

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Osallistavan digitalisaation varmistaminen rautatiealalla”

(oma-aloitteinen lausunto)

(2020/C 47/04)

Esittelijä: **Alberto MAZZOLA**

Toinen esittelijä: **Guy GREIVELDING**

Täysistunnon päätös	21. helmikuuta 2019
Oikeusperusta	työjärjestyksen 32 artiklan 2 kohta oma-aloitteinen lausunto
Vastaava elin	neuvoo-antava valiokunta ”teollisuuden muutokset” (CCMI)
Hyväksyminen CCM:ssä	2.10.2019
Hyväksyminen täysistunnossa	30.10.2019
Täysistunnon nro	547
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	202/0/5

1. Suositukset

1.1 Digitalisaatio auttaa tekemään rautatieliikenteestä tehokkaampaa ja **sujuvampaa sekä matkustaja- että rahtiliikenteen osalta**, mutta lisäksi se altistaa rautatiejärjestelmät kyberturvallisuusriskeille. Sen vuoksi ETSK suosittaa, että EU:n verkko- ja tietoturvaviraston (ENISA) ja EU:n rautatieviraston (ERA) välistä yhteistyötä tiivistetään.

1.2 ETSK katsoo, että Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) – EU:n rautatiealan digitaalistrategian keskeisen osatekijän – käyttöönottamista on nopeutettava huomattavasti. Vaadittavat investoinnit ovat yli 100 miljardia euroa, ja niiden tekemistä tulee tukea komission nimenomaisella aloitteella, johon liittyy vahva talousarviositoumus EU:n budjetissa, jäsenvaltioiden konkreettinen tuki ja huomattava määrä yksityistä pääomaa (InvestEU-ohjelma).

1.3 ETSK kannattaa raideliikenteen kehittämistä yhdessä muiden julkisen liikenteen muotojen kanssa kattavana ja yhteentoimivana ”liikenne palveluna” -järjestelmänä (MaaS), jolla varmistetaan, että kaikilla kansalaisilla on mahdollisuus liikkua ja käyttää julkista liikennettä kohtuuhintaan yleishyödyllisenä palveluna. Komitea kannattaa myös avoimen plug and play -tyyppisen, helposti käyttöön otettavan tietotekniikkakehityksen kehittämistä multimodaalista lipunkirjoitusta varten. Rautatieliikenne voisi toimia perustana **eurooppalaiseen digitaaliseen identiteettiin** liittyvän liikkuvuusnäkökulman kehittämisessä.

1.4 ETSK kehottaa Euroopan kuljetustyöntekijöiden liittoa (ETF), Euroopan rautatieyhteisöä (CER) ja rataverkon haltijoiden eurooppalaista järjestöä (EIM) käynnistämään Euroopan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun puitteissa ennakoidun, avoimen keskustelun esimerkiksi ”digitalisoinnin etenemissuunnitelman” muodossa sekä panemaan alulle yhteisiä aloitteita automaation ja digitalisaation vaikutusten kartoittamiseksi ja ennakoinniseksi, jotta säilytetään korkea työllisyysaste ja sosiaaliturva osana sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää.

1.5 ETSK kehottaa perustamaan EU:n rautatiealan sääntelyelimen, joka tukee rautatiealan sisämarkkinoita ja kattaa myös digitaaliset näkökohdat.

2. Johdanto

Euroopan liikkuvuus- ja liikennejärjestelmää ollaan parhaillaan muuttamassa merkittävästi ympäristöä säästävämmäksi ja digitaalisemmaksi.

Logistiikkaketjut muuttuvat, kun **uusi teknologia** mahdollistaa eri liikennemuotojen digitaalisen yhdistämisen aiempaa helpommin, tarjoaa tiheämpiä datavirtoja liikenteestä ja seurannasta, tuo palvelut ja tiedot helpommin matkustajien saataville, tehostaa infrastruktuurikapasiteetin käyttöä ja parantaa aikataulusuunnittelun ennakoitavuutta.

Digitalisointi myös lisää rautatieyritysten käytettävissä olevan tiedon määrää. Tämän tiedon käyttö siten, että noudatetaan kaikilta osin yksityisyyttä ja tietojen omistusoikeutta koskevia sääntöjä, luo **uusia liiketoimintamahdollisuuksia**.

3. Tarve varmistaa rautatiealan digitalisointi

3.1 Rautatieala osana digitaalisia sisämarkkinoita

Yhteyksien toimivuus on perusta, joka mahdollistaa Euroopan digitaalisten sisämarkkinoiden toteuttamisen koko laajuudessaan sekä rautateiden digitalisoinnin.

Yhteyksien hyvä toimivuus on tarpeen myös, jotta voidaan tarjota luotettavaa tietoa, esimerkiksi juna-aikatauluja, lippujen saatavuustietoja, matkasuunnittelua, rahtiterminaalitietoja jne. Kuluttajien ja henkilökunnan odotukset tästä ovat suuret, koska se parantaa palvelujen ja huollon laatua.

Rautateiden digitalisoinnin jatkaminen edellyttää toimivaa yhteistyötä sekä rautatieorganisaatioiden välillä että televiestintäalan toimijoiden kanssa. **Uusi 5G-verkko** tarjoaa erinomaisen tilaisuuden rautateille, sillä se mahdollistaa muun muassa **esineiden internetin ja paremman reaaliaikaisen tiedotuksen**.

Rautatieliikenne voisi toimia perustana eurooppalaiseen digitaaliseen identiteettiin liittyvän liikkuvuusnäkökulman kehittämisessä, jos luodaan sellainen **sääntely-ympäristö, joka edistää kilpailua ja innovointia** ja antaa kansalaisille ja yrityksille mahdollisuuden luottaa digitaalisen teknologian kansalaisille, kuluttajille, yrityksille ja työntekijöille sekä näiden yhdistelmälle – ”e-henkilölle” – tarjoamiin etuihin sekä tiedostamaan ne ⁽¹⁾.

3.2 Uudet erikoistuotteet ja tietotekniikka

ERTMS-järjestelmän käyttöönoton pitäisi olla keskeinen osa teknistä EU:n strategiaa, jotta sen tarjoamia etuja päästäisiin hyödyntämään käytännössä (esim. tekninen ja toiminnallinen yhteensovittaminen, ratakapasiteetin lisääminen, turvallisuuden ja luotettavuuden paraneminen, huoltokustannusten aleneminen jne.). Viimeisten 20 vuoden aikana alle 10 prosenttia Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkosta on varustettu ERTMS-järjestelmällä. Sen käyttöönottoa olisi nopeutettava ottaen kuitenkin huomioon myös alueellisen rautatieverkon käyttömahdollisuudet.

Lisäksi asialistan kärkipäässä olisi oltava teknisen ja oikeudellisen kehityksen luominen – työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua täysin kunnioittaen – laajenevaa automaattista junanohjausta varten, tietoliikenneyhteyksien parantaminen junareiteillä (myös 5G-teknologian avulla) sekä rautatiealalle merkityksellinen digitaalinen jatkokehittely.

3.2.1 Rautatiealan sisäiset prosessit

3.2.1.1 Mahdollisuudet: infrastruktuurikapasiteetin kasvu, huolto ja ennakkoiva ylläpito, kustannusten aleneminen, automaattinen junanohjaus, turvallisuus, kriisinhallinta

Valvonta-, ohjaus- ja viestintäjärjestelmistä olisi tultava joustavia, reaaliaikaisia ja älykkäitä liikenteenhallintajärjestelmiä, jotka tukevat päätöksentekoa, sen sijaan että ne pelkästään auttavat valvomaan junia ja pitämään ne turvallisen välimatkan päässä toisistaan.

Nykyisissä järjestelmissä ei hyödynnetä riittävästi uusia teknologioita ja käytäntöjä, kuten satelliittipaikkatietotekniikkaa, nopeita ja suurikapasiteettisia tiedonvälitys- ja puheviestintäjärjestelmiä (langaton lähiverkko, 4G/LTE, 5G) ja automaattista sekä innovatiivisia ja reaaliaikaisia tietojen keruu-, käsittely- ja viestintäjärjestelmiä. Niiden avulla voidaan sujuvoittaa liikennettä merkittävästi ja parantaa sen kapasiteettia, vähentää vetokaluston virrankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä, alentaa toimintakustannuksia, lisätä turvallisuutta, esim. tasoristeysten turvallisuutta yhteistoiminnallisen älyliikennejärjestelmän (C-ITS) avulla, sekä parantaa kuluttajille suunnatun tiedotuksen saatavuutta, luotettavuutta ja ymmärrettävyyttä. Sensoreita ja digitaalitekniikkaa hyödyntävä, olosuhteisiin perustuva huolto parantaa merkittävästi järjestelmän tehokkuutta, luotettavuutta ja kestävyys sekä infrastruktuurin että liikkuvan kaluston osalta.

⁽¹⁾ EUVL C 353, 18.10.2019, s. 79

3.2.1.2 Uhat: turvallisuus ja kyberturvallisuus

Digitalisaatio auttaa tekemään rautatieliikenteestä tehokkaampaa ja sujuvampaa, mutta lisäksi se altistaa rautatiejärjestelmät kyberturvallisuusriskeille. Tarve laatia tehokkaita kyberturvallisuustoimenpiteitä ja luoda valmius käsitellä myös laajoja kyberhyökkäyksiä ovat merkittävä haaste koko rautatiealalle.

Kyberturvallisuussäätöjen yhdenmukainen tulkinta ja niiden vastavuoroinen tunnustaminen jäsenvaltioissa sekä sertifiointikehys ja eri alojen sertifiointijärjestelmät "voisivat tarjota – [digitalisaatiolle] yhteisen perustan. – Euroopan unionin rautatievirasto – olisi otettava mukaan prosessiin ja eräissä tapauksissa niiden tehtäväksi olisi annettava laatia kyberturvallisuusjärjestelmiä, minkä olisi tapahduttava ENISAn suostumuksella johdonmukaisuuden varmistamiseksi. Tietotekniikan turvallisuuden eurooppalaiset vähimmäisvaatimukset olisi hyväksyttävä yhteistyössä Euroopan standardointikomitean (CEN), Euroopan sähkötekniikan standardointijärjestön (Cenelec) ja eurooppalaisen telealan standardoimisjärjestön (ETSI) kanssa." ⁽²⁾

3.2.2 Uudet palvelut

3.2.2.1 Uudet henkilöliikenteen sovellukset: sähköinen lipunmyynti, sähköinen varaustietojärjestelmä, yhdistetty lipunmyynti, multimodaalinen lipunkirjoitus, liikkuminen palveluna (MaaS), digitaaliset asemat

Eräät eurooppalaiset rautatieyhtiöt ovat käynnistäneet yhdessä johtavien lipunmyyntiyritysten kanssa yhteishankkeen, jota kutsutaan täyden palvelun malliksi (Full Service Model, FSM). Tarkoituksena on tarjota parempia matkustustietoja ja helpottaa sopivan junan ja intermodaalisen matkan valitsemista sekä kattaa koko matka yhdellä lipulla. Tätä varten on tarkoitus luoda avoin, helpon käytönnoton mahdollistava plug and play -tyyppinen tietotekniikkakehys junalippujen myynnille jakelijoiden ja rautatieliikenteen palveluntarjoajien kahdenvälisen tietotekniikkaratkaisujen sijaan.

Tässä uudessa yhteydessä liikkuminen palveluna (Mobility-as-a-Service, MaaS) kuvastaa siirtymistä itse omistetuista liikennevälineistä kohti liikkuvuusratkaisuja, joita käytetään palvelun tapaan. MaaS-mallin perusajatuksena on tarjota matkustajille heidän matkustustarpeisiinsa ja valintoihinsa pohjautuvia ovelta ovelle -liikkuvuusratkaisuja ja varmistaa mahdollisuus liikkua ja käyttää julkista liikennettä kohtuuhintaan yleishyödyllisenä palveluna. MaaS-mallissa koko liikennejärjestelmä nähdään yhtenä kokonaisuutena, jonka yksi osa on vähäpäästöinen raideliikenne.

3.2.2.1.1 Uusia ongelmia: tietosuoja, yksityisyys, matkustajien oikeudet

Lainsäädännöllinen vakaus on keskeisen tärkeää, jotta tarvittava muutos saadaan toteutettua lipunmyyntialalla. Asiakaslähtöinen tiedotus koko matkan kattavasta lipusta on välttämätöntä, kun otetaan huomioon junaliikenteen matkustajien oikeuksista annetussa asetuksessa vahvistetut EU:n realistiset vaatimukset.

Rautateiden tulee jatkaa saavutettavuuden parantamista kustannustehokkaasti. Turhat yritysten väliseen toimintaan sovellettavat säännökset aiheuttavat ylimääräistä byrokratiaa. Niiden sijaan olisi toimittava sopimus pohjaisesti ja tarvittaessa noudattaen tiedonvaihtoa koskevaa lainsäädäntökehystä soveltuvin osin.

3.2.2.2 Rahtiliikenne

Rautatieala antoi Rotterdamin TEN-T-päivien yhteydessä vuonna 2016 yhteisen toimialakohtaisen julkilausuman, jossa esitetään kansainvälisen rautateiden rahtiliikenteen parantamiseksi Euroopassa tarvittavat toimenpiteet. Julkilausumassa määritettiin kymmenen ensisijaista toimintakohdetta, joihin kuuluvat junien seuranta, arvoitu saapumisaika ja ERTMS:n käytännön toteuttamisen helpottaminen. Lisäksi rautatiealan eurooppalaiset työmarkkinaosapuolet allekirjoittivat 2. joulukuuta 2015 rautateiden tavaraliikennettä koskevan julkilausuman, jossa ne esittivät ehdotuksensa rautateiden rahtiliikenteen parantamisesta.

Jarrujen automaattitestauksen avulla voidaan tehostaa merkittävästi junakokonaisuuksien muodostamista. Myös rahtiliikennettä koskevien kaupallisten tietojen suojeleminen on varmistettava.

3.3 Digitalisoinnin sekä tutkimuksen ja innovoinnin rahoittaminen

3.3.1 Rautateiden digitalisoinnin rahoitus: Digitaalinen Eurooppa, Verkkojen Eurooppa -väline, InvestEU, kansalliset ohjelmat

Kaikille rautatiejärjestelmän osille ja toimivan eurooppalaisen rautatieverkoston valmiiksi saattamiseen olisi taattava riittävä tuki **EU:n ja jäsenvaltioiden varoista**.

⁽²⁾ EUVL C 227, 28.6.2018, s. 86

Verkkojen Eurooppa -välinettä on jatkettava ja kasvatettava kooltaan vuoden 2020 jälkeen. On syytä korostaa, että Verkkojen Eurooppa -välineessä tulee keskittyä digitalisaatioon eli esimerkiksi **ERTMS-järjestelmän** käyttöönottoon radanvarsi- ja junalaitteistoissa. ERTMS-järjestelmän käyttöönotto digitaalisine yhteenkytkentöineen Euroopan laajuisessa liikenneverkossa edellyttää yli 100 miljardin euron suuruisia investointeja. Niitä voidaan tukea ainoastaan kohdennetulla aloitteella, johon liittyy vahva EU:n talousarviossa tehtävä sitoumus ja jota täydennetään **jäsenvaltioiden** konkreettisella tuella ja yksityisellä pääomalla (**InvestEU**-ohjelma). Komitea katsoo, että tarvittavien resurssien käyttöönottamiseksi on vahvistettava komission aloitteellista roolia ja luotava asiaankuuluva sääntelykehys. Verkkojen Eurooppa II -välineellä on rahoitettava myös rajatylittäviä 5G-rautatiekäytäviä yhteyksien parantamiseksi.

3.3.2 Shift2Rail ja Shift2Rail2

EU:n tukea rautatiealan innovoinnin vauhdittamiseksi on myös lisättävä etenkin menestyksekkään Shift2Rail-yhteisyrityksen jatkamista ajatellen. Tulevan eurooppalaisen institutionaalisen kumppanuuden olisi saatava aiempaa suuremmat määrärahat ja siinä olisi voitava luottaa entistä parempaan, yksinkertaistettuun hallintojärjestelmään, jossa otetaan huomioon rautatieliikenteen harjoittajien ja näiden asiakkaiden tarpeet ja joka pystyy edistämään koko raideliikenteen innovaatioekosysteemiä kaikkialla jäsenvaltioissa. Digitaaliseen innovointiin suunnattavan tutkimusrahoituksen on sisällettävä myös asianmukaista tukea sosiaalisten vaikutusten arviointiin ja toimenpiteisiin, joilla helpotetaan oikeudenmukaista siirtymää.

4. Tarve varmistaa siirtymän osallistavuus

4.1 Työntekijät

On odotettavissa, että digitaalitekniikan käyttöönotto rautatieympäristössä tuo tehokkuus- ja tuottavuushyötyjä, jotka parantavat alan kilpailukykyä ja jotka edellyttävät samalla laadullisia ja määrällisiä muutoksia rautatiealan työpaikkoihin ja työn organisointiin.

Siirtymä on jo käynnissä, ja rautatieyhtiöiden on valmisteltava ja hallittava työntekijöihin vaikuttavia muutoksia oikea-aikaisella ja osallistavalla tavalla pysyäkseen laadukkaina ja vetovoimaisina työnantajina.

Työn luonteessa ja taitojen kysynnässä tapahtuu perinpohjaisia muutoksia. ETSK korostaa, että näihin rakenteellisiin muutoksiin on tärkeää vastata edistämällä oikeudenmukaista ja sujuvaa siirtymää sekä paikkaamalla osaamisvajetta. Lisäksi edistymistä on seurattava asianmukaisesti.

Ei pidä aliarvioida rautatiealan työntekijöiden terveyteen kohdistuvia vaikutuksia, kuten henkistä kuormittavuutta, joka saattaa aiheuttaa sairauksia ja luoda jännitteitä ihmisten yksityiselämään.

Osallistavan siirtymän toteuttaminen tarkoittaa sitä, että muutosta hallitaan sosiaalisesti vastuullisella tavalla alkaen avoimesta vuoropuhelusta työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa. Vuoropuhelun avulla voidaan todennäköisesti hälventää mahdollisia digitalisaatioon liittyviä pelkoja ja varmistaa henkilöstön tarvittava sitoutuminen muutokseen.

Digitalisoinnissa olisi noudatettava erityistä varovaisuutta, jotta vältettäisiin hajottavat siirtymät ja sosiaaliset erimielisyydet. On aivan välttämätöntä, että eurooppalaiset työmarkkinaosapuolet – Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto, Euroopan rautatieyhteisö ja Euroopan rataverkon haltijoiden järjestö – tapaavat EU:n rautatiealan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun puitteissa ja päättävät yhteisistä hankkeista, jotta pystytään paremmin kartoittamaan ja ennakkoimaan automaation ja digitalisaation vaikutuksia sekä säilyttämään korkea työllisyysaste ja sosiaaliturva osana sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää.

EU-tason ja jäsenvaltioiden päättäjien sekä työmarkkinaosapuolten on huolehdittava koordinoinnista Euroopan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun ja kansallisen tason neuvotteluiden välillä, kun on kyse työvoimasta ja integroidun eurooppalaisen rautatiejärjestelmän digitalisaatioprosessin sosiaalisista seurauksista.

Kansallisella tasolla rautatieyhtiöiden on varhaisessa vaiheessa yhdessä työntekijöiden edustajien kanssa laadittava digitalisoinnin etenemissuunnitelma ja annettava työntekijöiden edustajille koulutusta siitä, miten digitaaliset prosessit ja niihin vaikuttavat tekijät havaitaan.

Lisäksi kansallisella tasolla on neuvoteltava työehtosopimuksia työntekijöiden edustajien kanssa seuraavista kysymyksistä:

- oikeus kuulluksi tulemiseen, osallistumiseen ja kollektiiviseen edustukseen ennen uuden teknologian käyttöönottoa
- vaihtoehtoisten toimintojen/työn, uudelleen koulutuksen ja pätevyyden määrittäminen ja niitä koskevat ehdot

- työterveys ja -turvallisuus, oikeus olla tavoittamattomissa, työntekijän tietosuoja (vs. jatkuva seuranta)
- osa-aika ja/tai joustava työaika.

Liikenneturvallisuutta sekä matkustajien ja henkilöstön turvallisuutta ei voida taata pelkästään digitaalisten ja automatisoitujen järjestelmien avulla, vaan ihmisen läsnäolo on välttämätöntä.

Tähän haasteeseen vastaamisessa tärkeintä on korostaa ammatillisia siirtymiä, joita tuetaan elinikäisellä oppimisella ja henkilöstön työllistettävyyteen kohdistuvilla investoinneilla irtisanomisten välttämiseksi. Rautatiealan kaksi suurta haastetta ovat työvoiman epätasapainoinen ikäjakauma ja rekrytointivaikeudet erityisesti nuorten ja naisten parissa. Tämän vuoksi rautatieyritysten on huolehdittava iäkkäämpien työntekijöiden kyvystä pysyä nopeasti muuttuvassa työssä, jotta varmistetaan, että ydinosaaminen siirtyy sukupolvelta toiselle, ja laajentaa rekrytointipohjaansa.

Kansallisten ja EU:n laajuisten järjestelmien näkökulmasta työvoiman epätasapainoa pystytään lieventämään tai se kyetään jopa välttämään huolehtimalla toimivasta vuoropuhelusta koulutusalan ja yritysten välillä, jotta voidaan parantaa "tulevaisuuden työvoiman" digitaalisia taitoja työntekijöiden ja kouluttajien koulutuksen ja uudelleen koulutuksen avulla.

Kuten edellä on mainittu, kansallisilla koulutusjärjestelmillä – erityisesti ammatillisella koulutuksella – on tärkeä rooli siinä, että tulevaisuuden työvoimalla on asianmukaiset taidot. Alakohtaisten osaamisneuvostojen perustaminen on suositeltavaa.

4.2 **Matkustajat: ikäihmiset tietotekniikkavaltaisten palvelujen käyttäjinä, vammaiset henkilöt, maaseudun asukkaat jne.**

4.2.1 Digitalisaatio tarjoaa yhä suurempia mahdollisuuksia liikennejärjestelmän ympäristövaikutusten pienentämiseen ja liikkuvuuden tehostamiseen. Parempien yhteyksien pitäisi myös helpottaa "liikkuvuus palveluna" -vaihtoehtojen käyttöä ja multimodaalisuutta. Maaseutualueet voivat hyötyä näistä vain, jos niihin kohdistetaan tarvittavia investointeja.

4.2.2 Rautatieliikenne on palvelu, joten on tärkeää, että myös kansalaisyhteiskunta, kuluttajajyhdistykset, ympäristöjärjestöt, vammaisjärjestöt, oikeudenmukaista liikkuvuutta edistävät ja ikääntyviä edustavat järjestöt voivat osallistua kumppaneina rautatiealan digitalisointiin.

4.2.3 "Jotta unionin väestöstä 25 prosentin osuuden muodostavien seniorikansalaisten taloudellinen potentiaali saataisiin hyödynnettyä, ETSK katsoo, ettei ole kasvun näkökulmasta tarkoituksenmukaista pitää heitä kehityksestä pois pudonneena väestöosana, vaan heidän kykynsä ja odotuksensa tulisi tunnustaa ja heille tulisi antaa asema digitaalajan taloudellisina ja sosiaalisina toimijoina." ⁽³⁾

5. **Euroopan datatalous**

5.1 Uuden tietoteknologian kehitys on helpottanut liikennetiedon keruuta ja hyödyntämistä. Datan hyödyntäminen parhaalla mahdollisella tavalla johtaa talouskasvuun, innovointiin ja merkittäviin etuihin, joista hyötyvät rautatieala, sen asiakkaat ja Euroopan talous. Näin pystytään luomaan ja kehittämään yhteentoimivia ja yhteenliitettyjä palveluja. Datan avaamiseen ja jakamiseen liittyviä eri näkökohtia on pohdittava tarkemmin, jotta saadaan luotua selkeää lisäarvoa rautatialealle ja yhteiskunnalle.

5.2 Ensin on varmistettava tiedon tallennusmuotojen yhteentoimivuus, jotta toimijat pystyvät työskentelemään yhdessä. Lisäksi olisi selvennettävä erityyppisten tietojen omistusta, saatavuutta ja käyttöä. Viranomaisten, kuluttajajärjestöjen, julkisten ja yksityisten toiminnanharjoittajien, ammattijärjestöjen, rataverkon haltijoiden ja muiden alan toimijoiden tiivis yhteistyö on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan poistaa tietojen jakamisen esteet rautateiden ekosysteemeissä.

5.3 Asianmukaisesta massadata-analyysistä saadaan sen jälkeen tietoa suuntauksista ja kysynnästä, ja sen ansiosta pystytään suunnittelemaan liikkumista uudelleen yksilöllisemmin ja joustavammin ja auttamaan kaupunkeja tehostamaan liikkuvuutta. Liikenteen digitalisaatio ja robotisaatio edellyttävät tietojen riittävää käytettävyyttä ja saatavuutta sekä vapaata datavirtaa. Samalla on varmistettava asianmukainen tietosuoja.

⁽³⁾ "Kasvun digitaalinen pilari: e-seniorit – 25 % Euroopan väestöstä ja heidän potentiaalinsa", EUVL C 389, 21.10.2016, s. 28

5.4 ETSK kehottaa komissiota varmistamaan kilpailun oikeudenmukaisuuden ja kuluttajien valinnanvaran tiedonsaannin osalta. Tällä hetkellä huolta herättää piirteillään kilpailu, joka on seurausta yrityksistä päästä käsiksi matkustajatietoihin. Haasteita on myös yhä enemmän julkisen liikenteen alalla, missä tiedonsaanti (esim. juna-aikataulut ja reaaliaikainen paikannus) on välttämätöntä sujuvasti toimivien multimodaalisten palvelujen luomiseksi.

5.5 Euroopan komission olisi annettava sitovaa lainsäädäntöä, jolla varmistetaan, että noudatetaan sekä reilun kilpailun sääntöjä – syrjimättä samankaltaisia palveluja tarjoavia julkisia ja yksityisiä yrityksiä – että liikennetietojen saatavuutta koskevia sääntöjä. Samalla olisi noudatettava kaikilta osin tietosuoja-sääntöjä. Samojen ehtojen on pädettävä julkisiin ja yksityisiin yrityksiin, ja tietojen vaihdossa ja kustannusten korvaamisen suhteen on sovellettava vastavuoroisuutta myös digitaalisten alustojen osalta ⁽⁴⁾.

6. Euroopan rautatieteollisuus

6.1 ”Liikenteen digitalisaatio ja robotisaatio tarjoavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia niin valmistus- kuin palvelualoilla myös pk-yrityksille, ja ne voisivat luoda kilpailuetuja EU:lle. Tätä varten ETSK kehottaa luomaan kannustavan ja mahdollistavan toimintaympäristön, johon kuuluu myös avoimuus uusille liiketoimintamalleille ja eurooppalaisten digitaalisten alustojen kehittämisen edistäminen.” ⁽⁵⁾

6.2 Euroopan rautatiealan järjestön UNIFEn julkaisemassa digitalisaatiota käsittelevässä asiakirjassa Digital Trends in the Rail Sector esitetään näkemyksiä siitä, miten digitaaliset muutokset auttavat saavuttamaan Euroopan rautatiealan ja rautatieteollisuuden tavoitteet – niin junamatkustajien kokemuksen parantamiseksi kuin logistiikan optimoimiseksi ja rahtikuljetuskapasiteetin lisäämiseksi. Tätä varten on nimetty viisi pääalaa:

- 1) massadata
- 2) kyberturvallisuus
- 3) tekoäly
- 4) uudet liikkuvuuspalvelut
- 5) rahtilogistiikkapalvelujen digitalisointi.

7. Toimielimien roolit

7.1 EU:n rautatievirasto

Jotta voitaisiin kehittää yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta ja jotta vältettäisiin telemaattisten sovellusten kehittäminen hajanaisesti, viraston asemaa on vahvistettu tällaisten sovellusten alalla. Tätä varten virastolle on annettu valtuudet toimia telemaattisten sovellusten järjestelmäviranomaisena, ja tässä ominaisuudessa viraston on pidettävä yllä, valvottava ja hallinnoitava kaikkia asiaankuuluvia osajärjestelmiä koskevia vaatimuksia unionin tasolla.

7.2 Euroopan unionin verkko- ja tietoturvavirasto (ENISA)

Euroopan unionin verkko- ja tietoturvavirasto (ENISA) on kyberturvallisuuden asiantuntijakeskus Euroopassa. Se auttaa osaltaan varmistamaan verkko- ja tietoturvan korkean tason EU:ssa.

Virasto antaa neuvoja ja etsii ratkaisuja, ja sen toimialaan kuuluvat esimerkiksi yleiseurooppalaiset kyberturvallisuusharjoitukset, kansalliset kyberturvallisuusstrategiat, CSIRT-toimijoiden välinen yhteistyö ja valmiuksien kehittäminen, turvattujen pilvipalvelujen käyttöönottoa koskevat tutkimukset, tietosuojakysymysten käsittely, yksityisyyden suojaa parantavat tekniikat, yksityisyys uusissa tekniikoissa, sähköiset henkilökortit ja luottamuspalvelut, kyberuhkaympäristön kartoittaminen jne. ENISA ja Euroopan rautatievirasto tekevät yhteistyötä näissä kysymyksissä.

⁽⁴⁾ EUVL C 353, 18.10.2019, s. 79

⁽⁵⁾ ”Liikenteen digitalisaation ja robotisaation vaikutukset EU:n toimintapolitiikan linjaamiseen” (EUVL C 345, 13.10.2017, s. 52).

7.3 Rautatiealan eurooppalainen taloudellinen sääntelyviranomainen

EU:n direktiiveissä on säädetty velvollisuudesta perustaa jäsenvaltioihin sääntelyelimet, joiden tehtävänä on valvoa kilpailua rautatie-markkinoilla. Niiden lisäksi yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luominen etenkin kansainvälisen rahti- ja matkustajaliikenteen osalta edellyttää koko Euroopan mantereen laajuisten toimien lisäämistä ja Euroopan rautatiealan sääntelyviranomaisen perustamista.

Bryssel 30. lokakuuta 2019.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Luca JAHIER*
