

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

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

(2022/C 290/20)

Raportor: **Stefan BACK**

Sesizări	Parlamentul European, 27.1.2022 Consiliul, 28.1.2022
Temei juridic	Articolele 91 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	10.3.2022
Data adoptării în sesiunea plenară	23.3.2022
Sesiunea plenară nr.	568
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/abțineri)	225/1/5

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută propunerea Comisiei, care este aliniată complet la recomandările CESE din avizul său precedent pe tema „Sistemele de transport inteligente cooperative”, și consideră că propunerea prezintă o valoare adăugată semnificativă în ceea ce privește îmbunătățirile, securitatea, siguranța și eficiența.

1.2. De asemenea, CESE salută sfera mai amplă a informațiilor care trebuie furnizate și obligația statelor membre de a coopera. În special, merită evidențiate sfera extinsă de aplicare a schimbului de informații în ceea ce privește transportul de mărfuri, precum și mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată, inclusiv comunicarea inter-vehicule, care, de asemenea, îmbunătățește semnificativ siguranța rutieră.

1.3. CESE constată că eficiența îmbunătățită va viza atât transportul de mărfuri, cât și transportul de persoane, permițând, de exemplu, urmărirea stadiului unei livrări.

1.4. Totuși, atunci când apreciază necesitatea de a standardiza schimbul de informații, CESE subliniază nevoia de a lăsa un spațiu rezonabil pentru soluții locale și specifice fiecărei întreprinderi, atunci când acest lucru este justificat și proporțional, luând în considerare totodată posibilele efecte asupra pieței interne.

1.5. CESE subliniază că sistemele de transport inteligente (STI) trebuie introduse într-un context societal amplu, ținând cont de elemente care nu se rezumă la simple aspecte tehnice, și că a nu face acest lucru poate avea efecte adverse, atât din punctul de vedere al sustenabilității, cât și din punctul de vedere al eficienței utilizării resurselor. În acest context, CESE subliniază importanța acordării unei atenții adecvate și alocării unui volum suficient de resurse pentru nevoile zonelor rurale, inclusiv pentru aspecte legate de serviciile publice și mijloacele de mobilitate alternative, precum mersul pe jos și cu bicicleta.

1.6. De asemenea, CESE ridică problema partajării resurselor de mobilitate și ar dori să atragă atenția că ar putea fi nevoie de un act delegat privind sprijinirea STI în acest scop, care să abordeze, de exemplu, disponibilitatea resurselor și a capacității de transport, precum și agregarea nevoilor de deplasare, și să definească posibilități corespunzătoare de optimizare a utilizării capacității.

1.7. Optimizarea utilizării resurselor disponibile, în condițiile unui număr crescut de vehicule cu emisii zero, va îmbunătăți sustenabilitatea.

1.8. CESE consideră că această propunere este un pas semnificativ în direcția unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea, ceea ce înseamnă o valoare adăugată prin îmbunătățirea eficienței și, de asemenea, creează condiții de lucru îmbunătățite în sectorul transporturilor, de exemplu facilitând respectarea legislației privind timpul de lucru și de odihnă și găsirea și accesarea spațiilor de odihnă.

1.9. CESE atrage atenția asupra importanței consolidării încrederii, pentru ca un sistem bazat pe partajarea resurselor și a informațiilor să fie acceptat de către public și să funcționeze în mod corespunzător. Aceasta înseamnă că, printre altele, confidențialitatea și protecția datelor, dar și protecția secretelor comerciale trebuie să fie satisfăcătoare. Prin urmare, CESE așteaptă cu interes cadrul de guvernare anunțat de Comisie în comunicarea sa intitulată „O strategie europeană privind datele”.

1.10. În ceea ce privește datele din sistemul de bord al autovehiculului, CESE subliniază, de asemenea, nevoia de a asigura protecția consumatorilor și concurența loială, după cum se detaliază și la punctul 3.18.

1.11. CESE solicită o reglementare specifică sectorului privind accesul la datele, funcțiile și resursele de la bordul vehiculelor. Până în prezent, Comisia nu a prezentat o propunere în această privință. O astfel de întârziere este deosebit de prejudiciabilă pentru consumatori.

1.12. CESE evidențiază totodată nevoia de a îmbunătăți incluziunea persoanelor cu mobilitate redusă și solicită includerea în cerințele privind STI a cerințelor referitoare la accesibilitate prevăzute în Directiva (UE) 2019/882, eventual sub forma unui act delegat.

1.13. În final, CESE își reiterează oferta formulată în avizul menționat anterior, pe tema „Sistemele de transport inteligente cooperative”, de a asista Comisia în activitățile sale de punere în aplicare, îndeplinind rolul de legătură cu societatea civilă.

2. Contextul avizului

2.1. Propunerea Comisiei face parte din punerea în aplicare a Strategiei Comisiei din 2020 pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (Strategia) și din transformarea sistemului european de transport. Aceasta stabilește în ce măsură digitalizarea joacă un rol esențial în eficientizarea și fluidizarea sistemului de transport.

2.2. Sistemele de transport inteligente (STI) joacă un rol fundamental în crearea unui sistem conectat și automatizat de mobilitate multimodală, care va îmbunătăți eficiența, siguranța și sustenabilitatea transporturilor.

2.3. În conformitate cu comunicarea sa intitulată „O strategie europeană privind datele” [COM(2020) 66], Comisia a prezentat propunerea actuală pentru a contribui la punerea în aplicare a obiectivelor Pactului verde și pentru a asigura adaptarea Europei la era digitală.

2.4. Directiva privind STI (2010/40/UE) trebuie actualizată pentru a răspunde provocărilor dezvoltării tehnice din cadrul STI și în special pentru a îmbunătăți cooperarea între părțile interesate, dar și disponibilitatea serviciilor STI.

2.5. Propunerea de actualizare a Directivei privind STI face parte dintr-un pachet legislativ care se axează pe obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂, de digitalizare și de îmbunătățire a rezilienței infrastructurii de transport. De exemplu, atât propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T⁽¹⁾, cât și comunicarea privind noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană⁽²⁾ includ dispoziții referitoare la implementarea serviciilor STI, precum furnizarea de informații privind siguranța și dezvoltarea mobilității urbane.

2.6. Directiva privind STI va fi un element important în punerea în aplicare a spațiului european comun al datelor privind mobilitatea, care este unul dintre spațiile de date planificate pentru sectoarele strategice în temeiul strategiei europene privind datele.

2.7. Propunerea modifică Directiva privind STI, adăugând la sfera de aplicare a directivei disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI. Domeniile prioritare de acțiune au fost restructurate pentru a corespunde mai bine diferitelor tipuri de servicii STI.

— În fiecare stat membru se instituie un punct național de acces pentru schimbul de date. Schimbul/furnizarea de date devine obligatoriu/obligatorie în mai multe domenii și, într-o măsură semnificativă, datele vor fi transmise și părților interesate.

— De asemenea, statele membre trebuie să coopereze, atunci când este necesar, cu părțile interesate relevante cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

⁽²⁾ COM(2021) 811.

- O nouă secțiune din anexa I referitoare la domeniile prioritare conține dispoziții privind rolul datelor în urmărirea și depistarea mărfurilor și o nouă secțiune privind serviciile de mobilitate cooperative, conectate și automatizate.
- De asemenea, există dispoziții privind protecția și integritatea datelor.
- Un element important este că Comisia urmează să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a actualiza anumite cerințe în materie de informare.
- Statele membre trebuie să raporteze în mod regulat Comisiei cu privire la punerea în aplicare a directivei.

3. Observații generale

3.1. CESE salută propunerea Comisiei, care este în deplină conformitate cu evoluțiile recomandate de CESE în avizul său privind sistemele de transport inteligente cooperative ⁽³⁾. El consideră că sistemul STI actualizat, propus acum de Comisie, prezintă o valoare adăugată considerabilă, întrucât se referă la îmbunătățirea securității și a siguranței, dar și a eficienței, nu numai în ceea ce privește fluxurile de trafic îmbunătățite și mai sigure, ci și ca o funcție de sprijin pentru o logistică eficientă.

3.2. Prin urmare, CESE salută și sfera mai amplă a informațiilor care trebuie furnizate, precum și faptul că statele membre vor avea obligația de a coopera. El apreciază în special sfera lărgită a dispozițiilor privind schimbul de informații în ceea ce privește transportul de marfă și extinderea informațiilor vizate pentru a include mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată.

3.3. CESE presupune că sistemul de informații propus acoperă și comunicarea inter-vehicule, după cum se solicită deja în avizul său referitor la Strategia europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative. CESE reamintește contribuția majoră a comunicării inter-vehicule la prevenirea accidentelor rutiere.

3.4. Comitetul presupune că sistemul modernizat de schimb de informații propus în prezent va genera valoare adăugată sub forma unei eficiențe îmbunătățite a transportului de persoane și de mărfuri deopotrivă și, de asemenea, că, de exemplu, stadiul unei livrări va fi ușor de urmărit pentru cei implicați, întrucât informațiile relevante vor fi transmise acum și părților interesate relevante.

3.5. Comitetul constată că informațiile care trebuie comunicate în această etapă sunt standardizate în mare măsură și, prin urmare, își reiterează opinia că este important să se lase un spațiu rezonabil pentru soluții locale și specifice întreprinderilor, atunci când acest lucru este bine justificat și proporțional, luând în considerare totodată posibilele efecte asupra pieței interne. CESE presupune că aceasta nu reprezintă o problemă atât timp cât informațiile transmise în sistemul propus respectă standardele stabilite.

3.6. CESE constată că sistemele de transport inteligente (STI) trebuie implementate într-un context societal amplu și că aceasta nu conduce în mod automat la un sistem de transport favorabil climei. Digitalizarea modurilor de transport în sine (de exemplu, mobilitatea automatizată cu ajutorul autovehiculelor) poate fi chiar contraproductivă în ceea ce privește politica de mediu. Sistemele de transport inteligente ar trebui dezvoltate, promovate și utilizate astfel încât să dezvolte o valoare adăugată favorabilă climei.

3.7. Un sistem eficient de transport în comun în cadrul serviciilor de interes (economic) general, completat cu mersul cu bicicleta și pe jos, este esențial pentru o mobilitate sustenabilă. CESE susține promovarea sistemelor de transport inteligente pentru consolidarea și completarea transportului în comun.

3.8. CESE arată că o viziune pur tehnologică a dezvoltării sistemelor de transport inteligente poate face să eșueze încercarea de a contribui la atingerea obiectivelor și rezultatelor stabilite – de exemplu, contribuția sistemelor de co-voiajare în aglomerările urbane care au deja sisteme de transport în comun bine dezvoltate. S-ar putea ca nici conducerea automată a autovehiculelor să nu fie o soluție de perspectivă pentru orașe, mai ales atunci când spațiul public este insuficient și când traficul este congestionat. Prin urmare, CESE susține că principalele inovații în materie de mobilitate, precum electrificarea, automatizarea și partajarea, vor genera cea mai bună valoare adăugată dacă sunt concepute și elaborate ținând cont în mod corespunzător de nevoile societății, precum accesibilitatea, eficiența și aspectele legate de serviciile publice.

3.9. Consultările cu părțile interesate au evidențiat numeroase îngrijorări în legătură cu acoperirea teritorială. CESE regretă că propunerea nu menționează dezvoltarea sistemelor de transport inteligente pentru a acoperi nevoile zonelor rurale, ca o problemă separată de dezvoltarea lor în zonele urbane. CESE recomandă Comisiei să acorde o atenție deosebită

⁽³⁾ JO C 288, 31.8.2017, p. 85 și COM(2016) 766.

extinderii sistemelor STI în zonele rurale, întrucât viața în aceste zone depinde în mare măsură de disponibilitatea unor servicii și a unor infrastructuri publice de calitate. O comunicare separată din partea Comisiei, intitulată „O viziune pe termen lung pentru zonele rurale ale UE”⁽⁴⁾, menționează, de asemenea, că serviciile de bază și infrastructura aferentă din aceste domenii sunt esențiale pentru asigurarea incluziunii sociale și economice. Prin urmare, ar trebui să existe o preocupare la nivelul UE ca zonele rurale să poată profita de soluțiile oferite de STI.

3.10. Acest lucru poate fi deosebit de important pentru utilizarea eficientă a capacităților de transport în zonele rurale. Daunele provocate de transport se reflectă nu numai în emisii, ci și în utilizarea resurselor de transport. Recomandăm Comisiei să ia în considerare, acolo unde este cazul, adoptarea de acte delegate pentru abordarea partajării resurselor sprijinite de STI. Aici ar trebui să intre agregarea inteligentă și asistată digital a nevoilor de deplasare și partajarea capacităților neutilizate (a se vedea co-voiajarea), care ar fi deosebit de necesare în zonele rurale, unde capacitatea de transport disponibilă devine din ce în ce mai limitată și unde este din ce în ce mai dificil să se construiască noi capacități, din cauza distanțelor. Astfel de sisteme inteligente ar trebui să permită partajarea de informații privind utilizarea vehiculului și să ofere posibilitatea de a completa sistemul existent cu călători sau cu bunuri suplimentare.

3.11. CESE salută faptul că, pe lângă proliferarea vehiculelor cu emisii zero, propunerea va contribui și la transporturi mai sustenabile prin servicii de mobilitate partajată, astfel încât vom ajunge la emisii zero până în 2050. Prin fluidizarea traficului rutier și reducerea blocajelor în trafic, ne sprijinim obiectivele de mediu în mai multe moduri.

3.12. CESE este de părere că consolidarea sistemului STI, astfel cum este propusă în prezent, poate fi considerată un prim pas către un spațiu european comun al datelor privind mobilitatea, ceea ce ar presupune o valoare adăugată considerabilă din punctul de vedere al îmbunătățirii eficienței.

3.13. În mod clar, crearea unui astfel de spațiu ar facilita furnizarea mobilității ca serviciu în raport cu călătorii, dar și cu mărfurile, și poate îmbunătăți condițiile de muncă în sectorul transporturilor.

3.14. CESE salută STI pentru parcare în siguranță pentru șoferii profesioniști în Rețeaua transeuropeană de autostrăzi. Aplicațiile telematice pentru parcare în siguranță pot facilita respectarea timpilor legali de condus și de odihnă. Totuși, CESE arată că principala problemă atât pentru întreprinderi, cât și pentru conducătorii profesioniști este infrastructura necorespunzătoare a zonelor de odihnă de pe autostradă, ceea ce duce la depășirea duratei de parcare permise pe timp de noapte. Dezvoltarea infrastructurii trebuie să meargă mână în mână cu serviciile bazate pe STI (de exemplu, parcare rezervată).

3.15. În acest context, CESE dorește să sublinieze din nou importanța consolidării încrederii și faptul că nicio obligație de a furniza informații nu ar trebui să afecteze confidențialitatea activității, respectarea vieții private sau protecția datelor.

3.16. Referitor la dreptul Comisiei de a adopta acte delegate pentru a actualiza obligațiile specifice de informare, CESE constată necesitatea unor condiții de concurență echitabile și a încrederii în ceea ce privește toți factorii implicați în „schimbul de date”. CESE sprijină extinderea domeniului de aplicare al Directivei privind STI și valoarea adăugată generată de aceasta. De asemenea, CESE ia act de existența unor probleme de încredere în ceea ce privește schimbul de date și necesitatea instituirii unui cadru de guvernare privind spațiile europene ale datelor, mai ales în domenii strategice precum mobilitatea, astfel cum se arată în comunicarea Comisiei intitulată „O strategie europeană privind datele”⁽⁵⁾.

3.17. În acest context, CESE ar dori, de asemenea, să sublinieze că este important ca informațiile din sistem să fie folosite doar în scopul STI, și nu în alte scopuri. CESE reiterează importanța unei protecții eficace a datelor și a confidențialității în contextul introducerii sistemelor de transport inteligente. Cu toate acestea, Regulamentul general privind protecția datelor nu oferă o protecție suficientă atunci când, la anonimizarea datelor, se folosesc tehnologii (de exemplu, modele de mobilitate pentru datele privind vehiculele, recunoașterea facială etc.), care permit să se tragă concluzii asupra persoanelor sau chiar să se discrimineze prin algoritmi. În ceea ce privește folosirea datelor cu caracter personal la locul de muncă, lucrătorii, reprezentanții acestora și sindicatele trebuie să aibă un cuvânt de spus și drept de veto. CESE subliniază că articolul 10 din propunere (dispozițiile privind protecția și confidențialitatea datelor) trebuie să excludă acest risc potențial. Acest aspect este deosebit de important pentru a consolida încrederea în sistem și acceptarea în societate, în general.

⁽⁴⁾ „O viziune pe termen lung pentru zonele rurale ale UE – Către zone rurale mai puternice, conectate, reziliente și prospere până în 2040”, COM(2021) 345.

⁽⁵⁾ COM(2020) 66.

3.18. CESE observă că consumatorii trebuie să păstreze controlul asupra datelor care fac obiectul schimbului: informațiile lor cu caracter personal furnizate în momentul rezervării serviciilor sau a biletelor, precum și datele pe care autoturismele lor le partajează cu furnizorii de servicii sau cu infrastructura. În orice situație, consumatorii trebuie să se afle în centrul atenției, iar datele lor trebuie să fie protejate, în deplină conformitate cu RGPD.

3.19. Accesul la datele din sistemul de bord al autovehiculului trebuie să fie în sfârșit reglementat în favoarea protecției datelor și a consumatorilor, precum și a concurenței loiale. Dacă datele din sistemul de bord al autovehiculului rămân la latitudinea producătorilor de autoturisme, aceasta duce la monopoli și la poziții dominante pe piață și creează riscul unor abuzuri. Comisia a fost invitată de mult timp să prezinte o propunere de reglementare și a transmis semnale pozitive în această privință, de exemplu în strategia privind datele menționată anterior, fără a lua însă până acum măsuri concrete pentru a prezenta o propunere. Această întârziere aduce prejudicii în special intereselor consumatorilor și posibilităților acestora de a controla datele și de a alege și alte opțiuni, în cunoștință de cauză.

3.20. Digitalizarea poate reduce lipsa de incluziune care afectează persoanele cu mobilitate redusă în viața lor de zi cu zi. În acest sens, cerințele explicite în materie de accesibilitate prevăzute în Directiva (UE) 2019/882 ar trebui consacrate în mod programatic în această directivă, pentru toate sectoarele STI. Menționarea acestei teme doar într-un considerent care prevede perspectiva dezvoltării, în serviciile multimodale digitale, a caracteristicilor de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă este o măsură insuficientă.

3.21. Trebuie salutate schimbul planificat de date și disponibilitatea planificată a datelor privind șoselele și autostrăzile (interdicțiile de circulație, limitele de viteză, datele în timp real privind închiderea drumurilor, lucrările rutiere etc.) din anexa III. În acest context, CESE ar încuraja dezvoltarea unor sisteme inteligente de gestionare a traficului care pot egaliza traficul de transporturi rutiere (de tranzit) pe autostrăzi din punctul de vedere al timpului și, astfel, pot asigura siguranța și fluiditatea traficului.

3.22. De asemenea, CESE constată că, în activitatea sa de actualizare a listei de informații obligatorii, Comisia intenționează să solicite informații de la Grupul consultativ european privind STI. În această privință, CESE își reiterează oferta formulată în avizul menționat anterior, de a oferi asistență Comisiei, îndeplinind rolul de legătură cu societatea civilă.

Bruxelles, 23 martie 2022.

Președinta
Comitetului Economic și Social European
Christa SCHWENG
