

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta

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

(2022/C 290/20)

Ziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 27.1.2022. Padome, 28.1.2022.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. un 304. pants
Atbildīgā specializēta nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	10.3.2022.
Pieņemts plenārsesijā	23.3.2022.
Plenārsesija Nr.	568
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	225/1/5

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kas pilnībā atbilst EESK ieteikumiem tās iepriekšējā atzinumā par sadarbīgām intelektiskajām transporta sistēmām, un uzskata, ka priekšlikumam ir ievērojama pievienotā vērtība attiecībā uz uzlabojumiem, drošību, drošumu un efektivitāti.

1.2. EESK atzinīgi vērtē arī to, ka jāsniedz plašāka informācija un dalībvalstīm noteikts pienākums sadarboties. Īpaši jānorāda uz paplašināto informācijas apmaiņas tvērumu attiecībā uz kravu pārvadājumiem, kā arī sadarbīgu, satiklotu un automatizētu mobilitāti, tostarp transportlīdzekļu savstarpējo saziņu, kas ievērojami uzlabo arī ceļu satiksmes drošību.

1.3. EESK konstatē, ka efektivitāte tiks paaugstināta gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos, paverot iespēju, piemēram, sekot līdzi sūtījuma virzībai.

1.4. EESK atzīst, ka informācijas apmaiņa ir jāstandartizē, taču tā tomēr uzsver, ka pienācīgi pamatotos un samērīgos gadījumos ir jāparedz pietiekamas iespējas piemērot vietējus un uzņēmumam raksturīgus risinājumus, ņemot vērā arī iespējamo ietekmi uz iekšējo tirgu.

1.5. EESK uzsver, ka intelektiskās transporta sistēmas (ITS) ir jāievieš plašā sabiedrības kontekstā un jāņem vērā elementi, kas sniedzas tālāk tikai par tehniskajiem aspektiem, un ka to ignorēšana var negatīvi ietekmēt gan ilgtspēju, gan resursefektivitāti. Šajā saistībā EESK norāda, ka ir svarīgi pietiekamu uzmanību un resursus velīt lauku apvidu vajadzībām, to skaitā sabiedrisko pakalpojumu aspektiem un alternatīviem mobilitātes veidiem, piemēram, iešanai kājām un braukšanai ar velosipēdu.

1.6. EESK arī izvirza jautājumu par mobilitātes resursu kopīgošanu un vēlas vērst uzmanību uz to, ka varētu būt vajadzīgs deleģētais akts par šajā nolūkā nepieciešamo ITS atbalstu, piemēram, attiecībā uz transporta resursu un jaudas pieejamību, kā arī ceļošanas vajadzību apkopošanu, un saderīgu iespēju noteikšanu, kā optimizēt jaudas izmantošanu.

1.7. Pieejamo resursu izmantojuma optimizēšana, palielinot bezemisiju transportlīdzekļu skaitu, uzlabos ilgtspēju.

1.8. EESK uzskata, ka priekšlikums ir nozīmīgs solis ceļā uz kopēju Eiropas mobilitātes datu telpu, kas pievienos vērtību, uzlabojot efektivitāti, kā arī radīs priekšnoteikumus labākiem darba apstākļiem transporta nozarē, piemēram, atvieglojot atbilstību tiesību aktiem par darba un atpūtas laiku, kā arī atpūtas zonu atrašanu un piekļuvi tām.

1.9. EESK vēš uzmanību uz to, ka ir svarīgi vairot uzticēšanos, lai sistēmu, kuras pamatā ir resursu un informācijas kopīgošana, sabiedrība akceptētu un lai tā pienācīgi darbotos. Tas cita starpā nozīmē, ka pietiekamā līmenī jāaizsargā privātums un dati un komercnoslēpumi. Tāpēc EESK ar interesi gaida pārvaldības satvaru, kuru Komisija pieteica paziņojumā par Eiropas Datu stratēģiju.

1.10. EESK norāda arī, ka attiecībā uz transportlīdzekļu datiem jānodrošina gan patērētāju aizsardzība, gan godīga konkurence, kā sīkāk izklāstīts 3.18. punktā.

1.11. EESK aicina steidzami pieņemt nozaru regulējumu attiecībā gan uz piekļuvi transportlīdzekļa ģenerētajiem datiem, gan uz funkcijām un resursiem. Komisija līdz šim nav iesniegusi priekšlikumu par šo jautājumu. Šāda kavēšanās īpaši kaitē patērētājiem.

1.12. EESK arī norāda, ka jāuzlabo personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām integrācija, un aicina ITS piemērojamajās prasībās iekļaut Direktīvā (ES) 2019/882 noteiktās piekļūstamības prasības, iespējams, deleģēta akta veidā.

1.13. Visbeidzot EESK atkārtoti izsaka iepriekšminētajā atzinumā par sadarbīgajām intelektiskajām transporta sistēmām izteikto piedāvājumu palīdzēt Komisijai veikt īstenošanas pasākumus, kalpojot par saiti ar pilsonisko sabiedrību.

2. Pamatinformācija

2.1. Komisijas priekšlikums ir daļa no Komisijas 2020. gada Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas (turpmāk – Stratēģija) īstenošanas un Eiropas transporta sistēmas pārveides. Tajā izklāstīts, kurās jomās digitalizācija ievērojami palīdzēs transporta sistēmu padarīt netraucētu un efektīvāku.

2.2. Intelektiskām transporta sistēmām (ITS) ir nozīmīga loma satiklotas un automatizētas multimodālas mobilitātes sistēmas izveidē, kas paaugstinās transporta efektivitāti un vairoš tā drošumu un ilgtspēju.

2.3. Kā pieteikts paziņojumā par Eiropas Datu stratēģiju (COM(2020) 66), Komisija ir iesniegusi izskatāmo priekšlikumu, lai palīdzētu īstenot zaļā kursa mērķus un padarīt Eiropu piemērotu digitālajam laikmetam.

2.4. ITS direktīva (2010/40/ES) ir jāatjaunina, lai ņemtu vērā ar ITS tehnisko attīstību saistītās problēmas un it īpaši uzlabotu ieinteresēto personu sadarbību, kā arī ITS pakalpojumu pieejamību.

2.5. Priekšlikums atjaunināt ITS direktīvu ir daļa no tiesību aktu kopuma, kura mērķi ir samazināt CO₂ emisijas, sekmēt digitalizāciju un uzlabot transporta infrastruktūras noturību. Piemēram, gan priekšlikumā par TEN-T regulas⁽¹⁾ pārskatīšanu, gan paziņojumā par jauno pilsētu mobilitātes satvaru⁽²⁾ ir iekļauti noteikumi par ITS pakalpojumu ieviešanu, piemēram, ar drošību saistītas informācijas sniegšanu un pilsētu mobilitātes attīstību.

2.6. ITS direktīva būs svarīgs elements, veidojot kopīgo Eiropas mobilitātes datu telpu, kas ir viena no tām datu telpām, kuras saskaņā ar Eiropas Datu stratēģiju ir plānotas stratēģiskām nozarēm.

2.7. Ar priekšlikumu groza ITS direktīvu, direktīvas darbības jomai pievienojot datu pieejamību un ITS pakalpojumu ieviešanu. Prioritārās pasākumu veikšanas jomas ir pārstrukturētas tā, lai tās labāk atbilstu dažādajiem ITS pakalpojumu veidiem.

— Katrā dalībvalstī tiek izveidots valsts piekļuves punkts datu apmaiņai. Datu apmaiņa/sniegšana vairākās jomās kļūst obligāta, un daudzos gadījumos dati tiks pārsūtīti arī ieinteresētajām personām.

— Ja nepieciešams saistībā ar īstenošanas operatīvajiem aspektiem, dalībvalstīm jāsadarbojas arī ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

⁽¹⁾ Regula (ES) Nr. 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 1811.

- I pielikumā ir jauna iedaļa par prioritārajām jomām ar noteikumiem par datu nozīmi kravu uzraudzīšanā un izsekošanā, un jauna iedaļa par sadarbīgiem, satiklotiem un automatizētiem mobilitātes pakalpojumiem.
- Ir paredzēti arī noteikumi par datu aizsardzību un integritāti.
- Svarīgs elements ir tas, ka Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus, lai atjauninātu dažas prasības attiecībā uz informācijas sniegšanu.
- Dalībvalstīm regulāri jāziņo Komisijai par izskatāmās direktīvas īstenošanu.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kas pilnībā atbilst EESK atzinumā par tematu “Sadarbīgas intelektiskas transporta sistēmas”⁽³⁾ ieteiktajiem pasākumiem. Komiteja uzskata, ka atjauninātajai ITS sistēmai, ko tagad ierosina Komisija, ir ievērojama pievienotā vērtība gan uzlabotas drošības un drošuma, gan augstākas efektivitātes veidā, kas izpaudīsies ne tikai kā uzlabotas un drošākas satiksmes plūsmas, bet arī kā efektīvas loģistikas atbalsta funkcija.

3.2. Tāpēc EESK atzinīgi vērtē arī plašāko sniedzamās informācijas tvērumu un to, ka dalībvalstīm būs pienākums sadarboties. Tā īpaši atzinīgi vērtē palielināto darbības jomu noteikumiem par informācijas apmaiņu attiecībā uz kravu pārvadājumiem un aptvertās informācijas paplašināšanu, iekļaujot tajā sadarbīgu, satiklotu un automatizētu mobilitāti.

3.3. Komiteja izsaka pieņēmumu, ka ierosinātā informācijas sistēma ietver arī saziņu starp transportlīdzekļiem, kā tas jau tika prasīts atzinumā par Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģiju. EESK atgādina, ka saziņa starp transportlīdzekļiem lielā mērā palīdz novērst ceļu satiksmes negadījumus.

3.4. EESK sagaida, ka pašlaik ierosinātā modernizētā informācijas apmaiņas sistēma dos pievienoto vērtību, paaugstinot gan pasažieru, gan kravas pārvadājumu efektivitāti, un ka, piemēram, tagad būs viegli sekot līdzi sūtījuma virzībai, jo ar to saistītā informācija tagad tiks nosūtīta arī attiecīgajām ieinteresētajām personām.

3.5. Komiteja atzīmē, ka informācija, ar kuru jāapmainās šajā posmā, lielā mērā ir standartizēta, un tādēļ atkārtoti uzsver, ka pienācīgi pamatotās un samērīgās situācijās ir svarīgi atstāt saprātīgas iespējas piemērot vietējus un konkrētam uzņēmumiem raksturīgus risinājumus, ņemot vērā arī iespējamo ietekmi uz iekšējo tirgu. EESK izsaka pieņēmumu, ka tā nebūs problēma tikmēr, kamēr ierosinātajā sistēmā ievadītā informācija atbilst noteiktajiem standartiem.

3.6. EESK atzīmē, ka intelektiskās transporta sistēmas (ITS) jāievieš plašā sociālajā kontekstā un to izmantošana automātiski nenoved pie klimatam draudzīgas transporta sistēmas. Transporta veidu digitalizācija pati par sevi (piemēram, automatizēta mobilitāte automobiļiem) vides politikas ziņā var būt pat neproduktīva. Intelektiskās transporta sistēmas būtu jāizstrādā, jāatbalsta un jāizmanto tā, lai tās būtu klimatu saudzējošas.

3.7. Ilgtspējīgai mobilitātei būtiska ir efektīva sabiedriskā transporta sistēma, kas ir daļa no vispārējās (ekonomiskās) nozīmes pakalpojumiem un ko papildina braukšana ar velosipēdu un iešana kājām. EESK atbalsta intelektisko transporta sistēmu popularizēšanu ar mērķi stiprināt un papildināt sabiedrisko transportu.

3.8. EESK norāda, ka vienīgi uz tehnoloģijām orientēts skatījums uz intelektisko transporta sistēmu attīstību, virzoties uz izvīzītajiem mērķiem un sasniedzamajiem rezultātiem, var novest strupceļā: piemēram, automobiļu koplietošanas sistēmu ieguldījums tādās pilsētu aglomerācijās, kurās jau ir labi attīstītas sabiedriskā transporta sistēmas. Arī automatizēti automobiļi var nebūt uz nākotni vērsti risinājums pilsētās, it īpaši vietās, kur mēdz būt sastrēgumi un sabiedriskā telpa ir ierobežota. Tāpēc EESK uzskata, ka nozīmīgākie mobilitātes jauninājumi, kas radīti elektrifikācijas, automatizācijas un koplietošanas jomā, vislielāko pievienoto vērtību dos tad, ja tie tiks izstrādāti un ieviesti, pienācīgi ņemot vērā sabiedrības vajadzības, piemēram, pieejamību, efektivitāti un sabiedrisko pakalpojumu aspektus.

3.9. Konsultācijās ar ieinteresētajām personām izskanēja daudzas bažas par teritoriālo pārklājumu. EESK pauž nožēlu par to, ka priekšlikumā nav minēta intelektisku transporta sistēmu izstrāde lauku apvidu vajadzībām kā atsevišķs temats līdztekus to izvēršanai pilsētu teritorijās EESK iesaka Komisijai pievērst īpašu uzmanību ITS sistēmu ieviešanai arī lauku

⁽³⁾ OV C 288, 31.8.2017., 85. lpp. un COM(2016) 766.

apvidos, jo dzīve šādos apvidos lielā mērā ir atkarīga no kvalitatīvu sabiedrisko pakalpojumu un infrastruktūras pieejamības. Arī atsevišķā Komisijas paziņojumā "Ilgtermiņa redzējums par ES lauku apvidiem"⁽⁴⁾ teikts, ka pamatpakalpojumi un ar tiem saistītā infrastruktūra šajos apvidos ir būtiski, lai nodrošinātu sociālo un ekonomisko iekļautību. Tāpēc par to, lai lauku apvidi gūtu labumu no ITS piedāvātajiem risinājumiem, būtu jārūpējas ES līmenī.

3.10. Tas var būt īpaši svarīgi nolūkā efektīvi izmantot transporta jaudu lauku apvidos. Transporta radītais kaitējums atspoguļojas ne tikai emisijās, bet arī transporta resursu izmantošanā. Komiteja iesaka Komisijai apsvērt iespēju attiecīgā gadījumā pieņemt deleģētos aktus, lai regulētu resursu kopīgošanu, kas tiek atbalstīta ar ITS. Tajā būtu jāietver vieda, digitāli atbalstīta mobilitātes vajadzību apkopošana un rezerves jaudas kopīgošana (sk. automobiļu koplietošanu), kas būtu īpaši nepieciešama lauku apvidos, kur pieejamā transporta jauda kļūst arvien ierobežotāka un kur attālumu dēļ ir arvien grūtāk veidot jaunu jaudu. Šādām intelektiskām sistēmām būtu jānodrošina informācijas kopīgošana par transportlīdzekļa izmantojumu un spēja papildināt esošo sistēmu ar papildu pasažieriem vai precēm.

3.11. EESK atzinīgi vērtē to, ka līdztekus bezemisiju transportlīdzekļu izplatībai priekšlikums ar koplietojamiem mobilitātes pakalpojumiem veicinās arī ilgtspējīgāku transportu, tādējādi līdz 2050. gadam panākot neto nulles emisiju līmeni. Padarot ceļu satiksmi raitāku un samazinot satiksmes sastrēgumus, mēs virzāmies uz vides mērķiem vairākos veidos.

3.12. EESK atzinīgi vērtē ierosināto ITS sistēmas stiprināšanu kā pirmo soli ceļā uz kopēju Eiropas mobilitātes datu telpu, kas sniegtu ievērojamu pievienoto vērtību augstākas efektivitātes veidā.

3.13. Šādas telpas izveide noteikti atvieglotu mobilitātes kā pakalpojuma nodrošināšanu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā un varētu uzlabot darba apstākļus transporta nozarē.

3.14. EESK atzinīgi vērtē ITS pakalpojumus drošām stāvvietām profesionāliem autovadītājiem Eiropas automaģistrāļu tīklā. Telemātikas lietojumprogrammas, kas paredzētas drošām stāvvietām, var atvieglot likumā noteiktā braukšanas un atpūtas laika ievērošanu. Tomēr EESK norāda, ka galvenā problēma gan uzņēmumiem, gan profesionāliem autovadītājiem ir automaģistrāļu atpūtas zonu neatbilstošā infrastruktūra, kuras dēļ naktīs rodas stāvvietu pārslodze. Infrastruktūras attīstībai jāiet roku rokā ar ITS balstītiem pakalpojumiem (piemēram, rezervējamām autostāvvietām).

3.15. Šajā saistībā EESK vēlreiz norāda, cik svarīgi ir vairogt uzticēšanos, un uzsver, ka pienākums sniegt informāciju nedrīkst apdraudēt uzņēmējdarbības konfidencialitāti, privātumu un datu aizsardzību.

3.16. EESK norāda, ka attiecībā uz Komisijas tiesībām pieņemt deleģētos aktus, lai atjauninātu noteikumus par konkrētas informācijas sniegšanas pienākumiem, ir jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi un uzticēšanās attiecībā uz visām "datu kopīgošanā" iesaistītajām personām. EESK atbalsta ITS direktīvas darbības jomas paplašināšanu un tādējādi nodrošināto pievienoto vērtību. EESK arī pieņem zināšanai, ka pastāv uzticēšanās problēmas attiecībā uz datu kopīgošanu un ka ir vajadzīgs Eiropas datu telpu pārvaldības satvars, it īpaši tādās stratēģiskās jomās kā mobilitāte, kā norādīts Komisijas paziņojumā par Eiropas Datu stratēģiju⁽⁵⁾.

3.17. Šajā saistībā EESK vēlas arī uzsvērt, ka ir svarīgi, lai sistēmā esošā informācija tiktu izmantota tikai ITS vajadzībām, nevis citā nolūkā. Saistībā ar intelektisko transporta sistēmu ieviešanu EESK atkārtoti norāda uz efektīvas privātuma un datu aizsardzības nozīmi. Tomēr Vispārīgā datu aizsardzības regula nenodrošina pietiekamu aizsardzību, ja, anonimizējot datus, tiek izmantotas tehnoloģijas (piemēram, transportlīdzekļu datu mobilitātes modeļi, sejas atpazīšana utt.), kas, pielietojot algoritmus, ļauj izdarīt secinājumus par personām vai pat diskriminēt. Attiecībā uz persondatu izmantošanu darbavietās darba ņēmējiem, viņu pārstāvjiem un arodbiedrībām ir jābūt tiesībām izteikties un veto tiesībām. EESK uzsver, ka ar priekšlikuma 10. pantu (Datu aizsardzības un privātuma noteikumi) ir jāizslēdz šis potenciālais risks. Tas ir īpaši svarīgi, lai stiprinātu uzticēšanos sistēmai un saņemtu plašas sabiedrības piekrišanu.

(4) "Ilgtermiņa redzējums par ES lauku apvidiem – ceļā uz spēcīgākiem, savienotiem, noturīgiem un pārtikušiem lauku apvidiem līdz 2040. gadam" (COM(2021) 345).

(5) COM(2020) 66.

3.18. EESK norāda, ka patērētājiem jā saglabā kontrole pār kopīgajiem datiem: viņu personas datiem par pakalpojumu vai biļešu rezervāciju, kā arī datiem, ar kuriem viņu automobiļi dalās ar pakalpojumu sniedzējiem vai infrastruktūru. Jebkurā gadījumā patērētājiem ir jābūt centrā, un viņu datiem jābūt aizsargātiem, pilnībā ievērojot Vispārīgo datu aizsardzības regulu (VDAR).

3.19. Piekluve transportlīdzekļa ģenerētajiem datiem ir jāreglamentē, sekmējot datu un patērētāju aizsardzību, kā arī godīgu konkurenci. Transportlīdzekļa ģenerēto datu atstāšana automobiļu ražotāju ziņā noved pie monopoliem un dominējoša stāvokļa tirgū un rada ļaunprātīgas izmantošanas risku. Komisija jau sen tiek aicināta iesniegt tiesību akta priekšlikumu un šajā saistībā ir devusi pozitīvus signālus, piemēram, iepriekšminētajā datu stratēģijā, tomēr līdz šim nav neko darījusi, lai iesniegtu priekšlikumu. Šī kavēšanās ir īpaši kaitē patērētāju interesēm un patērētāju iespējām kontrolēt datus un izdarīt alternatīvu, apzinātu izvēli.

3.20. Digitalizācija var samazināt iekļaušanas nepietiekamību, kas skar cilvēkus ar ikdienā ierobežotām pārvietošanās spējām. Tādēļ izskatāmajā direktīvā attiecībā uz visām ITS jomām būtu programmatiski jānostiprina skaidras pieklūstamības prasības, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2019/882. Ir par maz pieminēt šo aspektu tikai vienā apsvērumā, kurā pausta iespēja funkcijas, kas cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošina piekļuvi, attīstīt par digitāliem multimodāliem pakalpojumiem.

3.21. Ar ceļiem un automaģistrālēm saistīto datu plānotā apmaiņa un pieejamība (braukšanas aizliegumi, ātruma ierobežojumi, reāllaika dati par ceļu slēgšanu, ceļu darbiem u. c.) III pielikumā ir vērtējama atzinīgi. Šajā saistībā EESK mudina izstrādāt intelektiskas satiksmes vadības sistēmas, kas varētu izlīdzināt laikā (tranzīta) autotransporta satiksmi uz automaģistrālēm un tādējādi uzlabot satiksmes drošību un padarīt to raitāku.

3.22. Šajā sakarā EESK pieņem zināšanai, ka Komisija, atjauninot obligātās informācijas sarakstu, vēlas saņemt Eiropas ITS padomdevējas grupas ieguldījumu. Tāpēc EESK atkārtoti iepriekšminētajā atzinumā pausto piedāvājumu palīdzēt Komisijai, kalpojot par saiti ar pilsonisko sabiedrību.

Briselē, 2022. gada 23. martā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja
Christa SCHWENG*