
- A C-Roads platform kiaknázása a C-ITS megvalósításának operatív szintű koordinálásához, a tesztelést és a validálást is ide számítva. A többi tagállamot is bátorítjuk, hogy csatlakozzanak a platformhoz.

- A C-ITS kiépítését célzó kezdeményezések keretében a „Day 1” szolgáltatások megfeleléstértékelési folyamatának kidolgozása és közzététele. Az Európai Bizottság sablont dolgoz ki ehhez a folyamathoz.
- Az Európai Bizottság az ITS-irányelvnek megfelelően 2018-ig felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a C-ITS-szolgáltatások folyamatosságáról és biztonságosságáról, az általános adatvédelmi rendelet gyakorlati végrehajtásáról a C-ITS tekintetében, egy hibrid kommunikációs megközelítésről és a megfeleléstértékelési folyamatok interoperabilitásáról.
- Az Európai Bizottság fejleszti a nemzetközi együttműködést a C-ITS területén.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB üdvözlöi a stratégiát és megjegyzi, hogy sikeres végrehajtása számos pozitív hatással járhat: ilyen lehet például a hatékonyabb utas- és áruszállítás, a jobb energiahatékonyság és a kibocsátáscsökkenés, a jobb közúti biztonság és a digitális gazdaság fejlődése.

3.2 A stratégia kapcsolódik több fontos, folyamatban lévő stratégiához, nevezetesen a digitális tartalmak egységes piacára és az energiaunióra vonatkozó stratégiához és az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájához; az EGSZB ezek mindegyikét üdvözlölte. Az EGSZB emellett támogatja a stratégia ágazatközi megközelítését és azt az új dimenziót, amellyel ez a közlekedéspolitikát kiegészíti.

3.3 Az EGSZB ezzel kapcsolatban felhívja a figyelmet az Európa iparának digitalizálására vonatkozó stratégiával való összefonódásra az együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek tekintetében, amelyek az európai ipar versenyképességének előmozdításában prioritást élvező témát képeznek, és megjegyzi, hogy a piaci potenciálra vonatkozó becslés szerint ezek a járművek „évi sokmilliárd euró értékű piaci potenciállal és akár több százezer potenciális munkahely létrejöttével kecsegtetnek”. Az EGSZB helyénvalónak tartja ebben az összefüggésben megismételni a digitális egységes piaci stratégiáról szóló, TEN/574 számú véleményében megfogalmazott kijelentését, amely szerint az ilyen jellegű lehetséges eredményekre való hivatkozás szükségtelen kockázatot jelenthet, vagy ami még rosszabb, kedvezőtlen hatást gyakorolhat a bizalomra, különösen az ehhez hasonló esetekben, ahol a stratégia sikeres végrehajtása jelentős mértékben függ a tagállamok, a helyi hatóságok, a gépjárműipar és más érintettek érdekeitől.

3.4 Az EGSZB hasonló módon felhívja a figyelmet arra is, hogy a stratégia mennyire fontos a hatékony mobilitás, ezen belül a városi mobilitás, valamint az áru- és utasszállítás első és utolsó szakasza szempontjából.

3.5 Az EGSZB nagy fontosságot tulajdonít továbbá a megvalósítandó szolgáltatások határokon átnyúló interoperabilitásának, amely elősegíti az akadálytalan forgalom biztosítását a határokon átnyúló összeköttetések esetében. Mind a már ma azonnal rendelkezésre álló szolgáltatások („Day 1” szolgáltatások), mind pedig azon szolgáltatások, amelyek csaknem készen állnak és készek a 2019-től kezdődő kiépítésre, ám nem teljesen készek a nagyszabású kiépítésre („Day 1,5” szolgáltatások), nagyon hasznosak lesznek a TEN-T hatékony megvalósítása szempontjából, különös tekintettel a TEN-T törzshálózati folyosóira.

3.6 Annak szem előtt tartásával, hogy a stratégiát a téli energiapolitikai csomag részeként terjesztették elő, az EGSZB nagyra értékelté volna, ha nem egyszerűen megismétlik a közúti közlekedés károsanyag-kibocsátásból való részesedésének jól ismert számadatait, hanem a stratégia várható hatásaira is utalnak, amelyeket a jobb energiahatékonyság és a csökkentett károsanyag-kibocsátás formájában elérhetünk.

3.7 A stratégiát nagyrészt egyfajta együttműködési módszer szerint kell megvalósítani az Európai Bizottság, a tagállamok, a helyi hatóságok és az ipar részvételével. Az Európai Bizottságnak szándékában áll felhasználni a 2016 októberében felállított és jelenleg 12 tagállam részvételével működő C-Roads platformot a C-ITS-szolgáltatások kiépítésének koordinálásához, a teszteléshez és a validáláshoz, az interoperabilitás biztosítása és rendszertesztek kidolgozása érdekében. Az Európai Bizottság megfeleléstértékelési eljárás kidolgozásával támogatja a kiépítést. Az EGSZB egyetért azzal, hogy a sikeres végrehajtási folyamathoz nélkülözhetetlen a koordinációs funkció, de sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy nem minden tagállam csatlakozott a C-Roads platformhoz, ami a jelek szerint jelentős mértékben gátolja a platformot abban, hogy hatékony koordinációs fórumként működjön (jelenleg tizenkét tagállam tagja a platformnak: nyolc kiemelt partner és négy társult partner). Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy az Európai Bizottság sürgősen gyakoroljon politikai nyomást a tagállamokra, így biztosítva a platformhoz való teljes körű csatlakozást.

3.8 Az EGSZB nagyra értékeli, hogy az Európai Bizottságnak szándékában áll intézkedéseket hozni annak érdekében, hogy számos fontos kérdésben biztosítsa a koherenciát. Például 2017-ben iránymutatást tesz közzé a C-ITS-re vonatkozó biztonsági és tanúsítási politika, 2018-ban pedig az adatvédelem témájában. Az Európai Bizottság emellett fenntartja a C-ITS-szolgáltatások számára azt a frekvenciasávot, amelyet jelenleg az európai távközlési szabvány⁽³⁾ szerinti biztonságos szolgáltatásokhoz vesznek igénybe. Az EGSZB azonban azt is megjegyzi, hogy az Európai Bizottság 2018-ban adott esetben felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását is mérlegelni fogja a 2010/40/EK ITS-irányelv alapján az ITS-biztonságról, az adatvédelemről, a kommunikációs megközelítésről és az interoperabilitásról. Ezenfelül jogszabályt fogadhat el az ITS-szolgáltatások folytonosságáról és a megfelelésértékelésről. Az EGSZB sajnálattal veszi tudomásul, hogy semmi sem utal arra, hogy az Európai Bizottság milyen alapon dönti el, hogy jogszabályt alkot-e, vagy pedig megáll jogilag nem kötelező érvényű iránymutatások megfogalmazásánál. Ami az Európai Bizottságnak azt a tervét illeti, hogy a 2010/40/EU irányelv keretében felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az ITS-ről, az EGSZB megismétli az erről az irányelvről készült véleményében már korábban megfogalmazott azon szempontot, hogy figyelembe kell venni az EUMSZ 290. cikkében szereplő, az ilyen jellegű aktusokra vonatkozó korlátozásokat. Az EGSZB hangsúlyozza továbbá, hogy sürgősen meg kell hosszabbítani a 2010/40/EU irányelv keretében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó 7 éves mandátumot, mivel az 2017 augusztusában lejár.

3.9 Az EGSZB helyesli azt a célt, hogy ágazatközi és többretegű módon be kell vonni mindenkit, akik érintettek a C-ITS-szolgáltatások kiépítésében, tehát a tagállamokat, a helyi hatóságokat, a gépjárműgyártókat és a közlekedésüzemeltetőket. Ha sikerül bevonni a fenti szereplőket a megvalósítási tevékenységekbe, akkor ezzel megeremtik a lehetőséget az új szolgáltatásokba vetett bizalom létrejöttéhez és a kiváló kezdethez. Az EGSZB ennek kapcsán rámutat a fogyatékossgal élő beilleszkedéshez való jogára, amelyet a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló, 2006. december 13-án elfogadott ENSZ-egyezmény is rögzít.

3.10 Az EGSZB helyesli a végfelhasználókkal fenntartott kapcsolatokban az egyértelmű és érthető fogalmazás használatának tulajdonított jelentőséget, ami fontos eszközként kerül kiemelésre ahhoz, hogy elnyerjük a bizalmat a javasolt szolgáltatások iránt. A jogszabályalkotás során tiszteletben kell tartani a jogalkotás minőségének javítására irányuló program elveit.

3.11 Az EGSZB hangsúlyozza továbbá a túlszabályozás elkerülésének fontosságát a stratégia végrehajtása során. Fontos, hogy teret hagyjunk párhuzamos vagy kifejezetten a célt szolgáló megoldások, illetve az innováció számára. A túlságosan részletes és merev követelmények itt akadályt képezhetnek, és ezért kontraproduktívnak bizonyulhatnak.

3.12 Az EGSZB kedvezőnek tekinti, hogy az Európai Bizottság nagy jelentőséget tulajdonít a finanszírozásnak és hajlandó a már működőképes C-ITS-szolgáltatások kiépítéséhez pénzügyi erőforrásokat rendelkezésre bocsátani az uniós pénzalapokból, mint például a CEF, az ESBA és az esb-alapok, és a még fejlesztés alatt álló szolgáltatások finanszírozásához a Horizont 2020 keretprogramból. Az EGSZB hangsúlyozza a projektek hozzáadott értéke felmérésének fontosságát a korlátozott erőforrások lehető legjobb felhasználása érdekében. Az EGSZB ezzel kapcsolatban a közúti árufuvarozási szolgáltatási ágazatban tapasztalható, a stratégiában külön kiemelt erőteljes versenyre is felhívja a figyelmet, ami szükségessé teszi az előreláthatóságot és azt, hogy lehetővé tegyék a C-ITS-elemek telepítéséhez vagy korszerűsítéséhez szükséges beruházások hosszú távú megtervezését.

3.13 A stratégia bevezető része nagy figyelmet fordít az automatikus vezetés, vagyis olyan járművek fejlesztésére, amelyeknek mozgásához nincs szükség a vezető beavatkozására. Az EGSZB ennek ellenére megérti, hogy a stratégia megáll a gépjárművek közötti, valamint a gépjárművek és az infrastruktúra közötti kommunikáció megvalósításánál. A 2019-ben kifejlesztendő „Day 1” szolgáltatások a veszélyes helyszínekre vonatkozó értesítésekkel és a kijelzőalkalmazásokkal, míg a „Day 1,5” szolgáltatások az utak megtervezésével, az üzemanyagtöltő és töltőállomásokra vonatkozó információkkal, a parkolási információkkal stb. foglalkoznak. Ennélfogva az EGSZB véleménye szerint itt nem vetődnek fel olyan fontos kérdések, mint a rendszerhibákért és az üzemzavarokért viselt felelősség, vagy az alkalmazottak robotokkal történő felváltásakor felmerülő szociális kérdések, ugyanis a stratégiában foglalt szolgáltatásokat emberek működtetik és felügyelik majd. Az EGSZB ebben az összefüggésben mégis szeretné hangsúlyozni, hogy a C-ITS-rendszerek fejlesztése során, a teljesen automatizált járműveket is ideértve, kiemelt figyelmet kell fordítani a fogyatékkal élő emberek szükségleteire.

3.14 Az EGSZB üdvözlí a stratégia kiépítése során elérni kívánt koherenciát, amely a C-ITS-nek a közlekedési rendszerben betöltött szerepéről kialakított ágazatközi megközelítésnek, az üzemmódok közötti szinergiáknak és a mobilitási-logisztikai tervezés bizonyos C-ITS-szolgáltatások és különféle készségek kifejlesztése által biztosított továbbfejlesztett lehetőségeinek köszönhetően valósul meg.

⁽³⁾ A 2008/671/EK bizottsági határozat (HL L 220., 2008.8.15., 24. o.).

3.15 Az EGSZB tudomásul veszi továbbá a C-ITS platform 2016 januárjában benyújtott végső jelentésében szereplő költség-haszon elemzést, amely a „Day 1” szolgáltatásoknak a 2018 és 2030 közötti időszakban való sikeres kiépítésének lehetséges eredményét jelzi elő. Eszerint a teljes időszakot tekintve a hasznok jelentősen, éves alapon akár 3:1 arányban is meghaladhatják a költségeket. Az elemzés emellett arra a következtetésre jut, hogy a nyereségek a kezdeti beruházások után öt-tíz évvel kezdenek majd felhalmozódni, és hogy a remélt eredmény a szolgáltatások erőteljes elterjedésének függvénye. Az EGSZB ennek ellenére sajnálattal veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság a jelek szerint nem végezte el a stratégia költség-haszon elemzését.

3.16 Az EGSZB újból hangsúlyozza, mennyire fontos, hogy aktív és folyamatos nyomást gyakoroljanak a megvalósítási folyamatra, nehogy megismétlődjön az európai elektronikus útdíjszedő rendszer mindeddig sikertelen végrehajtása: arról eredetileg 2004-ben született döntés, de még mindig nem valósították meg, az ismételt erőfeszítések ellenére sem.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB tudomásul veszi az összekapcsolt személygépjárművek és az európai műholdas navigációs rendszerek, az EGNOS és a GALILEO közötti kapcsolat megemlítését, és hangsúlyozza, hogy a gépjárművek műholdas navigációs rendszerekkel való kommunikációjának képességét technológiasemleges módon kell kialakítani, és ezért valamennyi műholdas navigációs rendszernek összekapcsolhatónak kell lennie. Ezzel együtt, ahol csak lehetséges, előnyben kell részesíteni az európai rendszereket.

4.2 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az átláthatóság és a bizalom légkörének megteremtése érdekében fontos a párbeszéd korai megkezdése a szociális partnerekkel. Az EGSZB véleménye szerint ez már a C-ITS megvalósításának jelenlegi szakaszában is kiemelkedően fontos, amelyben a szociális és/vagy foglalkoztatási feltételekre gyakorolt hatások láthatóan legfeljebb elenyészőek lesznek; ezzel kell megteremteni a bizalom légkörét, tekintettel arra, hogy az automatikus személygépjárművek bevezetéséből sokkal jelentősebb hatások fakadnak majd. Az EGSZB szintén ennek kapcsán felhívja a figyelmet a magánélet védelmének jelentőségére és arra, hogy biztosítani kell, hogy a magánélettel kapcsolatos adatokat külön jóváhagyás nélkül ne használják fel a C-ITS-en kívüli célokra. Ebben a témában világos és jogilag kötelező érvényű keretet kell kidolgozni.

4.3 Az EGSZB üdvözlí, hogy nagy figyelmet fordítanak a biztonságra, a feltörések és a kibertámadások kockázatait is ideértve. Az EGSZB véleménye szerint ez a kérdés nagyon fontos, és elengedhetetlen, hogy egyformán magas szintű biztonsági normákat alkalmazzanak minden tagállamban és a harmadik országokkal megvalósuló lehetséges együttműködési intézkedésekben is. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra a tényre, hogy a biztonsággal kapcsolatos intézkedések nyilvánosságra hozatalára vonatkozó kötelezettség alááshatja ezeknek a rendszereknek a kifejezett célját.

4.4 Az EGSZB hangsúlyozza a folytonosság jelentőségét a kommunikációs rendszerek megvalósítása során, hogy amennyire lehetséges, elkerülhessük a beruházási veszteségeket.

Kelt Brüsszelben, 2017. május 31-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS