

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos

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

(2022/C 290/20)

Pranešėjas **Stefan BACK**

Prašymai pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2022 1 27 Taryba, 2022 1 28
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 ir 304 straipsniai
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2022 3 10
Priimta plenarinėje sesijoje	2022 3 23
Plenarinė sesija Nr.	568
Balsavimo rezultatai	
(už / prieš / susilaikė)	225 / 1 / 5

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuris visiškai atitinka EESRK ankstesnėje nuomonėje pateiktas rekomendacijas dėl sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų, ir mano, kad pasiūlymas turi didelės pridėtinės vertės patobulinimų, saugumo, saugos ir veiksmingumo požiūriu.

1.2. EESRK taip pat palankiai vertina platesnę teiktinos informacijos apimtį ir valstybių narių įsipareigojimą bendradarbiauti. Konkrečiai galima atkreipti dėmesį į išplėstą taikymo sritį, kai kalbama apie keitimąsi informacija apie krovinius, taip pat sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą, įskaitant transporto priemonių tarpusavio ryšį, kuris taip pat labai pagerina kelių eismo saugą.

1.3. EESRK pažymi, kad didesnis veiksmingumas bus susijęs tiek su keleivių, tiek su krovinių vežimu, todėl, pavyzdžiui, bus galima stebėti tam tikros siuntos judėjimą.

1.4. EESRK supranta poreikį standartizuoti keitimąsi informacija, tačiau pabrėžia, kad reikia palikti pakankamai erdvės konkrečioms ir vietos įmonėms pritaikytiems sprendimams, jei jie tinkamai pagrįsti ir proporcingi, be kita ko, atsižvelgiant į galimą poveikį vidaus rinkai.

1.5. EESRK pabrėžia, kad intelektinės transporto sistemos (ITS) turi būti diegiamos atsižvelgiant į platų visuomeninį kontekstą, ne tik į techninius aspektus, nes priešingu atveju gali būti daromas neigiamas poveikis tiek tvarumo, tiek efektyvaus išteklių naudojimo aspektams. Tokiomis aplinkybėmis EESRK pabrėžia, kad svarbu pakankamai dėmesio ir išteklių skirti kaimo vietovių poreikiams, įskaitant viešųjų paslaugų aspektus ir alternatyvias judumo priemones, pavyzdžiui, ėjimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu.

1.6. EESRK taip pat kelia klausimą dėl dalijimosi ištekliais judumo srityje ir norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad gali prireikti priimti deleguotąjį aktą dėl intelektinės transporto sistemos paramos šiam tikslui, pavyzdžiui, sprendžiant transporto išteklių ir pajėgumų prieinamumo klausimą ir kelionės poreikių sutelkimo klausimą, taip pat apibrėžiant galimybes optimaliai naudoti pajėgumus.

1.7. Optimizavus turimų išteklių naudojimą ir padidėjus nulinės taršos transporto priemonių skaičiui pagerės tvarumas.

1.8. EESRK mano, kad pasiūlymas yra svarbus žingsnis kuriant bendrą Europos judumo duomenų erdvę, o tai reiškia pridėtinės vertės kūrimą dėl didesnio veiksmingumo ir sudaro prielaidas gerinti darbo sąlygas transporto sektoriuje, pavyzdžiui, sudarant palankesnes sąlygas laikytis teisės aktų dėl darbo ir poilsio laiko, taip pat rasti poilsio vietas ir į jas patekti.

1.9. EESRK atkreipia dėmesį į pasitikėjimo stiprinimo svarbą, kad sistema, pagrįsta dalijimusi ištekliais ir informacija, būtų priimtina visuomenei ir veiktų tinkamai. Tai reiškia, kad, *inter alia*, privatumo bei duomenų apsauga ir verslo paslapčių apsauga turi būti patenkinamo lygio. Todėl EESRK laukia valdymo sistemos, kurią Komisija paskelbė savo komunikate dėl Europos duomenų strategijos.

1.10. Kalbant apie transporto priemonių kaupiamus duomenis, EESRK taip pat atkreipia dėmesį į būtinybę užtikrinti vartotojų apsaugą ir sąžiningą konkurenciją, kaip išsamiau išdėstyta 3.18 punkte.

1.11. EESRK ragina skubiai priimti sektorinį reglamentą dėl prieigos prie transporto priemonių kaupiamų duomenų, funkcijų ir išteklių. Kol kas Komisija nėra pateikusi pasiūlymo šiuo klausimu. Toks delsimas labai kenkia vartotojams.

1.12. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į būtinybę gerinti riboto judumo asmenų įtrauktį ir ragina į intelektinės transporto sistemos reikalavimus įtraukti į Direktyvoje (ES) 2019/882 nustatytus prieinamumo reikalavimus, galbūt priimant deleguotąjį aktą.

1.13. Galiausiai EESRK pakartoja savo pasiūlymą, pateiktą minėtoje nuomonėje dėl sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų, padėti Komisijai vykdyti veiklą palaikant ryšius su pilietine visuomene.

2. Bendra informacija

2.1. Šis Komisijos pasiūlymas yra jos 2020 m. darnaus ir išmanaus judumo strategijos (toliau – strategija) įgyvendinimo ir Europos transporto sistemos pertvarkos dalis. Jame nurodoma, kokiose srityse skaitmenizacija atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant sklandesnę ir veiksmingesnę transporto sistemą.

2.2. Intelektinės transporto sistemos (ITS) atlieka svarbų vaidmenį kuriant susietąją ir automatizuotą daugiarūšio judumo sistemą, kuri pagerins transporto veiksmingumą, saugą ir tvarumą.

2.3. Vadovaudamasi komunikatu dėl Europos duomenų strategijos (COM(2020) 66), Komisija pateikė šį pasiūlymą, kuriuo siekiama padėti įgyvendinti žaliojo kurso tikslus ir užtikrinti, kad Europa būtų prisitaikiusi prie skaitmeninio amžiaus.

2.4. Reikia atnaujinti ITS direktyvą (2010/40/ES), kad būtų atsižvelgta į ITS techninės plėtros iššūkius ir konkrečiai siekiant pagerinti suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą bei ITS paslaugų prieinamumą.

2.5. Pasiūlymas atnaujinti ITS direktyvą yra teisės aktų rinkinio, kuriame daugiausia dėmesio skiriama išmetamo CO₂ kiekio mažinimo, skaitmenizacijos ir transporto infrastruktūros atsparumo didinimo tikslams, dalis. Pavyzdžiui, tiek pasiūlyme dėl TEN-T reglamento peržiūros ⁽¹⁾, tiek komunikate dėl naujosios judumo mieste sistemos ⁽²⁾ yra nuostatų dėl ITS paslaugų diegimo, tokių kaip su sauga susijusios informacijos teikimo ir judumo mieste plėtojimo.

2.6. ITS direktyva bus svarbus elementas kuriant bendrą Europos judumo duomenų erdvę, kuri yra viena iš Europos duomenų strategijoje numatytų strateginiams sektoriams skirtų duomenų erdvių.

2.7. Pasiūlymu iš dalies keičiama ITS direktyva, į jos taikymo sritį įtraukiant duomenų prieinamumą ir ITS paslaugų diegimą. Prioritetinės veiklos sritys buvo pertvarkytos taip, kad geriau atitiktų įvairių rūšių ITS paslaugas.

— Kiekvienoje valstybėje narėje įsteigiamas nacionalinis prieigos punktas, skirtas duomenų mainams. Keitimasis duomenimis ir (arba) jų teikimas kai kuriose srityse tampa privalomas, o duomenys didele dalimi taip pat bus perduodami suinteresuotiesiems subjektams.

— Be to, valstybės narės prireikus turi bendradarbiauti su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais dėl operatyvinių įgyvendinimo aspektų.

⁽¹⁾ Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 1811.

- Naujame I priedo skirsnyje dėl prioritetinių sričių pateikiamos nuostatos dėl duomenų vaidmens krovinių buvimo vietos nustatymo ir sekimo srityje ir naujas skirsnis dėl sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo paslaugų.
- Taip pat yra nuostatų dėl duomenų apsaugos ir vientisumo.
- Vienas svarbus elementas yra tai, kad Komisijai turi būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus tam tikriems informacijos reikalavimams atnaujinti.
- Valstybės narės Komisijai turi reguliariai teikti ataskaitas apie direktyvos įgyvendinimą.

3. Bendrosios pastabos

3.1. EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuris visiškai atitinka EESRK nuomonėje dėl sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų rekomenduotus pokyčius⁽³⁾. Komitetas mano, kad atnaujinta ITS sistema, kurią šiuo metu siūlo Komisija, turi didelės pridėtinės vertės tiek dėl didesnio saugumo ir saugos, tiek dėl didesnio veiksmingumo, ne tik gerinant ir didinant eismo srautus, bet ir padedant užtikrinti veiksmingą logistiką.

3.2. Todėl EESRK taip pat palankiai vertina platesnę teiktinos informacijos apimtį ir tai, kad valstybės narės privalės bendradarbiauti. Jis ypač teigiamai vertina tai, kad išplėsta nuostatų dėl keitimosi informacija apie krovinių vežimą taikymo sritis ir į ją įtraukta informacija, apimanti sąveikųjų, susietųjų ir automatizuotą susisiekimą.

3.3. Daroma prielaida, kad siūloma informacinė sistema taip pat apima transporto priemonių tarpusavio ryšį, kaip jau buvo prašoma nuomonėje dėl Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategijos. EESRK primena, kad transporto priemonių tarpusavio komunikacija labai prisideda prie eismo įvykių prevencijos.

3.4. EESRK mano, kad dabar siūloma patobulinta keitimosi informacija sistema suteiks pridėtinės vertės: padidės keleivių bei krovinių vežimo veiksmingumas ir suinteresuotiesiems subjektams bus lengviau sekti, pavyzdžiui, siuntos judėjimo eigą, nes atitinkama informacija dabar bus perduodama susijusiems suinteresuotiesiems subjektams.

3.5. EESRK pažymi, kad informacija, kuria turi būti keičiamasi šiuo etapu, yra iš esmės standartizuota, todėl pakartoja savo nuomonę, kad svarbu palikti pakankamai erdvės vietas bei konkrečioms įmonėms būdingiems sprendimams, jei jie tinkamai pagrįsti ir proporcingi, be kita ko, atsižvelgiant į galimą poveikį vidaus rinkai. EESRK mano, kad tai nekeltų problemų, jei į siūlomą sistemą įtraukta informacija atitinka nustatytus standartus.

3.6. EESRK pažymi, kad intelektinės transporto sistemos (ITS) turi būti diegiamos atsižvelgiant į platų visuomeninį kontekstą ir pačios savaime nesukuria klimatui nekenksmingos transporto sistemos. Pati transporto rūšių skaitmenizacija (pvz., automatizuotas susisiekimas automobiliu) aplinkos politikos požiūriu gali netgi duoti priešingų rezultatų. Intelektinės transporto sistemos turėtų būti kuriamos, skatinamos ir naudojamos taip, kad būtų kuriama klimatui nekenksminga pridėtinė vertė.

3.7. Veiksminga viešojo transporto sistema, kuri yra visuotinės (ekonominės) svarbos paslaugų dalis ir kurią papildo važiavimas dviračiu ir vaikščiojimas pėsčiomis, yra labai svarbi tvariam judumui. EESRK pasisako už intelektinių transporto sistemų skatinimą siekiant stiprinti ir papildyti viešąjį transportą.

3.8. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad vien į technologijas orientuotas požiūris, taikomas kuriant pažangiąsias transporto sistemas, gali lemti tai, kad nebus padedama siekti užsibrėžtų tikslų ir rezultatų, pavyzdžiui, dalijimosi automobiliais sistemos neįneš savo indėlio miestų aglomeracijose, kuriose jau yra gerai išvystytos viešojo transporto sistemos. Automatizuotas automobilių vairavimas veikiausiai taip pat nėra į ateitį orientuotas sprendimas miestams, ypač ten, kur susidaro spūstys ir trūksta viešosios erdvės. Todėl EESRK mano, kad pagrindinės judumo inovacijos, susijusios su elektrifikacija, automatizavimu ir dalijimusi, duos didžiausios pridėtinės vertės, jei jos bus sumanytos ir parengtos tinkamai atsižvelgiant į visuomenės poreikius, pavyzdžiui, į prieinamumo, veiksmingumo ir viešųjų paslaugų aspektus.

3.9. Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais atskleidė didelį susirūpinimą dėl teritorinės aprėpties. EESRK apgailestauja, kad pasiūlyme neužsimenama apie intelektinių transporto sistemų, skirtų kaimo vietovių poreikiams tenkinti, plėtojimą, kaip apie atskirą klausimą, atsietą nuo jų plėtojimo miestuose. EESRK rekomenduoja Komisijai ypatingą dėmesį

⁽³⁾ OL C 288, 2017 8 31, p. 85 ir COM(2016) 766.

skirti ITS sistemų plėtrai kaimo vietovėse, nes gyvenimas šiose vietovėse labai priklauso nuo kokybiškų viešųjų paslaugų ir infrastruktūros prieinamumo. Atskirame Komisijos komunikate „Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija ⁽⁴⁾“ taip pat teigiama, kad pagrindinės paslaugos ir su jomis susijusi infrastruktūra šiose vietovėse yra labai svarbios siekiant užtikrinti socialinę ir ekonominę įtrauktį. Todėl ES lygmeniu turėtų būti rūpinamasi tuo, kad kaimo vietovės galėtų pasinaudoti ITS teikiamais sprendimais.

3.10. Tai gali būti ypač svarbu siekiant veiksmingai panaudoti transporto pajėgumus kaimo vietovėse. Transporto daroma žala pasireiškia ne tik išmetamaisiais teršalais, bet ir transporto išteklių naudojimu. Rekomenduojame Komisijai prireikus apsvarstyti galimybę priimti deleguotuosius aktus dėl dalijimosi ITS remiamais ištekliais. Tai turėtų apimti pažangų, skaitmeniniu būdu remiamą kelionių poreikių sutelkimą ir dalijimąsi nepanaudotais pajėgumais (žr. „bendrakeivių vežimas“), o tai būtų ypač reikalinga kaimo vietovėse, kur turimi transporto pajėgumai tampa vis labiau riboti ir kur dėl atstumų vis sunkiau sukurti naujus pajėgumus. Tokios intelektinės sistemos turėtų sudaryti sąlygas keitimuisi informacija apie transporto priemonės naudojimą ir galimybę papildyti esamą sistemą papildomais keiviais ar krovniais.

3.11. EESRK palankiai vertina tai, kad pasiūlymas ne tik prisidės prie nulinės taršos transporto priemonių plitimo, bet ir padės didinti transporto tvarumą naudojantis dalijimosi transporto priemonėmis paslaugomis, o tai padės iki 2050 m. pasiekti neutralų poveikį klimatui. Didindami kelių eismo sklandumą ir mažindami eismo spūstis, įvairiais būdais padedame įgyvendinti savo aplinkosaugos tikslus.

3.12. EESRK palankiai vertina tai, kad ITS stiprinimas, kaip siūloma dabar, gali būti laikomas pirmuoju žingsniu kuriant bendrą Europos judumo duomenų erdvę, kuri užtikrintų didelę pridėtinę vertę siekiant didesnio veiksmingumo.

3.13. Akivaizdu, kad tokios erdvės sukūrimas palengvintų judumo kaip paslaugos teikimą tiek vežant keleivius, tiek krovinius, ir galėtų pagerinti darbo sąlygas transporto sektoriuje.

3.14. EESRK palankiai vertina ITS, skirtas transeuropiniame greitkelių tinkle profesionaliems vairuotojams užtikrinti saugias transporto priemonių stovėjimo vietas. Saugaus stovėjimo telematikos priemonės gali padėti laikytis teisinių vairavimo ir poilsio laiko reikalavimų. Tačiau EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad pagrindinė problema, su kuria susiduria ir įmonės, ir profesionalūs vairuotojai, yra nepakankama automagistralių poilsio zonų infrastruktūra, todėl naktimis automobilių stovėjimo aikštelės būna perpildytos. Infrastruktūros plėtra turi būti vykdoma kartu su ITS grindžiamų paslaugų teikimu (pvz., stovėjimo vietų rezervavimu).

3.15. Šiomis aplinkybėmis EESRK dar kartą pabrėžia pasitikėjimo stiprinimo svarbą ir tai, kad jokia pareiga teikti informaciją neturėtų pakenkti verslo konfidencialumui, privatumui ar duomenų apsaugai.

3.16. Kalbant apie Komisijos teisę priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų atnaujinti konkretūs informacijos teikimo įpareigojimai, EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad reikia užtikrinti vienodas sąlygas ir pasitikėjimą visais dalyviais, kurie dalijasi duomenimis. EESRK pritaria ITS direktyvos taikymo srities išplėtimui ir jos sukuriamai pridėtinai vertei. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad dalijimasis duomenimis kelia pasitikėjimo problemų ir kad reikia sukurti Europos duomenų erdvių valdymo sistemą, ypač tokiose strateginėse srityse kaip judumas, kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl Europos duomenų strategijos ⁽⁵⁾.

3.17. Šiuo atveju EESRK taip pat norėtų pabrėžti, jog svarbu, kad sistemoje esanti informacija būtų naudojama tik ITS tikslais, o ne kitais sumetimais. EESRK dar kartą pabrėžia, kad diegiant intelektines transporto sistemas svarbu užtikrinti veiksmingą privatumo ir duomenų apsaugą. Tačiau Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas neužtikrina pakankamos apsaugos, kai anonimizuojant duomenis naudojamos technologijos (pvz., transporto priemonių duomenų judumo modeliai, veido atpažinimas ir t. t.), kurios leidžia daryti išvadas apie asmenis ar net diskriminuoti taikant algoritmus. Kai kalbama apie asmens duomenų naudojimą darbo vietoje, darbuotojai, jų atstovai ir profesinės sąjungos turi turėti balso ir veto teisę. EESRK pabrėžia, kad pasiūlymo 10 straipsniu (nuostatomis dėl duomenų apsaugos ir privatumo) turi būti pašalinta ši galima rizika. Tai ypač svarbu siekiant sustiprinti pasitikėjimą sistema ir jos pripažinimą visuomenėje.

⁽⁴⁾ „Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija: stipresnės, sujungtos, atsparios ir klestinčios kaimo vietovės iki 2040 m.“, COM(2021) 345.

⁽⁵⁾ COM(2020) 66.

3.18. EESRK pažymi, kad vartotojai turi ir toliau kontroliuoti duomenis, kuriais dalijamasi: savo asmeninę informaciją, pateikiamą užsisakant paslaugas ar bilietus, taip pat duomenis, kuriuos paslaugų teikėjams arba infrastruktūros subjektams pateikia jų automobiliai. Visomis aplinkybėmis pagrindinis dėmesys turi būti skiriamas vartotojams ir jų duomenys turi būti apsaugoti, visapusiškai laikantis Bendrojo duomenų apsaugos reglamento.

3.19. Galiausiai prieiga prie automobilyje esančių duomenų turi būti reglamentuojama atsižvelgiant į duomenų ir vartotojų apsaugą, taip pat į sąžiningą konkurenciją. Jei transporto priemonėse kaupiami duomenys paliekami automobilių gamintojams, sudaromos sąlygos monopolijoms, dominuojančiai padėčiai rinkoje ir piktnaudžiavimo rizikai. Komisija jau seniai yra raginama pateikti pasiūlymą dėl reglamentavimo ir šiuo atžvilgiu parodė teigiamų ženklų, pavyzdžiui, pirmiau minėtoje duomenų strategijoje, tačiau iki šiol nesiėmė jokių veiksmų dėl pasiūlymo pateikimo. Šis delsimas labai kenkia vartotojų interesams ir jų galimybėms kontroliuoti duomenis ir priimti alternatyvius, informacija pagrįstus sprendimus.

3.20. Skaitmenizacija gali sumažinti įtraukties trūkumą, su kuriuo kasdieniame gyvenime susiduria riboto judumo žmonės. Šiuo požiūriu aiškūs prieinamumo reikalavimai pagal Direktyvą (ES) 2019/882 turėtų būti šioje direktyvoje programiškai įtvirtinti visiems ITS sektoriams. Paminėti šią temą tik konstatuojamojoje dalyje, kurioje iškeliamą perspektyva skaitmeninėse daugiarūšio transporto paslaugose plėtoti prieinamumo funkcijas riboto judumo asmenims, yra per mažai.

3.21. Palankiai vertintinas III priede numatytas keitimasis duomenimis apie kelius ir greitkelius (vairavimo draudimai, greičio apribojimai, realaus laiko duomenys apie kelių uždarymą, kelio darbus ir t. t.) ir galimybė jais naudotis. Atsižvelgdamas į tai, EESRK ragina kurti pažangias eismo valdymo sistemas, kurios padėtų suvienodinti (tranzitinio) kelių transporto eismą greitkeluose ir taip užtikrinti eismo saugumą ir sklandumą.

3.22. Atsižvelgdamas į tai, EESRK pažymi, kad Komisija, atnaujindama privalomos informacijos sąrašą, ketina kreiptis į Europos ITS patariamąją grupę. Šiuo klausimu EESRK pakartoja pirmiau minėtoje nuomonėje išdėstytą pasiūlymą padėti Komisijai palaikyti ryšius su pilietine visuomene.

Briuselis, 2022 m. kovo 23 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė
Christa SCHWENG*
