

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija – liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos””

(COM(2016) 766 final)

(2017/C 288/12)

Ziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 27.1.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	16.5.2017.
Pieņemts plenārsesijā	31.5.2017.
Plenārsesija Nr.	526
Balsojuma rezultāts	150/0/0
(par/pret/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģiju (COM (2016) 766) (turpmāk “Stratēģija”) un tās vērienīgo mērķi 2019. gadā ieviest pirmo pakalpojumu kopumu (pirmās dienas pakalpojumus) un pēc tam izstrādāt otru pakalpojumu kopumu (otrās dienas pakalpojumus).

1.2. EESK ņem vērā daudzos iespējamos ieguvumus pēc Stratēģijas īstenošanas, kuri ietver efektīvākus pasažieru un kravu pārvadājumus, tostarp Eiropas transporta tīklā, augstāku energoefektivitāti, samazinātas emisijas un mazāku negadījumu risku autotransporta jomā. Stratēģija ir svarīgs solis ceļā uz sadarbīgu intelektisko transporta sistēmu (S-ITS) izveidi un, visbeidzot, automatizētu pārvietošanos. EESK šo projektu atbalsta un ņem vērā, ka ir vajadzīgs augsts sadarbības līmenis starp dažādām nozarēm, tādām kā transports, enerģētika un telesakari, lai ieviestu digitālas transporta sistēmas, tostarp infrastruktūru, transportlīdzekļus un novatoriskus pakalpojumus.

1.3. EESK atzinīgi vērtē pirmās un otrās dienas pakalpojumu pievienoto vērtību mobilitātei, it īpaši attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem un preču transportu, tai skaitā sadales sistēmām, un ņem vērā vairākus pašlaik notiekošos izmēģinājuma projektus Eiropas aglomerācijās, kuri pārsniedz Stratēģijas darbības jomu un jau ietver pasažieru automātisko transportlīdzekļu testēšanu. Šajā saistībā EESK ņem vērā arī to, cik liela nozīme Stratēģijā piešķirta tādu atsitiena fenomenu novēršanai kā satiksmes un emisiju pieaugums, paredzot pasākumus, lai integrētu satīklotus, sadarbīgus un automatizētus transportlīdzekļus ilgtspējīgā mobilitātes un loģistikas plānošanā, un veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu.

1.4. EESK ņem vērā arī labvēlīgo ietekmi uz IT kompetences līmeni, jaunu prasmju veidošanu un ES datu, autobūves un transporta nozaru uzlabotu konkurētspēju, it īpaši ilgtermiņa perspektīvā.

1.5. EESK vērš uzmanību arī uz privātuma un datu aizsardzības nozīmi – jautājumiem, ko tā jau skārusi savā atzinumā par ITS direktīvu⁽¹⁾. Komiteja uzsver, ka S-ITS dati būtu jāizmanto tikai S-ITS nolūkiem un tos nevajadzētu glabāt vai izmantot citiem mērķiem, izņemot gadījumus, kad lietotājs devis savu piekrišanu. EESK uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai tas būtu skaidrs, paredzot juridiski saistošus noteikumus kā līdzekli, kas rada uzticēšanos sistēmai, un saskaņā ar ES tiesību aktiem, tostarp ES Pamattiesību hartas 8. pantu⁽²⁾.

1.6. EESK uzsver kopīgu standartu un pārrobežu sadarbības nozīmi iekšējā digitālā tirgus ieviešanā un efektīva pārrobežu transporta nodrošināšanā.

1.7. EESK uzsver, ka ir svarīgi, lai, īstenojot Stratēģiju, varētu izmantot arī vietējos un/vai konkrētu uzņēmumu risinājumus, arī uz sadarbības vispārējās garantijas un pārredzamības prasību rēķina, kad tas ir pienācīgi pamatoti un samērīgi un ja vien šādi risinājumi nodrošina pievienoto vērtību. Tāpat standartizācijas un pārredzamības prasības nevajadzētu īstenot tādā veidā, kas kavē inovāciju.

