



---

*Õiguskomisjon*

---

**2021/2046(INI)**

14.7.2021

# **ARVAMUS**

Esitaja: õiguskomisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta  
(2021/2046(INI))

Arvamuse koostaja: Luisa Regimenti

PA\_NonLeg

## ETTEPANEKUD

Õiguskomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. kutsub komisjoni üles toetama ka edaspidi usaldusväärse tehisintellekti süsteemide arendamist, et muuta transport ohutumaks, tõhusamaks, juurdepääsetavamaks, taskukohasemaks ja kaasavamaks;
2. soovib töötada välja kogu liitu hõlmavad usaldusväärse tehisintellekti standardid kõikide transpordiliikide jaoks, eriti seoses arukate rakenduste abil saadud andmete koostalitlusvõime ja jagamisega, järgides samas andmekaitseenorme;
3. tuleb meelde intellektuaalomandi õiguste rolli säästva ja aruka liikuvuse sektori edasiarendamisel ELis, arvestades, et tegemist on kiiresti kasvava ja innovatiivse sektoriga, millel on muu hulgas suur sotsiaalne mõju; kutsub komisjoni üles jätkama mitmeliigilise transpordi ja liikuvuse kui teenuse rakendustega seotud teadus- ja arendustegevuse ergutamist, pakkudes võimaluse korral ja asjakohasel juhul riiklikest vahenditest rahastamise võimalusi ja kaitstes intellektuaalomandi õigusi; on seisukohal, et säästva ja aruka liikuvuse strateegia peaks aitama muuta ELi transpordisektori keskkonnahoidlikumaks, arukamaks ja vastupidavamaks, samas kedagi kõrvale jätmata;
4. on seisukohal, et säästva ja aruka liikuvuse edasiarendamiseks on ohutuse, säästvuse, tõhususe ja õiguskindluse põhimõtted üliloolised; kinnitab, kui oluline on arendada liikuvust, mis on kõigile taskukohane ja juurdepääsetav, ohutum ja säästvam, ning sellesse investeerida; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles võtma neid eesmärke arvesse niisuguse toimiva mitmeliigilise üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamisel, mis on varustatud säästvat ja intelligentset transporti võimaldavate vahenditega, seda nii keskkonna seisukohast kui ka ELi tööstussektori konkurentsivõime ja sotsiaalse juurdepääsetavuse seisukohast; kutsub komisjoni üles tegema liidus usaldusväärse tehisintellekti standardite väljatöötamisel, rakendamisel ja järgimise tagamisel liikmesriikidega tihedat koostööd; märgib, et liidul on potentsiaal saavutada tehisintellekti tehnoloogia ja selle kasutamise suhtes sotsiaalselt vastutustundliku ja säästva lähenemisviisi järgimise edendamisel üleilmne juhtpositsioon; rõhutab, et tehisintellekti, robotika ja sellega seotud tehnoloogiate, sealhulgas tarkvara, algoritmide ja selliste tehnoloogiate poolt kasutatavate või toodetavate andmete arendamisel, kasutuselevõtmisel ja kasutamisel tuleks arvestada nende keskkonnajalajäljega nende kasutustsükli vältel ja kogu tarneahelas, aidata kaasa rohepöördele ning toetada kliimanetraalsuse ja ringmajanduse eesmärkide saavutamist;
5. rõhutab, et sellises sektoris nagu liikuvuse sektor võivad andmetega seotud ainuõigused takistada turule sisenemist ja suurendada tehingukulusid; märgib, et selline takistus võib kahjustada ettevõtjaid, VKEsid, idufirmasid ja potentsiaalselt ka üldsust ning tõkestada ka niisuguse eesmärgi saavutamist, mille kohaselt ei tohi kedagi kõrvale jätta; kutsub sellega seoses komisjoni ja liikmesriike üles kehtestama ettevõtjate ja kasutajate jaoks andmete koostalitlusvõime ja ülekantavuse normid, tegelema monopolide ohuga selles sektoris ning tagama õigusraamistiku, mis teeb Euroopa Liidust VKEde ja idufirmade jaoks uute tehnoloogiate arendamiseks soodsa koha, lihtsustades muu hulgas ka nende

- juurdepääsu laenudele; rõhutab, kui oluline on andmete jagamise ja integreerimise parandamise eesmärgil pidada aru asjaomaste sidusrühmadega, et liikuda edasi masintekkelistele andmetele juurdepääsu saamise küsimuses; rõhutab, et lähtuda tuleks tugevast kübervastupidavusvõimest ja -koostööst, mis põhineb asjaomaste kaasatud poolte vastastikusel ja õiglasel andmevahetusel; rõhutab, kui oluline on tugevdada Euroopa ruumis digitaalse tarneahelaga seotud tööstussuutlikkust, sealhulgas komponentide, tarkvaraplatvormide ja asjade interneti tehnoloogia projekteerimist ja tootmist, et transporti ja liikuvust veelgi rohkem elektrifitseerida ja automatiseerida;
6. teeb ettepaneku, et säästva ja aruka liikuvuse strateegia tuleks nõuetekohaselt siduda tulevase Euroopa andmestrategiaga, eriti andmehaldust käsitleva õigusaktiga, kaotamata samas silmist keskkonnahoidlikumale ja säästvamale ühiskonnale ja majandusele suunatud eesmäärke, aga ka kodanike privaatsuse ja isikuandmete kaitset; nõuab sellega seoses, et kehtestataks lisakontroll ja tingimused, et tagada aruka liikuvuse raames isikuandmete kaitsega seotud tõhusad kaitsemeetmed, eelkõige et andmesubjektidele tagataks nende isikuandmete tõeline koostalitlusvõime ja ülekantavus;
  7. rõhutab vajadust kaitsta aruka liikuvuse vahendeid ja süsteeme küberrünnete eest, eriti kui need puudutavad aruka liikuvuse vahendite kasutajate eraandmeid; märgib, et kasutajate juurdepääs oma andmetele on hädavajalik nii õnnetuste põhjuste väljaselgitamiseks kui ka nende vastutuse korral kaitseõiguse tagamiseks;
  8. rõhutab, et avaliku sektori asutused, eelkõige transpordi- ja liikuvuse sektoris tegutsevad asutused, peaksid oma valduses olevate andmete taaskasutuse põhimõtete kehtestamisel järgima konkurentsioigust, vältides nii palju kui võimalik selliste lepingute sõlmimist, mille eesmärk või tagajärg võib olla teatavate andmete taaskasutamise alaste ainuõiguste loomine; rõhutab, et sellised lepingud peaksid olema võimalikud üksnes siis, kui need on põhjendatud ja vajalikud üldhuviteenuse osutamiseks; tuletab meelde, et avaandmete direktiivi kohaselt peavad avaliku sektori asutused tegema andmed taaskasutamiseks kättesaadavaks; teeb ettepaneku, et sarnased kohustused kehtiksid ka sellistes avaliku huvi sektorites tegutsevatele eraõiguslikele üksustele;
  9. toetab tuleviku transpordis inimkeskse tehisintellekti kasutamist näiteks selliste funktsioonidega nagu ennetav hooldus, pöörates samas jätkuvalt tähelepanu inimteguri keskele tähtsusele, kaasnevatele olemuslikele riskidele ja tehnilistele lisaprobleemidele, eriti seoses ohutuse, turvalisuse ja usaldusväärsusega, ja võttes nõuetekohaselt arvesse vastutuse aspekte; nõuab seetõttu ELi standardeid tehisintellektil põhinevate transpordivahendite vastutuse kohta, et tagada ohutus ja õiguskindlus; rõhutab sellega seoses, kui oluline on säilitada ELi juhtpositsioon transpordivahendite tootmises ja teenuste osutamises, ning vajadust parandada tõhusate ja vastupidavate logistikaahelate kaudu meie konkurentsivõimet maailmas; märgib, et sotsiaalse kestlikkuse ja keskkonnasäästlikkuse saavutamiseks on vaja kõrget ambitsioonitaset, kuid et see on sageli (pileti)hindade küsimus, mis võib viia sotsiaalse dumpinguni ja muude sarnaste äritavadeni, mille eesmärk on hoida kulud transpordisektori töötajate kahjuks kunstlikult väikestena;
  10. rõhutab, et ELi säästvate ja arukale liikuvusele oleks kasulik uus õigusraamistik, milles käsitletakse kujunemisjärgus tehnoloogiat ja selle kasutamist transpordisektoris, näiteks

tehisintellekti tehnoloogia; tuletab sellega seoses meelde, et usaldusväärse tehisintellekti saavutamiseks on vaja selget eetikaraamistikku, mis hõlmaks ohutust, turvalisust, inimeste autonoomia austamist, järelevalvet ja vastutusaspekte, mis suurendavad kõigi ühiseid eeliseid ja on otsustava tähtsusega selleks, et edendada investeringute tegemist teadustegevusse ja innovatsiooni, oskuste arendamist ja tehisintellekti kasutuselevõttu avalike teenuste raames;

11. soovitab töötada välja kogu liitu hõlmavad usaldusväärse tehisintellekti standardid kõikide transpordiliikide, sealhulgas autotööstuse jaoks ning tehisintellektil põhinevate sõidukite ning nendega seotud toodete ja teenuste katsetamiseks; rõhutab lisaks, et tehisintellekti tehnoloogia suhtes rakendatava ELi lähenemisviisi eesmärk peaks olema tagada inimeste usaldus, teenida avalikke huve ja tugevdada jagatud sotsiaalset vastutust; rõhutab sellega seoses, et transpordisektoris võivad tehisintellekti kasutamise kaasneda kasutajate ja ettevõtjate ohutusele riskid, mis võivad olla tingitud võimalikest projekteerimisvigadest või andmete halvast kvaliteedist või puudulikest kättesaadavusest; juhib sellega seoses tähelepanu vajadusele kohandada spetsiifiliselt ja kooskõlastatult selle valdkonna vastutuse korda, et tagada reisijatele ja selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele suur kindlus, pidades eelkõige silmas tsiviilvastutuse korda, kahjude hüvitatavust ning tõendamiskohustuse jaotumist ja täitmist juhul, kui tehisintellekti süsteemid on kaasatud inimotsustesse ja seotud sündmustega, kus on isikutele või varale tekitatud kahju; kutsub taas komisjoni üles ajakohastama asjakohaseid tsiviilvastutuse norme, mida kohaldatakse tehisintellektil põhinevate toodete ja teenuste suhtes, eelkõige säästva ja aruka liikuvuse sektoris, kus tuleks nõuetekohaselt hinnata avalikus ruumis üksikisikutele avalduvat riski;
12. kordab, et tuleb saavutada tasakaal ühelt poolt keskkonnahoidliku liikuvuse ja teiselt poolt niisuguse eesmärgi vahel, mille kohaselt ei tohi kedagi kõrvale jätta; rõhutab sellega seoses, et liikuvus peab olema kõigile taskukohaste hindadega kättesaadav, maa- ja ääre poolsed piirkonnad peavad olema paremini ühendatud ning tuleb pakkuda korralikke sotsiaalingimusi vastavalt Euroopa sotsiaalõiguste sambale;
13. tuletab meelde plokiahel tehnoloogia potentsiaali transpordisektoris, et jälgida ettevõtjate keskkonnasäästlikkuse ja sotsiaalse kestlikkuse kohustuste täitmist, sealhulgas tooraine ja töödeldud materjalide impordi valdkonnas; kutsub komisjoni üles kasutama täiel määral plokiahel tehnoloogiat väärtusahelate jälgimiseks, jälgides ja vältides samal ajal ka kaudseid ebasoodsaid mõjusid, näiteks energiatarbimise eksponentsiaalset kasvu;
14. tuletab meelde vajadust järgida nutiseadmetest ja liikuvusega seotud tehisintellektilt saadud andmete kogumisel ja tõlgendamisel isikuandmete kaitse üldmäärust; tuletab sellega seoses meelde, et nõuetekohaselt tuleb eristada isikustamata andmeid ja isikuandmeid; rõhutab vajadust võimaldada kasutada süsteeme, mis pakuvad kaitset häkkimise ja küberrünnete eest; toonitab, et tarbijate andmete kogumise ja kasutamise suhtes peaksid kehtima selged privaatsus- ja turvameetmed; kutsub sellega seoses komisjoni üles jätkama transpordisektoris tehisintellekti kasutuselevõtu edendamist ja tagama põhiõiguste austamise, võttes eelkõige arvesse tehisintellekti tehnoloogia suhtes rakendatavat inimkeskset lähenemisviisi; soovitab kõrvaldada ainuõigustega seotud tarbetud õiguslikud takistused, et vallaandada isikustamata andmete kasutamise potentsiaal ja ergutada ELi innovatsiooni, sealhulgas vaba ja avatud lähtekoodiga tarkvaral põhinevaid arendusi; rõhutab, et igas määruses ja poliitikaalgaatuses tuleks

tunnustada liikuvuse konteksti eripära ja avaliku sektori asutuste olulist rolli ning tugevdada nende suutlikkust saavutada ELi rohe- ja digieesmärgid;

15. rõhutab, kui oluline on toetada innovatiivsete liikuvustehnoloogiate ning konkurentsivõimeliste, kestlike ja ringluspõhiste toodete ja teenuste arendamise alaseid teadusuuringuid ja innovatsiooni, et tagada selles sektoris ELi ettevõtjate üleilmse juhtpositsiooni säilimine; on lisaks seisukohal, et strateegia eesmärk peaks olema ka sektori töötajate jaoks kaitsemeetmete loomine ja ELi tööstuse investeringute majandusliku kestlikkuse tagamine; taunib asjaolu, et komisjoni strateegia ei sisalda konkreetseid töötajatega seotud kohustusi ega meetmeid; rõhutab vajadust konkreetsete poliitikameetmete järele, et kõrvaldada olemasolevad tõkked, mis takistavad naistel transpordisektorisse tööle tulla ja sinna tööle jääda; rõhutab, et täiustatud juhtimissüsteemidega rikkalikult varustatud sõidukites peaks sõidukijuhtimise ülesande täitmisel olema kesksel kohal juht ja et täiesti autonoomsed sõidukid peaksid olema piisavalt reguleeritud, et hoida ära teiste liiklejate suhtes agressiivseid manöövreid;
16. märgib, et ELi tasandil kehtestatav digitaalne piletimüügisüsteem ei pruugi olla kohaliku tasandi jaoks asjakohane lahendus, kuna sellega võib kaasneda oht, et tarbijaid suunatakse kohalike äriühingute asemel kasutama rahvusvahelisi platvorme, piirates seega ka kohalike omavalitsuste suutlikkust korraldada oma territooriumil liikuvust; kutsub komisjoni üles eraldama geograafiliselt ebasoodsas olukorras olevate alade ühendamiseks erivahendid, et edendada mitmeliigilise taristu loomist ja pakkuda transporditeenust, millega ei diskrimineerita ühtegi liidu kodanikku; nõuab lisaks tungivalt, et kavade koostamisel võetaks arvesse iga riigi eripära, eelkõige tihedalt asustatud piirkondades ning maa-, saare- ja mägipiirkondades; rõhutab, et ühistranspordi jaoks tuleb kohalikul tasandil tagada alternatiivsed vahendid, millega kaasnevad piisavad reisijate õigused, et tagada kõigi jaoks juurdepääs; tuletab meelde intelligentse transpordi potentsiaali sotsiaalse kaasatuse valdkonnas, eriti puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste heaks;
17. märgib, et suurema liiklusohutuse ja läbilaskevõime saavutamiseks ning heitkoguste edasiseks vähendamiseks on oluline edasiulatuvalt nõuda kõigi uute maanteetranspordis kasutatavate sõidukite puhul kohustusliku ja koostalitlusvõimelise sõidukite universaalsete V2X („vehicle to x“) kommunikatsioonivõime rakendamist; lisab, et kõrgetasemeline küberturvalisus on säästva ja aruka liikuvuse sektori toimimise ja edasiarendamise seisukohalt ülimalt oluline;
18. rõhutab, et põimitud digisisu ning asjade internetiga ühendatud objektide ja seadmete arengut silmas pidades, sealhulgas aruka liikuvuse sektoris, tuleks tagada ühelt poolt avalike teenuste suhtes kohaldatavate reeglite ning teiselt poolt digisisu üleandmise ja digiteenuste osutamise lepinguid käsitlevate reeglite nõuetekohane ühtlustamine;
19. võtab teadmiseks 18. veebruaril 2021. aastal avaldatud I liikuvuspaketi keskkonnamõju hindamise tulemused<sup>1</sup>; rõhutab, et avaliku teenindamise kohustust käsitlevate reeglite mis tahes läbivaatamisel tuleb tõhustada ELi tasandil peetavat dialoogi ja see peab hõlmama eelnevat kõrgetasemelist professionaalset analüüsi ning konsulteerimist liikmesriikide, piirkondade ja transpordiametitega, et selgitada välja territoriaalsed ja

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies\\_et](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_et).

investeeringuprioriteetid ning määrata õiguskindluse huvides täpselt kindlaks, mida tähendab mitmeliigilise avaliku teenindamise kohustuse süsteem; nõuab erilise tähelepanu pööramist merenduse territoriaalsele järjepidevusele; rõhutab, et ELi turu konkurentsivõime säilitamiseks tuleb suurendada selliste alternatiivsete lahenduste panust, milles ELi tööstussektor on maailmas juhtpositsioonil, oodates samas eksperditeadmiste arenemist niisuguse tehnoloogia valdkonnas, mis ei ole veel täielikult välja arenenud või mille suhtes on ELi-välistel riikidel eksklusiivne ainuõigus;

20. märgib, et strateegia punkti 10 alapunktis 2 tunnistatakse, et süsteemse muutuse saavutamiseks peavad säästvad alternatiivid olema laialdaselt kättesaadavad; peab seda õiguseks aktiivsele liikuvusele, mille kohaselt peaks igal ELi kodanikul, kes soovib minna tööle või kooli jalgsi või jalgrattaga, olema võimalik seda teha ja seda ei tohiks takistada niisugused tõkked nagu ohtlik teedevõrk;
21. rõhutab, et jalgrattasõit ja rattaringlus on ELi mitmeliigilise transpordisüsteemi lahutamatu osa ning liikuvus kui teenus ja mitmeliigilisi liikumisvõimalusi käsitleva teabeteenuse süsteemid tuleks integreerida kõikidesse asjakohastes poliitikameetmetesse, kavadesse, projektide rahastamisse ja teadusprojektidesse; rõhutab, et nendes meetmetes tuleks aktiivset liikuvust pidada eramootorsõidukite kasutamisest tähtsamaks; on seisukohal, et niisuguse integratsiooni osana peavad jalgrattasõidu ja avaliku rattaringluse andmed ja teenused olema koostalitlusvõimelised ja avaliku sektori asutustele hõlpsasti kättesaadavad; on veendunud, et jalgrattasõidu andmed ja süsteemiprotsessid tuleks integreerida mis tahes töösse, mis on seotud kogu ELi hõlmava piletimüügi standardimisega.

## TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	13.7.2021
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 21 -: 1 0: 2
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Pascal Arimont, Gunnar Beck, Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Ibán García Del Blanco, Esteban González Pons, Mislav Kolakušić, Sergey Lagodinsky, Gilles Lebreton, Karen Melchior, Jiří Pospíšil, Franco Roberti, Marcos Ros Sempere, Stéphane Séjourné, Raffaele Stancanelli, Adrián Vázquez Lázara, Axel Voss, Marion Walsmann, Tiemo Wölken, Javier Zarzalejos
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 209 lg 7)</b>	Gwendoline Delbos-Corfield



## NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

21	+
PPE	Pascal Arimont, Geoffroy Didier, Esteban González Pons, Jiří Pospíšil, Luisa Regimenti, Marion Walsmann, Javier Zarzalejos
S&D	Franco Roberti, Marcos Ros Sempere, Bettina Vollath, Tiemo Wölken
Renew	Pascal Durand, Karen Melchior, Stéphane Séjourné, Adrián Vázquez Lázara
Verts/ALE	Gwendoline Delbos-Corfield, Sergey Lagodinsky
ID	Alessandra Basso, Gilles Lebreton
ECR	Angel Dzhambazki, Raffaele Stancanelli

1	-
ID	Gunnar Beck

2	0
S&D	Ibán García Del Blanco
The Left	Emmanuel Maurel

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu