

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega“

(COM(2021) 813 final – 2021/0419 (COD))

(2022/C 290/20)

Raportöör: **Stefan BACK**

Konsulteerimistaotlused	Euroopa Parlament, 27.1.2022 nõukogu, 28.1.2022
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 91 ja 304
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	10.3.2022
Vastuvõtmine täiskogus:	23.3.2022
Täiskogu istungjärk nr	568
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	225/1/5

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee pooldab komisjoni ettepanekut, mis on täielikult kooskõlas varasemas komitee arvamuses koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kohta esitatud soovitustega, ning näeb ettepanekus täiustamise, julgeoleku, turvalisuse ja tõhususe seisukohalt märkimisväärset lisaväärtust.

1.2. Komitee pooldab samuti antava teabe suuremat ulatust ja liikmesriikidele kohaldatavat koostöö tegemise kohustust. Eriti võiks tähelepanu juhtida suurendatud teabevahetuse ulatusele kaubaveo ning koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse valdkonnas, kaasa arvatud sõidukite vahel toimuv teabevahetus, mis parandab märkimisväärselt ka liiklusohutust.

1.3. Komitee märgib, et tõhususe parandamine hõlmab nii kauba- kui ka reisijatevedu, mis võimaldab näiteks jälgida kaubasaadetise teekonda.

1.4. Tunnistades vajadust teabevahetuse standardiseerimiseks, rõhutab komitee sellegipoolest vajadust jätta piisavalt ruumi kohalikele ja ettevõttespetsiifilistele lahendustele, eeldusel et need on põhjendatud ja proportsionaalsed, võttes arvesse ka võimalikku mõju siseturule.

1.5. Komitee rõhutab, et intelligentse transpordisüsteemi kasutusele võtmine peab toetuma laiale ühiskondlikule kontekstile, arvestades lisaks palju enama, kui vaid tehniliste aspektidega, ning et vastasel juhul võivad esineda kahjulikud mõjud nii kestlikkuse kui ka ressursitõhususe valdkonnas. Sellega seoses rõhutab komitee, et maapiirkonnad vajavad oma vajaduste täitmiseks piisavalt tähelepanu ja ressursse, kaasa arvatud avalike teenustega seonduvad aspektid ja alternatiivsed liikumisvahendid, nagu jalgsi liikumine ja jalgrattasõit.

1.6. Samuti tõstatab komitee küsimuse liikuvusvahendite jagamise kohta ja sooviks sellega seoses juhtida tähelepanu võimalikule vajadusele delegeeritud õigusakti järele, mis toetaks intelligentseid transpordisüsteeme ja tegeleks näiteks selliste probleemidega nagu juurdepääsetavus transpordivahenditele, nende reisijateveo maht, reisimisvajaduste koondamine ja omavahel sobivate lahenduste leidmine reisijateveo mahu paremaks rakendamiseks.

1.7. Olemasolevate ressursside kasutamise optimeerimine koos suurenenud heiteta sõidukite arvuga parandavad kestlikkust.

1.8. Komitee näeb ettepanekut kui olulist sammu ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi suunas, mis pakub lisaväärtust parema tõhususe läbi ja loob eeldused paremateks töötingimusteks transpordisektoris, muutes näiteks töö- ja puhkeaegasid reguleerivate õigusaktide järgmise lihtsamaks ning hõlbustades puhkealade leidmist ja nendele juurdepääsu.

1.9. Komitee juhib tähelepanu usalduse tõstmise tähtsusele, et üldsus aktsepteeriks ressursside ja teabe jagamisel põhinevat süsteemi ning et see toimiks nõuetekohaselt. See tähendab muu hulgas, et eraelu puutumatus, andmekaitse ja ärisaladuste kaitse peavad olema piisavad. Komitee ootab seetõttu huviga komisjoni teatises Euroopa andmestrategie kohta välja kuulutatud juhtimisraamistikku.

1.10. Seoses sõidukisestest andmetega juhib komitee samuti tähelepanu vajadusele tagada nii tarbijakaitse kui ka aus konkurents, nagu pikemalt seletatud punktis 3.18.

1.11. Komitee nõuab kiireloomulist sektoripõhist määrust sõidukisestest andmetele, funktsioonidele ja ressurssidele juurdepääsu kohta. Seni ei ole komisjon selles küsimuses ettepanekut esitanud. Selline viivitus on tarbijatele eriti kahjulik.

1.12. Komitee osutab samuti vajadusele parandada piiratud liikumisvõimega inimeste kaasamist ja nõuab direktiivi (EL) 2019/882 kohaste ligipääsetavusnõuete lisamist intelligentsete transpordisüsteemide nõuetele, võib-olla delegeeritud õigusakti vormis.

1.13. Viimaks kordab komitee oma eespool mainitud arvamusel koostöise nutiliikluse süsteemi kohta esitatud pakkumist abistada komisjoni rakendamiseks seotud tegevustes, olles ühenduslülilik kodanikuühiskonnaga.

2. Taust

2.1. Komisjoni ettepanek on üks osa komisjoni 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegiast (edaspidi „strateegia“) ja Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamisest. Strateegias sätestatakse kohad, kus digiüleminek mängib olulist rolli transpordisüsteemi muutmisel sujuvamaks ja tõhusamaks.

2.2. Intelligentsete transpordisüsteemid on kesksel kohal ühendatud ja automatiseeritud mitmeliigilise liikuvuse süsteemi loomisel, mis muudab transpordi tõhusamaks, ohutumaks ja kestlikumaks.

2.3. Kooskõlas oma teatisega Euroopa andmestrategie kohta (COM(2020) 66 final) on komisjon esitanud praeguse ettepaneku, et aidata kaasa Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamisele ja muuta Euroopa digiajastule vastavaks.

2.4. Intelligentsete transpordisüsteemide tehnilise arendamisega seotud probleemidega tegelemiseks tuleb ajakohastada intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi (2010/40/EL), eriti selleks, et parandada sidusrühmade vahelist koostööd ja juurdepääsetavust intelligentsete transpordisüsteemide teenustele.

2.5. Ettepanek intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi ajakohastamiseks on osa õigusaktide paketist, milles keskendutakse CO₂ heidete vähendamisele, digiüleminekule ja transporditaristu vastupanuvõime suurendamisele. Näiteks nii ettepanek TEN-T määruse läbivaatamiseks⁽¹⁾ kui ka teatis uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta⁽²⁾ sisaldavad intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtuga seotud sätteid, nagu näiteks ohutusega seotud teabe pakkumine ja linnalise liikumiskeskonna arendamine.

2.6. Intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv on oluline osa ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi rakendamisest, mis on üks Euroopa andmestrategie kohaselt strateegiliste sektorite jaoks kavandatud andmeruumidest.

2.7. Ettepanekuga muudetakse intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi, lisades selle kohaldamisalasse juurdepääsetavuse andmetele ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste kasutuselevõtu. Prioriteetsed tegutsemisvaldkonnad on ümber korraldatud, et nad sobituksid paremini erinevate intelligentsete transpordisüsteemide teenustega.

— Igas liikmesriigis luuakse andmete vahetamiseks riiklikud juurdepääsupunktid. Andmete vahetamine/pakkumine muutub mitmes valdkonnas kohustuslikuks ja suur osa andmeid edastatakse ka sidusrühmadele.

— Liikmesriigid peavad ka vajaduse korral tegema koostööd asjaomaste sidusrühmadega rakendamise töökorralduslikes aspektides.

⁽¹⁾ Määrus (EL) nr 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 1811 final.

- Prioriteetseid valdkondi käsitlev uus punkt I lisas sisaldab sätteid andmete rolli kohta kaupade jälgimiseks ja jälitamiseks ning uut punkti koostoimeliste, ühendatud ja automatiseeritud liikuvusteenuste kohta.
- Samuti on loodud sätteid andmekaitse ja terviklikkuse kohta.
- Üks tähtis element on see, et komisjonil on õigus vastu võtta teatavate teabenõuete ajakohastamiseks delegeeritud õigusakte.
- Liikmesriigid annavad komisjonile regulaarselt aru direktiivi rakendamisest.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee pooldab komisjoni ettepanekut, mis on täielikult kooskõlas komitee arvamuses koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kohta esitatud soovitustega⁽³⁾. Komitee näeb komisjoni praeguses ettepanekus ajakohastatud intelligentsete transpordisüsteemide kohta märkimisväärset lisaväärtust nii parema turvalisuse ja ohutuse kui ka suurenenud tõhususe näol, mitte ainult paremate ja ohutumate liiklusvoogude puhul, vaid ka tõhusat logistikat toetava mehhanismina.

3.2. Komitee pooldab seega samuti antava teabe senisest suuremat ulatust ja asjaolu, et liikmesriikidel on kohustus teha koostööd. Komitee väljendab eriti heameelt kaubaveoga seotud teabevahetust puudutavate sätete kohaldamisala laiendamise ja õigusakti alla kuuluva teabe ulatuse suurendamise üle koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse hõlmamiseks.

3.3. Komitee eeldab, et kavandatud teabesüsteem hõlmab ka sõidukite vahel toimuvat teabevahetust vastavalt komitee arvamuses koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide Euroopa strateegia kohta esitatud nõudele. Komitee tuletab meelde, kui oluline roll on sõidukite vahel toimival teabevahetusel liiklusõnnetuste ennetamisel.

3.4. Komitee eeldab, et hetkel kavandatav ajakohastatud teabevahetussüsteem loob lisaväärtust parema tõhususe näol nii reisijate- kui ka kaubaveo valdkonnas, ning et kaubasaadetise teekond on nüüdsest asjaomastele isikutele lihtsasti jälgitav, kuna asjakohane teave edastatakse nüüd ka asjaomastele sidusrühmadele.

3.5. Komitee märgib, et selles etapis vahetatav teave on suures osas standardiseeritud, ning seega kordab oma seisukohta, et kohalikele ja ettevõttespetsiifilistele lahendustele tuleks jätta piisavalt ruumi, eeldusel, et need on põhjendatud ja proportsionaalsed, võttes arvesse ka võimalikku mõju siseturule. Komitee eeldab, et see ei ole probleem senikaua, kui süsteemi sisestatav teave vastab kehtestatud standarditele.

3.6. Komitee märgib, et intelligentsete transpordisüsteemide kasutusele võtmine peab toetuma laiale ühiskondlikule kontekstile ja see ei vii automaatselt kliimasõbraliku transpordisüsteemini. Transpordiliikide digiüleminek (nt automatiseeritud liikuvus autoga) võib isenesest olla keskkonnapoliitika seisukohalt isegi kahjulik. Intelligentseid transpordisüsteeme peaks arendama, edendama ja kasutama selliselt, et nad looksid kliimasõbralikku lisaväärtust.

3.7. Kestlikuks liikuvuseks on eluliselt tähtis tõhus ühistranspordisüsteem, mis moodustab osa üldhuviteenustest (üldist majandushuvi pakkuvatest teenustest) ning mida täiendavad jalgrattasõit ja jalgsi liikumine. Komitee toetab intelligentsete transpordisüsteemide edendamist ühistranspordi tugevdamiseks ja täiendamiseks.

3.8. Komitee juhib tähelepanu, et puhtalt tehnoloogiline vaatenurk intelligentsetele transpordisüsteemidele võib viia olukorrani, kus ei panustata üldse seatud eesmärkide ja tulemuste saavutamisse – näiteks autode ühiskasutussüsteemide panus linnastutes, kus on juba hästi arenenud ühistranspordisüsteemid. Samuti ei pruugi isesõitvad autod linnade jaoks olla sobilik tulevikulahendus, eriti ummikute ja vähese avaliku ruumi puhul. Komitee on seega jätkuvalt seisukohal, et põhilised liikuvusega seotud innovatsioonisuunad – elektrifitseerimine, automatiseerimine ja sõidujagamine – annavad kõige enam lisaväärtust, kui nad luuakse ja kavandatakse ühiskonna vajadusi silmas pidades, nagu näiteks juurdepääsetavus, tõhusus ja nende staatus avaliku teenusena.

3.9. Sidusrühmadega läbi viidud konsultatsioonid on näidanud, et paljud on mures territoriaalse ulatuse pärast. Komitee väljendab kahetsust, et ettepanekus ei mainita intelligentsete transpordisüsteemide arendamist maapiirkondade vajaduste rahuldamiseks linnapiirkondades tehtavast arendamisest eraldi. Komitee soovib komisjonil erilist tähelepanu pöörata

⁽³⁾ ELT C 288, 31.8.2017, lk 85, ja COM(2016) 766.

intelligentsete transpordisüsteemide laiendamisele maapiirkondadesse, sest elu sellistes piirkondades sõltub enamasti juurdepääsust kvaliteetsetele avalikele teenustele ja taristule. Eraldi komisjoni teatises pealkirjaga „Maapiirkondade arengu pikaajaline visioon“⁽⁴⁾ öeldakse samuti, et põhiteenused ja nendega seotud taristu on nendes piirkondades sotsiaalse ja majandusliku kaasamise tagamise aluseks. Seega peaks see olema ELi tasandi probleem, et maapiirkonnad saaksid intelligentsete transpordisüsteemide pakutavatest lahendustest kasu.

3.10. See võib olla eriti tähtis seoses maapiirkondade transpordivahendite tõhusa kasutamisega. Transpordi põhjustatud kahju ei kajastu mitte ainult heitkogustes, vaid ka transpordiressursside kasutamises. Komitee soovib komisjonil kaaluda vajaduse korral delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist, et tegeleda intelligentsete transpordisüsteemide abil ressursside jagamise probleemiga. See peaks hõlmama arukat, digitaalselt toetatud reisimisvajaduste koondamist ja vabade reisijateveo ressursside jagamist (vt sõidujagamine), mis oleks eriti vajalik maapiirkondades, kus vabad reisijateveo ressurssid on aina vähenemas ja kus uute ressursside loomine on vahemaade tõttu järjest raskem. Sellised intelligentsete süsteemid peaksid võimaldama teabe vahetamist sõiduki kasutamise kohta ja olemasoleva süsteemi täiendamist uute reisijate või kaupadega.

3.11. Komitee väljendab heameelt asjaolu üle, et lisaks heiteta sõidukite arvu suurendamisele aitab ettepanek jagatud liikuvusteenuste abil kaasa ka säästvamale transpordile, mis viib meid 2050. aastaks netonullheiteni. Muutes liiklust sujuvamaks ja vähendades ummikuid, aitame mitmel viisil kaasa oma keskkonnaga seonduvate eesmärkide saavutamisele.

3.12. Komitee väljendab heameelt, et intelligentsete transpordisüsteemide tugevdamist praeguse ettepaneku kohaselt võib näha esimese sammuna ühtse Euroopa liikuvusandmeruumi suunas, mis looks märkimisväärset lisaväärtust parema tõhususe näol.

3.13. On selge, et sellise andmeruumi loomine aitaks kaasa liikuvuse kui teenuse osutamisele nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul ning see võib parandada töötingimusi transpordisektoris.

3.14. Samuti pooldab komitee asjaolu, et intelligentsete transpordisüsteemid annavad elukutselistele autojuhtidele võimaluse üleeuroopalisel kiirteevõrgul ohutult parkida. Ohutuks parkimiseks mõeldud telemaatilised rakendused võivad aidata kaasa sõiduaegade ja puhkeperioodidega seotud õigusnormide järgimisele. Komitee juhib siiski tähelepanu tõigale, et nii ettevõtete kui ka elukutseliste autojuhtide põhiline probleem on kiirteede puhkealade puudulik taristu, mis viib öisel ajal nende ummistumiseni. Taristu arendamine peab käima käsikäes intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevate teenuste arendamisega (nt parkimiskohtade reserveerimine).

3.15. Sellega seoses rõhutaks komitee taaskord usalduse suurendamise tähtsust ja asjaolu, et mitte ükski teabe andmise kohustus ei tohi rikkuda ärisaladuse kaitset, eraelu puutumatuse või andmekaitse põhimõtteid.

3.16. Seoses komisjoni õigusega võtta teatava teabega seotud kohustuste ajakohastamiseks vastu delegeeritud õigusakte, märgib komitee, et kõigile tuleb tagada võrdsed võimalused ja võimalus usaldada kõiki „andmete jagamisega“ seotud osapooli. Komitee toetab intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi laiendatud kohaldamisala ja selle loodatavat lisaväärtust. Komitee võtab samuti teadmiseks usaldusprobleemide olemasolu andmete jagamisega seoses ja vajaduse kehtestada Euroopa andmeruumidele juhtimisraamistik, eriti strateegilistes valdkondades, nagu liikuvus, nagu kirjeldatud komisjoni teatises Euroopa andmestrategie kohta⁽⁵⁾.

3.17. Siinkohal rõhutaks komitee samuti, et tuleb tagada, et süsteemis sisalduvat teavet kasutatakse ainult intelligentsete transpordisüsteemidega seotud eesmärkidel. Komitee tuletab meelde tõhusa eraelu puutumatuse ja andmekaitse tähtsust seoses intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõttuga. Isikuandmete kaitse üldmäärusega ei pakuta aga piisavalt kaitset olukorras, kus andmete anonüümseks muutmise rakendatakse tehnoloogiaid (nt sõidukite liikuvusmustrid, näotuvastus jne), mis võimaldavad teha järeldusi inimeste kohta või isegi eristada inimesi läbi algoritmide. Isikuandmete kasutamise puhul töökohal peavad töötajad, nende esindajad ja ametiühingud saama hääle- ja vetoõiguse. Komitee rõhutab, et ettepaneku artikkel 10 (sätted andmekaitse ja eraelu puutumatuse kohta) peab seda potentsiaalset riski vältima. See on eriti tähtis, et suurendada ühiskonna usaldust süsteemi vastu ja parandada selle aksepteerimist üldiselt ühiskonnas.

⁽⁴⁾ „Maapiirkondade arengu pikaajaline visioon „Tugevamad, ühendatud, vastupanuvõimelised ja jõukad ELi maapiirkonnad 2040. aastaks“, COM(2021) 345 final.

⁽⁵⁾ COM(2020) 66 final.

3.18. Komitee märgib, et tarbijad peavad säilitama kontrolli jagatavate andmete üle: nende isikuandmed teenuste või piletite broneerimisel ning andmed, mida nende autod jagavad teenuseosutajate või taristuga. Igal juhul peavad tarbijad olema kesksel kohal ja nende andmed peavad olema kaitstud täielikus kooskõlas isikuandmete kaitse üldmäärusega.

3.19. Juurdepääsu sõidukisisesetele andmetele tuleb lõpuks reguleerida nii andme- ja tarbijakaitse kui ka ausa konkurentsi huvides. Kui sõidukisisesed andmed jäetakse autotootjatele, siis toob see kaasa monopolide ja turgu valitsevate seisundite tekke ning kuritarvitamise ohu. Komisjonil on juba ammu palutud esitada õigusakti ettepanek ja ta on andnud sellega seoses positiivseid signaale, näiteks eespool nimetatud andmestrategias, kuid seni ei ole ta võtnud meetmeid ettepaneku esitamiseks. See viivitus kahjustab eriti tarbijate huve ja nende võimalusi jälgida andmeid ja teha alternatiivseid teadlikke valikuid.

3.20. Digiüleminek võib vähendada kaasamise puudumist, mis mõjutab piiratud liikumisvõimega inimesi nende igapäevaelus. Seetõttu tuleb kõnealuses direktiivis sätestada selgesõnalised direktiivi (EL) 2019/882 kohased ligipääsetavusnõuded kõikidele intelligentsete transpordisüsteemide sektoritele. Selle teema mainimisest ainult põhjenduses, milles kirjeldatakse võimalust, et piiratud liikumisvõimega inimestele arendatakse juurdepääsetavuselemente, ei piisa.

3.21. III lisas kavandatud andmete vahetamine ja kättesaadavus teedel ja kiirteedel (sõidukeelud, kiiruspiirangud, reaajas andmed teede sulgemise kohta, teetööd jne) on tervitatav. Sellega seoses julgustab komitee selliste intelligentsete liikluskorraldussüsteemide arendamist, mis jaotavad maanteetranspordi (transiit)liikluse teatud aja peale laiali ning tagavad seega liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse.

3.22. Sellega seoses märgib komitee, et komisjon kavatseb seoses oma tööga ajakohastada kohustusliku teabe nimekirja paluda panust Euroopa intelligentsete transpordisüsteemide nõuanderühmalt. Siinkohal kordab komitee oma eespool mainitud arvamuses esitatud pakkumist abistada komisjoni, olles ühenduslülilis kodanikuühiskonnaga.

Brüssel, 23. märts 2022

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Christa SCHWENG