1.8. EESK vērš uzmanību uz to, cik svarīgi ir augsti drošības standarti, kas pasargā no uzlaušanas un kibernetiskiem uzbrukumiem, kā arī augsti datu aizsardzības standarti un efektīva atbilstības novērtēšana. To pašu iemeslu dēļ īpašiem drošības risinājumiem bieži vien būs jāpaliek konfidencialiem.

1.9. Stratēģijas īstenošana var būt process, kas prasa ļoti lielu ieguldījumu, jo, ņemot vērā izvēlēto koordinācijas metodi, Komisijai būs jāveic pastāvīga komunikācija, uzraudzība un turpmākais darbs. Lai īstenošana noritētu sekmīgi, izšķiroša nozīme var būt uzticēšanās veicināšanai gan starp īstenošanas procesa partneriem, gan attiecībā uz sabiedrību kopumā, tostarp patērētājiem. Šajā saistībā EESK vērš uzmanību uz cilvēku ar invaliditāti tiesībām uz integrāciju, kā noteikts ANO 2006. gada Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām. EESK atgādina, ka, pateicoties tās saiknei ar pilsonisko sabiedrību, tā varētu kļūt par noderīgu partneri īstenošanas dialoga veidošanā.

1.10. Attiecībā uz Stratēģijā minētajiem likumdošanas pasākumiem EESK uzsver, ka ir svarīgi izvairīties no pārlietu preskriptīviem noteikumiem. Tāpēc sadarbība un kopīgi standarti nedrīkst kļūt par pašmērķi – tie būtu jāizmanto tikai tad, ja tie kalpo mērķim, kas nodrošina pievienoto vērtību, un ja tie nekavē inovāciju un netraucē risināt konkrētas problēmas vietējā vai uzņēmuma līmenī.

1.11. Stratēģija attiecas uz S-ITS ieviešanas pirmo posmu ar salīdzinoši ierobežotu ietekmi uz nodarbinātību un darba apstākļiem (pirmās un otrās dienas pakalpojumi). Ļoti iespējams, ka tai sekos automatizētu transportlīdzekļu ieviešana ar būtiskāku ietekmi uz darbaspēku. Šā iemesla dēļ un nolūkā radīt savstarpējas uzticēšanās gaisotni EESK uzskata, ka ir svarīgi sākt sociālo dialogu jau agrīnā posmā, lai risinātu iespējamus jautājumus saistībā ar nodarbinātību un darba apstākļiem.

1.12. EESK uzsver, ka ir nekavējoties jāvirzās uz nākamo posmu S-ITS ieviešanā, t. i., jāizstrādā sistēmas, kas ietver arī transportlīdzekļu savstarpējo saziņu un satiksmes pārvaldību. Testēšanas projekti un likumdošanas plānošana dalībvalstīs ar attīstītu autobūves nozari, šķiet, norisinās veiksmīgi, un tāpēc EESK uzskata, ka, ja ES vēlas būtiski veicināt Eiropas mēroga centienus, ļoti liela nozīme ir laikiem.

1.13. Būtiska loma Stratēģijas īstenošanā ir paredzēta 2016. gada oktobrī izveidotajai platformai C-Roads. Līdz šim tai vēl nav pievienojušās visas dalībvalstis. EESK uzskata, ka visām dalībvalstīm būtu steidzami jāpievienojas šai struktūrai.

1.14. EESK atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi atbalstīt īstenošanu, sniedzot finansiālu atbalstu. Šajā saistībā EESK vērš uzmanību arī uz to, ka ir jādod iespēja īstenošanas pasākumus pienācīgi plānot uzņēmumu līmenī, cita starpā ņemot vērā finansiālos ierobežojumus kravu autopārvadājumu nozarē.

1.15. EESK pauž nožēlu, ka nav skaidri saplānots laiks attiecībā uz otrās dienas pakalpojumiem un pēc tam. EESK pauž nožēlu arī par to, ka nav veikts ietekmes novērtējums. Ziņojumi par S-ITS platformu ietver elementus, kas ļauj novērtēt dažus Stratēģijas aspektus, bet EESK uzskata, ka tas nav pietiekami.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.) un OV C 277, 17.11.2009., 85. lpp.

⁽²⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp., OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., un OV C 229, 31.7.2012., 90. lpp.

2. Pamatinformācija

2.1. Komisijas paziņojums par Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu (S-ITS) stratēģiju (COM(2016) 766) (turpmāk "Stratēģija") ir cieši saistīts ar Komisijas politiskajām prioritātēm, it īpaši ar tās programmu nodarbinātībai, izaugsmei un ieguldījumiem, digitālo vienoto tirgu un Enerģētikas savienības stratēģiju. Tas ir iekļauts tā dēvētajā enerģētikas "ziemas paketē", kas galvenokārt ietver priekšlikumus attiecībā uz elektroenerģijas iekšējā tirgus veidolu, energoefektivitāti un atjaunojamām degvielām.

2.2. Stratēģija nav tieši saistīta ar enerģētikas jautājumiem. Tā galvenokārt attiecas uz sadarbīgo transporta sistēmu, tostarp satikloto automašīnu/automātisko transportlīdzekļu un infrastruktūras, izveidi un tās praktiskajiem un juridiskajiem aspektiem. Tā ir arī saistīta ar digitālā iekšējā tirgus un Eiropas mazemisju mobilitātes stratēģijas īstenošanu.

2.3. Stratēģijā ir uzsvērtas ar S-ITS izveidi saistītās iespējas uzlabot Eiropas rūpniecības konkurētspēju ar lielu tirgus un darbvieta radīšanas potenciālu. ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība izriet no lielākiem apjomiem lielākā tirgū ar kopīgiem standartiem. S-ITS izveide ir pirmais solis ceļā uz automatizētu transportlīdzekļu ieviešanu. S-ITS pakalpojumi ir jābalsta uz kopīgiem standartiem un jāievieš līdz 2019. gadam un pēc tam. To pamatā ir transportlīdzekļu savstarpējā saziņa un saziņa starp transportlīdzekli un infrastruktūru, un tie neiztiek bez autovadītāja.

2.4. Stratēģijā ir noteikta virkne S-ITS pakalpojumu, kurus var ieviest uzreiz (pirmās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts), un turpmāki pakalpojumi, kas tiks ieviesti otrajā posmā, jo pilna specifikācija vai standarti varētu vēl nebūt gatavi ieviešanai līdz 2019. gadam (otrās dienas S-ITS pakalpojumu saraksts). Pirmās dienas pakalpojumu sarakstā ir ietverti paziņojumi par bīstamu atrašanās vietu un norāžu izmantošana, bet otrās dienas saraksts ietver tādas funkcijas kā informācija par degvielas uzpildi un uzlādes stacijām, informācija par stāvvietām uz ielas/stāvlaukumiem un to pārvaldība, informācija par stāvlaukumiem, pie kuriem pārsežas sabiedriskajā transportā, satiklota un sadarbīga navigācija, iebraucot pilsētā un izbraucot no tās, satiksmes informācija un maršruta viedā plānošana.

2.5. Stratēģijā ir uzsvērts S-ITS ieviešanas starpnozaru raksturs, jo tā attiecas uz visiem transporta veidiem, nozarēm un telesakariem. Transporta veicināšana Stratēģijas īstenošanas rezultātā nedrīkst radīt satiksmes un emisiju apjoma pieaugumu.

2.6. Lai īstenotu Stratēģiju, ir noteikti vairāki īpaši pasākumi. Tie aptver turpmāk minētās astoņas jomas.

- Vismaz pirmās dienas pakalpojumu plaša mēroga ieviešana 2019. gadā, ko veic dalībvalstis, vietējās iestādes, transportlīdzekļu ražotāji, autoceļu apsaimniekotāji un ITS nozare, izmantojot finansiālu atbalstu (ko sniedz EISI, ESIF, ESI fondi). Otrās dienas pakalpojumi un turpmākie S-ITS izveides pasākumi vēl nav izstrādāti, un izveidi atbalstīs Komisija, izmantojot programmu "Apvārsnis 2020" un ESI fondus, kur tas ir iespējams, un tiks atjaunināts pakalpojumu saraksts, turpinot S-ITS platformas procesu.
- Sadarbojoties Komisijai un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, tiks īstenota kopīga drošības un sertifikācijas politika. Tas būs arī pamats, lai nodrošinātu pakalpojumu augstāku līmeni (transportlīdzekļu savstarpējā saziņa un saziņa starp transportlīdzekli un infrastruktūru). Komisija analizēs Eiropas S-ITS uzticamības modeļa funkcijas un pienākumus un Komisijas iespējamo lomu pārvaldībā.
- S-ITS pakalpojumu sniedzējiem būtu jāpiedāvā galalietotājiem skaidri un saprotami noteikumi. Komisija 2018. gadā publicēs pirmo norādījumu kopumu par privātuma aizsardzību, un S-ITS ieviešanas iniciatīvām būtu jāinformē galalietotāji un jārada viņos uzticēšanās, jāpierāda personas datu izmantošanas pievienotā vērtība un jānodrošina apspriešanās ar ES datu aizsardzības iestādēm, lai izstrādātu datu aizsardzības novērtēšanas modeli.
- Komisijas un attiecīgo ieinteresēto personu veiktie pasākumi, lai nodrošinātu funkcionālu komunikāciju Komisijas nodrošinātā frekvenču joslā.
- Platformas C-Roads izmantošana, lai koordinētu S-ITS ieviešanu darbības līmenī, ietverot testēšanu un apstiprināšanu. Arī citas dalībvalstis tiek mudinātas pievienoties platformai.

- Pirmās dienas pakalpojumu atbilstības novērtēšanas procesa izstrāde un publicēšana S-ITS iniciatīvu ietvaros. Komisija izveidos šā procesa modeli.
- Komisija līdz 2018. gadam saskaņā ar ITS direktīvu pieņems deleģētos aktus par S-ITS pakalpojumu nepārtrauktību un drošību, par Vispārīgās datu aizsardzības regulas praktisko īstenošanu S-ITS jomā, par hibrīdsakaru pieeju un par sadarbību atbilstības novērtēšanas procesos.
- Komisija attīstīs starptautisko sadarbību S-ITS jomā.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atzinīgi vērtē Stratēģiju un ņem vērā daudzās iespējamās pozitīvās sekas, ko radīs tās sekmīga īstenošana, piemēram, efektīvāki kravu un pasažieru pārvadājumi, augstāka energoefektivitāte un mazākas emisijas, uzlabota ceļu satiksmes drošība un digitālās ekonomikas attīstība.

3.2. Stratēģija ir saistīta ar vairākām svarīgām pašlaik īstenotām stratēģijām, proti, ar digitālā vienotā tirgus stratēģiju, Enerģētikas savienības stratēģiju un Eiropas mazemisiņu mobilitātes stratēģiju, un EESK tās visas ir novērtējusi atzinīgi. EESK arī atbalsta Stratēģijas starpnozaru pieeju un jauno dimensiju, ko tā pievieno transporta politikai.

3.3. Šajā saistībā EESK norāda uz saikni ar Eiropas rūpniecības digitalizācijas stratēģiju, kurā sadarbīgi, satīkloti un automatizēti transportlīdzekļi minēti kā prioritāte Eiropas rūpniecības konkurētspējas uzlabošanai, un pieņem zināšanai šādu transportlīdzekļu tirgus potenciālu, kura aplēstā "vērtība gadā ir desmitiem miljardu euro, savukārt radīto darba vietu skaits var sasniegt simtiem tūkstošu". EESK uzskata, ka šajā kontekstā vēlreiz jāatkārto TEN/574 atzinumā "Digitālā vienotā tirgus stratēģija" paustais viedoklis, ka šāda veida iespējamo rezultātu norādīšana varētu būt nevajadzīgs risks un, sliktākajā gadījumā, negatīvi ietekmēt uzticēšanos, it īpaši šādā gadījumā, kad Stratēģijas veiksmīga īstenošana ir lielā mērā atkarīga no dalībvalstu, vietējo iestāžu, autobūves nozares un citu iesaistīto dalībnieku ieinteresētības.

3.4. Tāpat EESK vērs uzmanību uz Stratēģijas nozīmi efektīvas mobilitātes jomā, tai skaitā attiecībā uz mobilitāti pilsētās un kravu un pasažieru pārvadājumu pirmo un pēdējo kilometru.

3.5. EESK piešķir nozīmi arī ieviešamo pakalpojumu pārrobežu sadarbībai, lai palīdzētu nodrošināt vienmērīgu satiksmes plūsmu pārrobežu transporta savienojumos. Gan tagad jau pieejamie pakalpojumi (pirmās dienas pakalpojumi), gan arī tie, kas ir gandrīz gatavi ieviešanai, un pakalpojumi, kuru ieviešana sāksies 2019. gadā, lai arī tie vēl nav pilnībā gatavi plaša mēroga ieviešanai (otrās dienas pakalpojumi), būs ļoti noderīgi TEN-T un jo īpaši TEN-T pamattīkla koridoru efektīvā īstenošanā.

3.6. Tā kā Stratēģija ir iekļauta enerģētikas politikas "ziemas paketē", EESK būtu augstu novērtējusi ne tikai to, ka ir atkārtoti minēti labi zināmie skaitļi par autotransporta radīto emisiju īpatsvaru, bet arī norādes par Stratēģijas sagaidāmo ietekmi uzlabotas energoefektivitātes un samazinātu emisiju veidā.

3.7. Stratēģija lielā mērā tiks īstenota, izmantojot sadarbības metodi, kurā iesaistīta Komisija, dalībvalstis, vietējās iestādes un nozares pārstāvji. Komisija plāno izmantot 2016. gada oktobrī izveidoto platformu *C-Roads*, kurai pašlaik pievienojušās 12 ES dalībvalstis, lai koordinētu S-ITS pakalpojumu ieviešanu, veiktu testēšanu un apstiprināšanu sadarbības nodrošināšanai un izstrādātu sistēmas testus. Komisija atbalstīs izstrādi, ieviešot atbilstības novērtēšanas procesu. EESK piekrist, ka sekmīgas īstenošanas procesam koordinācijas funkcija ir obligāta, bet pauž nožēlu, ka platformai *C-Roads* nav pievienojušās visas dalībvalstis, kas, šķiet, būtiski samazina tās spēju darboties kā efektīvam koordinācijas forumam (šobrīd forumā darbojas astoņas dalībvalstis un četras asociētās valstis). Tāpēc EESK ierosina, lai Komisija nekavējoties izdarītu politisko spiedienu nolūkā nodrošināt visu dalībvalstu pievienošanu platformai.

3.8. EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija plāno veikt pasākumus, lai nodrošinātu saskaņotību vairākos svarīgos jautājumos. Piemēram, 2017. gadā tā publicēs norādījumus par Eiropas S-ITS drošības un sertifikātu politiku, bet 2018. gadā – norādījumus par datu aizsardzību. S-ITS pakalpojumiem Komisija arī rezervēs frekvenču joslu, ko pašlaik izmanto drošiem Eiropas Telekomunikāciju standarta ⁽³⁾ pakalpojumiem. Tomēr EESK pieņem zināšanai arī to, ka Komisija attiecīgā gadījumā apsvērs vajadzību 2018. gadā saskaņā ar ITS Direktīvu 2010/40/ES pieņemt deleģētos aktus par ITS drošību, datu aizsardzību, sakaru pieeju un sadarbību. Papildus tam var tikt pieņemti tiesību akti par ITS pakalpojumu nepārtrauktību un atbilstības novērtēšanu. EESK pauž nožēlu, ka nav nekādu norāžu par to, uz kāda pamata Komisija lems, vai pieņemt tiesību aktus vai tikai pamatnostādnes, kas nav juridiski saistošas. Attiecībā uz Komisijas plāniem pieņemt deleģētus tiesību aktus saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES par ITS komiteja atkārtoti jau savā atzinumā par minēto direktīvu teikto, ka ir jāievēro šādu aktu ierobežojumi saskaņā ar LESD 290. pantu. EESK arī uzsver, ka ir steidzami jāpagarina septiņu gadu termiņš pilnvarām pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES, jo šādu aktu pieņemšanas pilnvaru termiņš beidzas 2017. gada augustā.

3.9. EESK atbalsta mērķi aptvert dažādas nozares un līmeņus, iesaistot visus tos, kurus skar S-ITS pakalpojumu ieviešana, proti, dalībvalstis, vietējās pašvaldības, transportlīdzekļu ražotājus un transporta uzņēmumus. Šo dalībnieku veiksmīga iesaistīšana īstenošanas darbībās varētu radīt uzticēšanos jaunajiem pakalpojumiem un tos sekmīgi uzsākt. Šajā saistībā EESK norāda uz cilvēku ar invaliditāti tiesībām uz integrāciju, kā noteikts ANO Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām (CPRD), kas pieņemta 2006. gada 13. decembrī.

3.10. EESK atzinīgi vērtē to, ka par svarīgu atzīta skaidra un saprotama valoda visās attiecībās ar galalietotājiem, kas uzsvēta kā nozīmīgs līdzeklis, lai panāktu uzticēšanos piedāvātajiem pakalpojumiem. Tiesību aktos būtu jāievēro tiesību aktu labākas izstrādes programmas principi.

3.11. EESK arī uzsver, cik svarīgi ir Stratēģijas īstenošanā izvairīties no pārlieku preskriptīviem noteikumiem. Ir svarīgi, lai būtu iespēja pieņemt paralēlus vai pielāgotus risinājumus konkrētiem mērķiem vai inovācijas vajadzībām. Pārāk detalizētas un neelastīgas prasības šajā gadījumā varētu būt traucēklis un tāpēc izrādīties neproduktīvas.

3.12. EESK atzinīgi vērtē to, ka liela nozīme piešķirta finansējumam un Komisijas gatavībai nodrošināt, ka finanšu resursi no tādiem ES fondiem kā EISI, ESIF un ESI fondi ir pieejami to S-ITS pakalpojumu ieviešanai, kurus jau var izmantot, un ka programmas “Apvārsnis 2020” finansējums ir pieejams pakalpojumiem, kas vēl atrodas izstrādes posmā. EESK uzsver, cik svarīgi ir novērtēt projektu pievienoto vērtību, lai nodrošinātu ierobežoto resursu vislabāko iespējamo izlietojumu. Šajā saistībā EESK vērs uzmanību arī uz sīvu konkurenci autopārvadājumu nozarē, uz kuru īpaši norādīts Stratēģijā un kuras dēļ nepieciešama prognozējamība un iespējas ilgtermiņā plānot S-ITS komponentu uzstādīšanai vai modernizācijai vajadzīgos ieguldījumus.

3.13. Stratēģijas ievaddaļā liela uzmanība ir pievērsta automatizētās braukšanas risinājumu izstrādei, t. i., tādu transportlīdzekļu ieviešanai, kas var braukt bez autovadītāja palīdzības. Tomēr EESK saprot, ka Stratēģija nesniedz tālāk par transportlīdzekļu savstarpējās saziņas un saziņas starp transportlīdzekli un infrastruktūru ieviešanu. Pirmās dienas pakalpojumi, kas tiks izstrādāti 2019. gadā, ietvers paziņojumus par bīstamu atrašanās vietu un norāžu izmantošanu, savukārt otrās dienas pakalpojumi būs saistīti ar ceļu plānošanu, informāciju par degvielas uzpildes/uzlādes stacijām, informāciju par stāvvietām u. c. Tāpēc EESK uzskata, ka svarīgie jautājumi, kas attiecas uz atbildību par sistēmas kļūdām vai nepareizu darbību, vai svarīgie sociālie jautājumi, kas rodas, kad darba ņēmējus aizstāj roboti, šajā gadījumā nav aktuāli, jo Stratēģijā iekļautos pakalpojumus pārvaldīs un uzraudzīs cilvēki. Tomēr jau šajā kontekstā EESK vēlas uzsvērt, ka, izstrādājot S-ITS sistēmas, tostarp pilnībā automatizētus transportlīdzekļus, īpaša uzmanība būtu jāpievērš personu ar invaliditāti vajadzībām.

