

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas““**

[COM(2016) 766 final]

(2017/C 288/12)

Raportöör: **Stefan BACK**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Komisjon, 27.1.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	16.5.2017
Vastuvõtmine täiskogus	31.5.2017
Täiskogu istungjärk nr	526
Hääletuse tulemus	150/0/0
(poolt/vastu/erapooletuid):	

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni teatist COM(2016) 766 koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva Euroopa strateegia (edaspidi „strateegia“) kohta, samuti komisjoni ambitsioonikat eesmärki rakendada 2019. aastal esimest teenustekogumit (algses loetelus esitatud teenused) ning arendada seejärel välja teine teenustekogum (teenuste vaheloetelus esitatud teenused).

1.2 Komitee juhib tähelepanu strateegia rakendamise võimalikele arvukatele eelistele, nagu tõhusam reisijate- ja kaubavedu (mh üleeuroopalises transpordivõrgus), suurem energiatõhusus, väiksemad heitkogused ja väiksem õnnetuste oht maanteetranspordis. Strateegia on oluline verstapost teel koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide (C-ITS-süsteemid) ja lõpuks automatiseeritud liikuvuse suunas. Komitee kiidab selle projekti heaks ja juhib tähelepanu eri sektorite, näiteks transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonisektori kõrgetasemelisele koostööle, mis on vajalik digitaalsete transpordisüsteemide, sh taristu, sõidukite ja innovatiivsete teenuste rakendamiseks.

1.3 Komitee peab oluliseks algses ja vaheloetelus esitatud teenuste lisandväärtust liikuvuse jaoks iseäranis reisijate- ja kaubaveo puhul (k.a turustussüsteemid), ning võtab teadmiseks mitmed käimasolevad katseprojektid Euroopa linnastutes, mis lähevad strateegiast kaugemale ja hõlmavad juba reisijateveoks mõeldud automatiseeritud sõidukite testimist. Seda silmas pidades märgib komitee ka tähtsust, mida strateegias omistatakse selliste tagasilöökide vältimisele nagu suurem liiklus ja heide, rakendades meetmeid ühendatud, koostoimeliste ja automatiseeritud sõidukite kaasamiseks säästva liikuvuse ja logistika planeerimisse ning ühistranspordi edendamisse.

1.4 Komitee märgib ka IT-pädevuse tasemele, uute oskuste arendamisele ning ELi andme-, auto- ja transpordisektori suuremale konkurentsivõimele avalduvat soodsat mõju iseäranis pikas perspektiivis.

1.5 Komitee juhib tähelepanu ka eraelu puutumatus ja andmekaitse tähtsusele, mida rõhutati juba komitee arvamuses intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva direktiivi kohta <sup>(1)</sup>. Komitee toonitab, et C-ITS-süsteemide andmeid tuleks kasutada üksnes C-ITS-süsteemide jaoks, mitte säilitada ega kasutada muudel eesmärkidel, välja arvatud kasutaja nõusolekul. Komitee peab äärmiselt oluliseks teha see selgeks õiguslikult siduvate sätetega, mis aitaksid muuta süsteemi usaldusväärseks ja tagada kooskõla ELi õigusaktidega, sh ELi põhiõiguste harta artikliga 8 <sup>(2)</sup>.

1.6 Komitee rõhutab ühiste standardite ja piiriülese koostalitlusvõime tähtsust digitaalse siseturu elluviimiseks ja tõhusa piiriülese transpordi tagamiseks.

1.7 Komitee toonitab, et strateegia rakendamisel on oluline jätta ruumi kohalikeks ja/või ettevõtjapõhisteks lahendusteks ning kui see on nõuetekohaselt põhjendatud ja proportsionaalne, ka koostalitlusvõime ja läbipaistvusega seotud nõuete üldise tagamise arvelt, kui sellised lahendused loovad lisandväärtust. Samuti ei tohi standardimise ja läbipaistvusega seotud nõudeid rakendada viisil, mis takistab innovatsiooni.

1.8 Komitee juhib tähelepanu kõrgete julgeolekustandardite olulisusele häkkimise ja küberrünakute vältimiseks, samuti kõrgete andmekaitsestandardite ja tõhusa vastavushindamise tähtsusele. Samadel põhjustel tuleb spetsiaalsed turvalahendused sageli konfidentsiaalsena hoida.

1.9 Strateegia rakendamine võib olla väga keeruline protsess, mille puhul eeldab valitud koordineerimismeetod komisjonilt pidevat teabevahetust, seiret ja järelmeetmeid. Usalduse suurendamine nii rakendamisprotsessi partnerite vahel kui ka üldsuse, sh tarbijate hulgas võib olla eduka rakendamise seisukohalt otsustav. Seda silmas pidades juhib komitee tähelepanu puuetega inimeste integratsiooniõigustele, mis on ette nähtud 2006. aasta ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonis. Komitee tuletab meelde, et tänu sidemetele kodanikuühiskonnaga võiks ta olla kasulik partner rakendamisteemalise dialoogi käivitamisel.

1.10 Seoses strateegias nimetatud seadusandlike meetmetega rõhutab komitee, et tähtis on vältida liigseid ettekirjutusi. Seetõttu ei tohi koostalitlusvõimest ja ühistest standarditest saada omaette eesmärk, vaid neid tuleks kohaldada üksnes siis, kui need loovad lisandväärtust ega ole takistuseks innovatsioonile ega vajadusele lahendada konkreetseid probleeme kohalikul või ettevõtja tasandil.

1.11 Strateegias käsitletakse C-ITS-süsteemide rakendamise esimest etappi, millel on võrdlemisi väike mõju tööhõivele ja töötingimustele (algses ja vaheloetus esitatud teenused). On tõenäoline, et sellele järgneb automatiseeritud sõidukite kasutuselevõtt, millel on tööjõule märgatavalt suurem mõju. Seepärast ning vastastikuse usalduse õhustiku loomiseks peab komitee oluliseks alustada varakult sotsiaalset dialoogi võimalike tööhõive ja töötingimustega seotud probleemide lahendamiseks.

1.12 Komitee rõhutab pakilist vajadust liikuda C-ITS-süsteemide rakendamise järgmise etapi suunas, milleks on selliste süsteemide väljatöötamine, mis hõlmavad ka sõidukitevahelist teabevahetust ja liikluskorraldust. Liikmesriikides, kus on olemas autotööstus, näivad hoogsalt käimas olevat katseprojektid ja õigusloome planeerimine, ning komitee arvates on määravaks teguriks aeg, kui EL soovib täita olulist rolli Euroopa jõupingutuste edendamisel.

1.13 2016. aasta oktoobris loodud platvormil C-Roads peaks kava kohaselt olema strateegia rakendamisel oluline osa. Seni ei ole kõik liikmesriigid end platvormiga sidunud. Komitee peab väga oluliseks, et kõik liikmesriigid selle platvormiga ühineksid.

1.14 Komitee tunnustab komisjoni taht toetada rakendamist rahaliselt. Seda silmas pidades juhib komitee tähelepanu ka vajadusele jätta ruumi rakendusmeetmete kohaseks kavandamiseks ettevõtja tasandil, võttes arvesse muu hulgas rahalisi piiranguid autokaubaveo sektoris.

1.15 Komitee peab kahetsusväärseks selge ajakava puudumist vaheloetus esitatud ja pärast seda kavandatud teenuste rakendamiseks. Samuti peab komitee laiduväärseks mõjuhinnangu puudumist. C-ITS-platvormi aruandlus hõlmab elemente, mis võimaldavad strateegia teatavaid aspekte hinnata, kuid komitee arvates ei ole see piisav.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/40/EL (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1) ja ELT C 277, 17.11.2009, lk 85.

<sup>(2)</sup> ELT L 281, 23.11.1995, lk 31, ELT L 119, 4.5.2016, lk 1 ja ELT C 229, 31.7.2012, lk 90.

## 2. Taustteave

2.1 Komisjoni teatis koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme (C-ITS) käsitleva Euroopa strateegia kohta [COM (2016) 766] on tihedalt seotud komisjoni poliitiliste prioriteetidega, eelkõige töökohtade, majanduskasvu ja investeerimise tegevuskava ning digitaalse ühtse turu ja energialiidu strateegiaga. See esitati osana nn talvepaketest, mis hõlmas peamiselt ettepanekuid elektrienergia siseturu ülesehituse, energiatõhususe ja taastuvkütuste kohta.

2.2 Strateegias ei käsitleta otseselt energiaküsimusi. Selles puudutatakse esmajoones koostoimeliste transpordisüsteemide, sh ühendatud autode/automatiseeritud sõidukite ja taristu arendamist ning nende kasutuselevõtu praktilisi ja õiguslikke aspekte. See on seotud ka digitaalse ühtse turu ning Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia rakendamisega.

2.3 Strateegias rõhutatakse C-ITS-süsteemide arendamise potentsiaali Euroopa tööstuse konkurentsivõime edendamajana ning suurt turgude ja töökohtade loomise potentsiaali. ELi tasandil tegutsemise lisandväärtus tuleneb suurematest mahtudest ühiste standarditega suuremal määral. C-ITS-süsteemide arendamine on esimene samm automatiseeritud sõidukite suunas. C-ITS-teenused peavad põhinema ühistel standarditel ja need tuleb ellu viia aastaks 2019 ja pärast seda. Need põhinevad sõidukitevahelisel ning sõiduki ja taristu vahelisel teabevahetusel ning nende puhul on endiselt vajalik sõidukijuht.

2.4 Strateegias määratletakse hulk C-ITS-teenuseid, mille saab kohe kasutusele võtta (C-ITS-teenuste algne loetelu), ning täiendavad teenused, mis võetakasutusele teises etapis, kuna täielikud spetsifikatsioonid ja standardid ei pruugi olla 2019. aastaks kasutuselevõtuks valmis (C-ITS-teenuste vaheloetelu). Teenuste algne loetelu hõlmab teateid ohtliku olukorra kohta ja märguanderaakendusi, vaheloetelu aga selliseid funktsioone nagu teave tanklate ja laadimisjaamade kohta, parkimise korraldamine ja sellekohane teave (tänavatel ja väljaspool sõiduala), teave süsteemi „Pargi ja sõida“ kohta, ühendatud ja koostoimeline sõit linna ja linnast välja, liiklusteave ja arukas marsruutimine.

2.5 Strateegias rõhutatakse C-ITS-süsteemide rakendamise sektoriülest olemust, mis hõlmab kõiki transpordiliike, tööstust ja telekommunikatsiooni. Strateegia rakendamisest tulenev transpordi hõlbustamine ei tohi kaasa tuua suuremat transpordimahtu ega heite suurenemist.

2.6 Strateegia rakendamiseks on kehtestatud mitmed konkreetsed meetmed. Need hõlmavad järgmist kaheksat valdkonda.

- Vähemalt algsesse loetellu kuuluvate teenuste suuremahuline rakendamine 2019. aastal liikmesriikide, kohalike ametiasutuste, sõidukitootjate, teehaldajate ja intelligentsete transpordisüsteemide tööstuse võetavate meetmete kaudu ning rahalise toetuse abil (Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid). Vaheloetelus sisalduvad ja edaspidi rakendatavad teenused ei ole veel kasutuselevõtuks valmis. C-ITS-süsteemide arendamist toetab võimaluse korral komisjon programmi „Horisont 2020“ ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kaudu ning teenuste loetelu ajakohastatakse C-ITS-platvormi jätkuva tegevusega.
- Komisjoni ja kõigi asjaomaste sidusrühmade koostöös püüeldakse ühise turva- ja sertifikaadipoliitika poole. Sellele tuginedes seatakse eesmärgiks ka kõrgem teenusetase (sõidukitevaheline ning sõiduki ja taristu vaheline teabevahetus). Komisjon peab analüüsima Euroopa C-ITS-usaldusmudeli rolle ja ülesandeid ning komisjoni võimalikku juhtimisrolli.
- C-ITS-teenuste osutajad peaksid tagama lõppkasutajatele selged ja mõistetavad tingimused. Komisjon avaldab esimesed eraelu puutumatus kaitse juhised aastal 2018 ning C-ITS-süsteemide kasutuselevõtu algatused peaksid andma lõppkasutajatele teavet, tekitama neis usaldust ning tõestama isikuandmete kasutamise lisandväärtust, samuti tuleks konsulteerida ELi andmekaitseasutustega, et töötada välja andmekaitsele avalduva mõju hindamise vorm.
- Komisjoni ja asjaomaste sidusrühmade meetmed toimiva side tagamiseks komisjoni määratud sagedusalal.
- Platvormi C-Roads kasutamine C-ITS-süsteemide rakendamise koordineerimiseks operatiivtasandil, sh testimiseks ja valideerimiseks. Ka teisi liikmesriike ergutatakse platvormiga ühinema.

- C-ITS-algatuste raames algsesse loetellu kuuluvate teenuste vastavushindamise menetluse väljatöötamine ja avaldamine. Komisjon töötab selle protsessi jaoks välja vormi.
- Komisjon võtab 2018. aastaks kooskõlas intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva direktiiviga vastu delegeeritud õigusaktid C-ITS-teenuste katkematuse ja turvalisuse kohta, isikuandmete kaitse üldmääruse tegeliku rakendamise kohta C-ITS-süsteemide valdkonnas, hübriidsete sidelahenduste tagamise, koostalitlusnormide kehtestamise ning vastavushindamise normide kehtestamise kohta.
- Komisjon arendab rahvusvahelist koostööd C-ITS-süsteemide valdkonnas.

### 3. Üldised märkused

3.1 Komitee väljendab strateegia üle heameelt ja märgib selle eduka rakendamise võimalikku ulatuslikku positiivset mõju, nagu tõhusam kauba- ja reisijatevedu, suurem energiatõhusus ja väiksemad heitkogused, suurem liiklusohutus ning digimajanduse areng.

3.2 Strateegia on seotud mitmete oluliste jooksvate strateegiatega, nagu digitaalne ühtne turg, energialiidu strateegia ja Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia. Nende kõigi üle on komitee väljendanud heameelt. Komitee toetab ka strateegia sektoriülest lähenemisi viisi ja uut mõõdet, mille see transpordipoliitikale annab.

3.3 Seda silmas pidades juhib komitee tähelepanu seosele Euroopa tööstuse digiteerimise strateegiaga, milles nähakse koostoimelisi, ühendatud ja automatiseeritud sõidukeid prioriteetse valdkonnana Euroopa tööstuse konkurentsivõime edendamisel ning mille kohaselt võiks selliste sõidukite turupotentsiaal ulatuda aastas kümnete miljardite eurodeni, luues seejuures sadu tuhandeid töökohti. Selles kontekstis peab komitee kohaseks korrata oma arvamuses TEN/574 digitaalse ühtse turu strateegia kohta esitatud väidet, et sedasorti võimalike tulemuste esitamine võib kujutada endast ebavajalikku riski, millel võib halvimal juhul olla negatiivne mõju usaldusele, iseäranis selliste juhtumite puhul, kus strateegia edukas rakendamine sõltub suuresti liikmesriikide, kohalike omavalitsuste, autotööstuse ja muude sidusrühmade huvist.

3.4 Samuti juhib komitee tähelepanu strateegia tähtsusele töhusa liikuvuse seisukohalt, sh linnaliikuvuse ning kauba- ja reisijateveo nn esimese ja viimase kilomeetri puhul.

3.5 Komitee peab samuti oluliseks rakendatavate teenuste piiriülest koostalitlusvõimet, et aidata tagada sujuv liiklusvoog piiriülestel ühendustel. Nii praegu kättesaadavad teenused (algses loetelus esitatud teenused) kui ka need, mis on kasutuselevõtuks peaaegu valmis ja mille rakendamisega saab alustada 2019. aastast, ehkki need ei ole veel täielikult valmis suuremahuliseks kasutuselevõtuks (vaheloetelus esitatud teenused), on väga kasulikud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T), eelkõige TEN-T põhivõrgukoridoride töhusaks rakendamiseks.

3.6 Pidades silmas, et strateegia esitatakse nn energiapoliitika talvepaketi osana, oleks komitee soovinud mitte ainult maanteetranspordi heitkoguste osa hästi teada näitajate kordamist, vaid ka mõningast hinnangut strateegia eeldatava mõju kohta, mis avaldub suuremas energiatõhususes ja väiksemates heitkogustes.

3.7 Strateegia rakendamine peab olulisel määral toimuma komisjoni, liikmesriikide, kohalike omavalitsuste ja tööstuse koostöös. Komisjon kavatseb kasutada 2016. aasta oktoobris loodud platvormi C-Roads, millega praegu on ühinenud 12 ELi liikmesriiki, eesmärgiga koordineerida C-ITS-teenuste elluviimist, testimist ja valideerimist, et tagada koostalitlusvõime ja töötada välja süsteemistid. Komisjon toetab arendustööd, võttes kasutusele vastavushindamise menetluse. Komitee on nõus, et koordineerimine on eduka rakendamisprotsessi jaoks hädavajalik, kuid peab kahetsusväärseks, et kõik liikmesriigid ei ole platvormiga C-Roads liitunud, mis näib oluliselt takistavat platvormi toimimist töhusa koordineerimisfoorumina (hetkel kaheksa põhiliikmesriiki ja neli assotsieerunud riiki). Seepärast teeb komitee ettepaneku, et komisjon avaldaks liikmesriikidele kiiresti poliitilist survet, et tagada kõigi liikmesriikide osalemine platvormis.

3.8 Komitee tunnustab komisjoni kavatsust võtta meetmeid sidususe tagamiseks mitmetes olulistes aspektides. Näiteks avaldab komisjon 2017. aastal Euroopa C-ITS-süsteemide turva- ja sertifikaadipoliitika juhise ning 2018. aastal andmekaitsealase juhise. Samuti jätab komisjon praegu Euroopa telekommunikatsiooni standardi<sup>(3)</sup> ohutusrakenduste jaoks kasutatava sagedusala C-ITS-teenuste tarbeks. Komitee nendib aga, et komisjon kaalub vajaduse korral ka delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist 2018. aastal intelligentsete transpordisüsteemide turvalisuse, andmekaitse, sidelahenduste ja koostalitlusvõime kohta kooskõlas intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva direktiiviga 2010/40/EL. Lisaks võidakse vastu võtta õigusaktid intelligentsete transpordisüsteemide teenuste jätkuvuse ja vastavushindamise kohta. Komitee peab kahetsusväärseks, et puudub viide selle kohta, mille alusel komisjon otsustab, millal võtta vastu õigusakte või piirduda juhistega, mis ei ole õiguslikult siduvad. Võttes arvesse komisjoni kavatsusi võtta kooskõlas intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva direktiiviga 2010/40/EL vastu delegeeritud õigusaktid, kordab komitee oma kõnealust direktiivi käsitlenud arvamuses juba esitatud seisukohta, et tuleb järgida ELi toimimise lepingu artiklis 290 sätestatud piiranguid niisugustele õigusaktidele. Komitee rõhutab ka pakilist vajadust pikendada direktiivi 2010/40/EL kohast seitsmeaastast volitust delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks, kuna selliste õigusaktide vastuvõtmise volitus lõppeb augustis 2017.

3.9 Komitee kiidab heaks eesmärgi saavutada C-ITS-teenuste kasutuselevõtuga seotud osapoolte, st liikmesriikide, kohalike omavalitsuste, sõidukitootjate ja veoettevõtjate sektoriülene ja mitmekihiline kaasatus. Kõnealuste aspektide edukas kaasamine rakendamistegevusse võib pakkuda võimaluse luua usaldus uute teenuste vastu ja anda neile hea lähtepunkt. Seda silmas pidades juhib komitee tähelepanu puuetega inimeste integratsiooniõigustele, mis on ette nähtud 13. detsembril 2006 vastu võetud ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonis.

3.10 Komitee kiidab heaks, et kõigi suhete puhul lõppkasutajatega peetakse tähtsaks selget ja mõistetavat keelt, mida nähakse kui olulist vahendit usalduse tekitamiseks kavandatavate teenuste vastu. Õigusaktide puhul tuleks järgida parema õigusloome programmi põhimõtteid.

3.11 Komitee rõhutab ka, et oluline on vältida strateegia rakendamisel liigsete ettekirjutuste tegemist. Tähtis on, et konkreetsete eesmärkide ja innovatsiooni puhul oleks ruumi paralleelsete või kohandatud lahenduste jaoks. Liiga üksikasjalikud ja jäigad nõuded võivad siin takistuseks olla ja hoopis tõhusust pärssida.

3.12 Komitee tervitab rahastamisele omistatud tähtsust. Samuti tunnustab komitee komisjoni tahet teha juba teostatavate C-ITS-teenuste kasutuselevõtmiseks kättesaadavaks vahendid sellistest ELi rahastamisallikatest nagu Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond ja Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid ning alles arengujärgus teenuste jaoks programmi „Horisont 2020“ rahalised vahendid. Komitee rõhutab projektide lisandväärtuse hindamise tähtsust, et tagada piiratud ressursside võimalikult tõhus kasutamine. Seda silmas pidades juhib komitee tähelepanu ka tihedale konkurentsile autoveosektoris, mida strateegias iseäranis rõhutatakse ja mille tõttu on juba varakult tarvis ennustatavust ning ruumi C-ITS-komponentide paigaldamise või uuendamise jaoks vajalike investeeringute pikaajaliseks planeerimiseks.

3.13 Strateegia sissejuhatavas osas pööratakse palju tähelepanu automatiseeritud juhtimise arendamisele, st sõidukitele, mis ei vaja liikumiseks juhi sekkumist. Komitee märgib aga, et strateegia piirdub sõidukitevahelise ning sõiduki ja taristu vahelise teabevahetuse rakendamisega. Aastal 2019 arendatavad algses loetelus sisalduvad teenused hõlmavad teateid ohtliku olukorra kohta ja märguanderaakendusi, vaheloetelus sisalduvad teenused on aga seotud teede planeerimise, tanklaid ja laadimisjaamu käsitleva teabe ning parkimisteabega jms. Seepärast ei teki komitee arvates siin olulisi probleeme seoses vastutusega süsteemivigade või rikete eest ega olulisi sotsiaalseid küsimusi, mis tulenevad inimeste robotitega asendamisest, kuna strateegias käsitletavaid teenuseid osutavad ja kontrollivad inimesed. Siiski soovib komitee selles kontekstis rõhutada, et C-ITS-süsteemide, sh täisautomaatsete sõidukite väljatöötamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata puuetega inimeste vajadustele.

3.14 Komitee tunnustab asjaolu, et strateegiat on plaanis sidusalt rakendada, lähenedes C-ITS-süsteemide rollile transpordisüsteemis sektoriülevalt, mis avaldub eri transpordiliikide koostoimetes ning paremates liikuvuse ja logistika planeerimise võimalustes, mida pakuvad teatavad C-ITS-teenused ja mitmesuguste oskuste arendamine.

<sup>(3)</sup> Komisjoni otsus 2008/671/EÜ (ELT L 220, 15.8.2008, lk 24).

3.15 Komitee võtab teadmiseks ka 2016. aasta jaanuaris C-ITS-platvormi lõpparuandes esitatud kulude ja tulude analüüsi, milles oodatakse algses loetelus esitatud teenuste võimalikku edukat kasutuselevõttu aastatel 2018–2030, kusjuures aastased tulud kaaluvad oluliselt üles kulud suhtes 3: 1 (hinnang on antud kogu perioodi kohta). Analüüsisist järeldub ka, et tulu hakkab tekkima viis kuni kümme aastat pärast algeid investeeringuid ning loodetav tulemus sõltub teenuste aktiivsest kasutamisest. Komitee peab aga kahetsusväärseks, et komisjon ei paista olevat teinud strateegia kulude ja tulude analüüsi.

3.16 Komitee rõhutab taas, kui tähtis on aktiivne ja pidev surve rakendamisprotsessile, et vältida samasugust nurjumist nagu Euroopa elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi puhul, mille rakendamise kohta tehti otsus algselt 2004. aastal, kuid mida ei ole hoolimata korduvatest jõupingutustest ikka veel ellu viidud.

#### 4. Konkreetsed märkused

4.1 Komitee võtab teadmiseks ühendatud autode ja Euroopa satelliitnavigatsioonisüsteemide EGNOS ja GALILEO vahelise ühenduse. Komitee rõhutab, et sõidukite võime satelliitnavigatsioonisüsteemidega teavet vahetada peab olema tehnoloogia seisukohalt neutraalne ning seepärast peaksid kõik satelliitnavigatsioonisüsteemid olema ühendatavad, ehkki võimaluse korral tuleks eelistada Euroopa süsteeme.

4.2 Komitee rõhutab, et oluline on käivitada juba varakult dialoog sotsiaalpartneritega, et luua läbipaistvuse ja usalduse õhustik. Komitee arvates on see äärmiselt oluline juba praeguses C-ITS-süsteemide rakendamise etapis, kus mõju sotsiaal- ja tööhõivetingimustele näib olevat väike või puudub, et luua usalduse õhustik edaspidiseks, pidades silmas automatiseeritud autode kasutuselevõtmisest tulenevat märgatavalt suuremat mõju. Selles kontekstis juhib komitee tähelepanu ka eraelu puutumatus tähtsusele ja vajadusele tagada, et eraelu puudutavaid andmeid ei kasutata ilma isiku nõusolekuta millekski muuks kui C-ITS-süsteemide jaoks. Selleks tuleks välja töötada selge ja õiguslikult siduv raamistik.

4.3 Komitee tunnustab asjaolu et turvalisusele, sh häkkimise ja küberrünnakute ohule, pööratakse tähelepanu. Komitee arvates on see väga oluline teema ning on äärmiselt tähtis, et ühtviisi kõrgeid standardeid kohaldataks kõigis liikmesriikides ja võimalikus koostöös kolmandate riikidega. Komitee juhib tähelepanu asjaolule, et kohustus turvameetmeid avaldada võib õnnestada selliste süsteemide kesksel eesmärgil.

4.4 Komitee rõhutab järjepidevuse olulisust sidesüsteemide rakendamisel, et võimalikult vältida kaotatud investeeringuid.

Brüssel, 31. mai 2017

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Georges DASSIS