3.14. EESK atzinīgi vērtē Stratēģijas ieviešanā paredzēto saskaņotību, sniedzot starpnozaru redzējumu par S-ITS lomu transporta sistēmā, nodrošinot sinerģiju starp transporta veidiem un uzlabojot mobilitātes/logistikas plānošanas iespējas, ko nodrošina konkrēti S-ITS pakalpojumi un dažādu prasmju attīstība.

⁽³⁾ Komisijas Lēmums 2008/671/EK (OV L 220, 15.8.2008., 24. lpp.).

3.15. EESK ņem vērā arī izmaksu un ieguvumu analīzi, kas sniegta 2016. gada janvāra galīgajā ziņojumā par S-ITS platformu un kurā prognozēts pirmās dienas pakalpojumu veiksmīgas ieviešanas iespējama rezultāts laikposmā no 2018. līdz 2030. gadam, paredzot, ka ikgadējie ieguvumi ievērojami pārsniegs izmaksas attiecībā 3:1, vērtējot visu laikposmu kopumā. Šajā analīzē ir arī secināts, ka ieguvumi sāks uzkrāties piecu līdz desmit gadu laikā pēc sākotnējo ieguldījumu veikšanas un cerētais rezultāts būs atkarīgs no pakalpojumu intensīvas izmantošanas. Tomēr EESK pauž nožēlu, ka Komisija, šķiet, nav veikusi Stratēģijas izmaksu un ieguvumu analīzi.

3.16. EESK vēlreiz uzsver, ka ir svarīgi izdarīt aktīvu un nepārtrauktu spiedienu uz īstenošanas procesu, lai nepieļautu, ka atkārtos līdz šim neveiksmīgā Eiropas ceļu lietotāju nodevas elektroniskās iekasēšanas sistēmas ieviešana, par ko sākotnēji tika lemts 2004. gadā, bet, neraugoties uz atkārtotiem centieniem, tā vēl joprojām nav ieviesta.

4. Īpašas piezīmes

4.1. EESK pieņem zināšanai norādi uz savienojumu starp satiklotajiem automobiļiem un Eiropas satelītnavigācijas sistēmām EGNOS un *Galileo* un uzsver, ka transportlīdzekļu spējai sazināties ar satelītnavigācijas sistēmām jābūt tehnoloģiski neitrālai, tāpēc visām satelītnavigācijas sistēmām ir jābūt savienojamām, tomēr pēc iespējas priekšroka būtu dodama Eiropas sistēmām.

4.2. EESK uzsver, cik svarīgi ir sākt dialogu ar sociālajiem partneriem agrīnā posmā, lai veidotu pārredzamības un uzticēšanās gaisotni. EESK uzskata, ka tas ir ļoti svarīgi jau pašreizējā S-ITS ieviešanas posmā, kad šķiet, ka ietekme uz sociālajiem un/vai darba apstākļiem būs nenozīmīga vai tās nebūs vispār, nolūkā radīt uzticēšanās gaisotni, ņemot vērā daudz būtiskāko ietekmi, kas sekos pēc automātisko automobiļu ieviešanas. Šajā saistībā EESK vērs uzmanību uz privātuma nozīmi un nepieciešamību nodrošināt, ka dati, kas attiecas uz privāto dzīvi, bez atļaujas netiek izmantoti citām vajadzībām, izņemot S-ITS. Šajā jautājumā būtu jāizstrādā skaidrs un juridiski saistošs regulējums.

4.3. EESK atzinīgi vērtē uzmanību, kas veltīta drošībai, citastarp uzlaušanas un kiberuzbrukumu riskam. EESK uzskata, ka tas ir ļoti svarīgs jautājums un ir ārkārtīgi būtiski, lai vienlīdz augsti drošības standarti tiktu piemēroti visās dalībvalstīs un iespējamās sadarbības līgumos ar trešām valstīm. EESK vērs uzmanību uz to, ka pienākums publiskot ar drošību saistītus pasākumus var apdraudēt šādu sistēmu galveno mērķi.

4.4. EESK uzsver, ka sakaru sistēmu ieviešanā svarīga ir nepārtrauktība, lai pēc iespējas izvairītos no zaudētiem ieguldījumiem.

Briselē, 2017. gada 31. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS