



2021/2046(INI)

14.7.2021

NUOMONĖ

Teisės reikalų komiteto

pateikta Transporto ir turizmo komitetui

dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos
(2021/2046(INI))

Nuomonės referentė: Luisa Regimenti

PA_NonLeg

PASIŪLYMAI

Teisės reikalų komitetas ragina atsakingą Transporto ir turizmo komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

1. ragina Komisiją toliau remti patikimų dirbtinio intelekto sistemų vystymą, kad transportas taptų saugesnis, veiksmingesnis, prieinamesnis, įperkamesnis ir įtraukesnis;
2. rekomenduoja sukurti Sąjungos masto patikimus dirbtinio intelekto standartus, taikytinus visų rūšių transportui, pirmiausia susijusius su sąveikumu ir dalijimusi duomenimis, gautais naudojantis išmaniosiomis programėlėmis, sykiu laikantis duomenų apsaugos taisyklių;
3. primena intelektinės nuosavybės teisių vaidmenį toliau vystant darnaus ir išmanaus judumo sektorių ES – sparčiai augantį inovatyvų sektorių, kuris, be kita ko, daro didelį socialinį poveikį; ragina Komisiją toliau skatinti mokslinius tyrimus ir plėtrą daugiarūšio transporto ir paslauginio judumo taikomųjų programų srityse sudarant, kai tai įmanoma ir taikytina, viešojo finansavimo galimybes bei apsaugant intelektinės nuosavybės teises; mano, jog įgyvendinant Darnaus ir išmanaus judumo strategiją turėtų būti prisidedama prie to, kad ES transporto sektorius taptų žalesnis, išmanesnis ir atsparesnis, sykiu nė vieno nepaliekant nuošaly;
4. mano, kad, norint toliau vystyti darnų ir išmanų judumą, nepaprastai svarbu vadovautis saugumo, darnumo, veiksmingumo ir teisinio tikrumo principais; pakartoja, kad svarbu vystyti įperkama ir visiems prieinama, saugesnį ir darnesnį judumą bei į jį investuoti; ragina Komisiją ir valstybes nares kuriant funkcionalų transeuropinį daugiarūšio transporto tinklą, kuriame cirkuliuotų darnus ir išmanus transportas, į šiuos tikslus atsižvelgti ne tik aplinkos, bet ir socialinio prieinamumo bei ES pramonės sektoriaus konkurencingumo požiūriais; ragina Komisiją glaudžiai bendradarbiauti su valstybėmis narėmis kuriant ir įgyvendinant patikimo dirbtinio intelekto standartus Sąjungoje bei užtikrinant jų taikymą; pažymi, kad Sąjunga turi potencialo pirmauti pasaulyje skatinant vadovautis socialiai atsakingu ir tvariu požiūriu į dirbtinio intelekto technologiją bei jos naudojimą; pabrėžia, kad vystant, diegiant ir naudojant dirbtinio intelekto, robotikos ir susijusias technologijas, įskaitant programinę įrangą, algoritmus ir duomenis, kuriuos naudoja ar generuoja tokios technologijos, turėtų būti atsižvelgiama į jų aplinkosauginį pėdsaką per jų gyvavimo ciklą ir visoje jų tiekimo grandinėje, prisidedama prie žaliosios pertvarkos bei remiamas poveikio klimatui neutralumo ir žiedinės ekonomikos tikslų siekis;
5. pabrėžia, kad tokia sektoriuje, kaip judumas, išimtinės teisės į duomenis gali tapti kliūtimi patekti į rinką, be to, dėl jų gali padidėti sandorių sąnaudos; pažymi, kad dėl tokios kliūties gali ne tik nukentėti ekonominės veiklos vykdytojai, MVĮ, startuoliai ir galimai visuomenė, bet ir trukdoma siekti tikslo nė vieno nepalikti nuošaly; atsižvelgdamas į tai ragina Komisiją ir valstybes nares nustatyti duomenų sąveikumo ir perkeliamumo taisyklės ekonominės veiklos vykdytojams ir naudotojams, siekiant spręsti monopolio grėsmės šiame sektoriuje problemą, ir užtikrinti reglamentavimo sistemą, kurią taikant ES būtų sudaromos palankios sąlygos MVĮ ir startuoliams vystyti naujas technologijas – taip pat ir supaprastinant jų prieigą prie kreditų; akcentuoja

diskusijos su reikiamomis suinteresuotosiomis šalimis svarbą, kad būtų pažangiai sprendžiamas prieigos prie automatiškai sugeneruotų duomenų klausimas, siekiant gerinti dalijimąsi duomenimis ir jų integravimą; pabrėžia, kad kertinė prielaida turėtų būti tvirtas kibernetinis atsparumas ir bendradarbiavimas, pagrįstas sąžiningais susijusių šalių tarpusavio duomenų mainais; pabrėžia, kad svarbu stiprinti su skaitmenine tiekimo grandine susijusius pramoninius pajėgumus Europos erdvėje, įskaitant komponentų, programinės įrangos platformų ir daiktų interneto technologijos dizainą ir gamybą, siekiant toliau elektrifikuoti ir automatizuoti vežimą bei judumą;

6. rekomenduoja Darnaus ir išmanaus judumo strategiją deramai susieti su būsima Europos duomenų strategija, – visų pirma su Duomenų valdymo aktu, – sykiu nepamirštant ne tik žalesnės ir darnesnės visuomenės ir ekonomikos, bet ir piliečių privatumo bei asmens duomenų apsaugos tikslų; šiuo požiūriu ragina imtis papildomos kontrolės ir nustatyti sąlygas, kad būtų pasirūpinta veiksmingomis asmens duomenų apsaugos išmanaus judumo kontekste priemonėmis, pirmiausia siekiant užtikrinti duomenų subjektams efektyvų jų asmens duomenų sąveikumą ir perkeliamumą;
7. primygtinai laikosi nuomonės, kad išmanaus judumo kontekste naudojamos transporto priemonės ir sistemos turi būti apsaugotos nuo kibernetinių išpuolių, ypač kalbant apie išmanaus judumo priemonių naudotojų privačius duomenis; pažymi, kad galimybė naudotojui pasiekti savo duomenis nepaprastai svarbi norint ne tik padėti nustatyti įvykio priežastį, bet ir užtikrinti jo teisę į gynybą kilus klausimui dėl jo atsakomybės;
8. pabrėžia, kad viešojo sektoriaus institucijos, visų pirma veikiančios transporto ir judumo sektoriuje, nustatydamos duomenų, kuriais jos disponuoja, pakartotinio naudojimo principus, turėtų laikytis konkurencijos teisės nuostatų ir kuo labiau vengti sudaryti susitarimus, kurių tikslas arba poveikis galėtų lemti išimtinių teisių pakartotinai naudoti tam tikrus duomenis atsiradimą; pabrėžia, kad tokie susitarimai turėtų būti galimi tik kai tai pateisinama ir būtina su viešuoju interesu susijusiai paslaugai teikti; primena, kad viešojo sektoriaus institucijos turi leisti pakartotinai naudoti duomenis, kaip yra įgalios pagal Atvirųjų duomenų direktyvą; rekomenduoja panašias pareigas taikyti ir privatiems subjektams, veikiančioms tokiuose su viešuoju interesu susijusiuose sektoriuose;
9. pritaria tam, kad ateities transportui būtų naudojamas į žmogų orientuotas dirbtinis intelektas, kuris pasižymėtų tokiomis savybėmis, kaip prognozuojamoji priežiūra, sykiu dėmesį toliau telkiant į ypatingą žmogaus veiksnio svarbą, susijusių būdingą riziką ir papildomus techninius iššūkius, visų pirma susijusius su sauga, saugumu ir patikimumu, bei deramai atsižvelgiant į atsakomybės aspektus; todėl ragina nustatyti ES standartus dirbtiniu intelektu pagrįstų transporto priemonių atsakomybės srityje, siekiant užtikrinti saugumą ir teisinį tikrumą; atsižvelgdamas į tai pabrėžia, kad svarbu išsaugoti ES lyderystę transporto įrangos gamybos ir paslaugų srityje ir kad būtina gerinti pasaulinį konkurencingumą naudojantis veiksmingomis ir atspariomis logistikos grandinėmis; pažymi, jog būtini plataus užmojo veiksmai socialiniam ir aplinkos tvarumui pasiekti, tačiau tai neretai tampa (bilietų) kainos klausimu, kuris gali paskatinti socialinį dempingą ir kitas panašias praktikas, kad mažos kainos būtų išlaikomos dirbtinai, net jei dėl to nukenčia transporto sektoriaus darbuotojai;
10. pabrėžia, kad ES darniam ir išmaniam judumui būtų naudinga nauja reglamentavimo

sistema, kurią taikant būtų sprendžiamas besiformuojančių technologijų, pvz., dirbtinio intelekto technologijų, ir jų naudojimo transporto sektoriuje klausimas; šiuo požiūriu primena, kad būtina aiški etikos sistema patikimam dirbtiniam intelektui užtikrinti, įskaitant saugą, saugumą, pagarbą žmogaus savarankiškumui ir priežiūros bei atsakomybės aspektus: taip išsaugų visiems bendra nauda, be to, tai taps esmine paskata didinti investicijas į mokslinius tyrimus ir inovacijas, įgūdžių lavinimą bei dirbtinio intelekto įsisavinimą viešosioms paslaugoms teikti;

11. rekomenduoja nustatyti Sąjungos masto patikimus dirbtinio intelekto standartus, kurie būtų taikomi visų rūšių transportui, įskaitant automobilių pramonę, ir dirbtiniu intelektu pagrįstoms transporto priemonėms bei susijusiems produktams ir paslaugoms testuoti; taip pat pabrėžia, kad vadovaujantis ES požiūriu į dirbtinio intelekto technologiją turėtų būti siekiama užsitikrinti žmonių pasitikėjimą, be to, jis turėtų tarnauti viešajam interesui ir stiprinti bendrą socialinę atsakomybę; šiame kontekste akcentuoja rizikas, susijusias su dirbtinio intelekto taikymu transporto sektoriaus naudotojų ir operatorių saugumui užtikrinti, kurias gali lemti galimi dizaino defektai arba prasta duomenų kokybė ar prieinamumas; atsižvelgdamas į tai pažymi, kad būtina konkrečiai ir suderintai koreguoti atsakomybės tvarką šioje srityje, siekiant užtikrinti aukšto lygio tikrumą keliaujantiems ir veiklą šiame sektoriuje vykdančioms bendrovėms, pirmiausia civilinės atsakomybės tvarką, žalos atlyginimo tvarką ir prievolės įrodyti padalijimo bei vykdymo tvarką tais atvejais, kai dirbtinio intelekto sistemos būna susijusios su žmonių priimamais sprendimais ir įvykiais, kurių metu padaroma žala asmenims ar turtui; pakartoja savo raginimą Komisijai atnaujinti reikiamas civilinės atsakomybės taisykles, taikomas dirbtiniu intelektu pagrįstiems produktams ir paslaugoms, visų pirma darnaus ir išmanaus judumo sektoriuje, kurio atveju turėtų būti tinkamai įvertinta asmenims viešojoje erdvėje tenkanti rizika;
12. pakartoja, kad būtina rasti pusiausvyrą tarp žaliojo judumo ir tikslo nė vieno nepalikti nuošaly; atsižvelgdamas į tai pabrėžia, jog judumas turi būti prieinamas ir įperkamas visiems, siekiant geriau sujungti kaimo ir atokias vietas bei sudaryti tinkamas socialines sąlygas laikantis Europos socialinių teisių ramsčio nuostatų;
13. primena blokų grandinės technologijos potencialą transporto sektoriuje norint atsekti, kaip vykdomi įmonių įsipareigojimai aplinkos ir socialinio tvarumo srityje – taip pat ir ryšium su žaliavų bei apdorotų medžiagų importu; ragina Komisiją visapusiškai naudoti blokų grandinės technologijas siekiant stebėti vertės grandines, sykiu stebint netiesioginį neigiamą poveikį, pvz., eksponentinį energijos vartojimo augimą, ir jo vengiant;
14. primena, kad renkant ir interpretuojant išmaniųjų įrenginių ir su judumu susijusių dirbtinio intelekto sistemų duomenis būtina laikytis Bendrojo duomenų apsaugos reglamento; atsižvelgdamas į tai primena, kad privalu tinkamai skirti ne asmens ir asmens duomenis; akcentuoja būtinybę pasirūpinti tuo, kad sistemos apsaugotų nuo įsilaužimų ir kibernetinių išpuolių; pabrėžia, kad renkant ir naudojant vartotojų duomenis turėtų būti taikomos aiškios privatumo ir saugumo priemonės; šiuo požiūriu ragina Komisiją toliau skatinti įsisavinti dirbtinį intelektą transporto sektoriuje ir užtikrinti, kad būtų paisoma pagrindinių teisių, visų pirma laikantis į žmogų orientuoto požiūrio dirbtinio intelekto technologijų atžvilgiu; rekomenduoja šalinti bereikalingas teisinės kliūtis, susijusias su išimtinėmis teisėmis, siekiant išlaisvinti ne asmens

duomenų naudojimo potencialą ir paskatinti inovacijas ES, įskaitant laisvo naudojimo ir atvirojo kodo programine įranga grindžiamas naujoves; pabrėžia, kad bet kuriuo reglamentu ar politikos iniciatyva turėtų būti pripažįstamas judumo konteksto specifiškumas ir svarbus viešojo sektoriaus institucijų indėlis bei stiprinamas jų pajėgumas siekti ES žaliosios ir skaitmeninės politikos tikslų;

15. pabrėžia, kad svarbu remti mokslinius tyrimus ir inovacijas norint vystyti novatoriškas judumo technologijas, taip pat konkurencingus, tvarius ir žiediško principais grindžiamus produktus ir paslaugas bei užtikrinti, kad ES įmonės liktų pasaulio lyderėmis šiame sektoriuje; be to, mano, kad įgyvendinant strategiją taip pat turėtų būti siekiama kurti sektoriaus darbuotojų apsaugos priemonės ir užtikrinti investicijų į ES pramonę ekonominį tvarumą; apgailestauja, kad į Komisijos strategiją neįtraukta jokių konkrečių įsipareigojimų ar veiksmų darbuotojų atžvilgiu; pabrėžia, kad būtini konkretūs politiniai veiksmai siekiant pašalinti esamas kliūtis, dėl kurių įsilieti į transporto sektorių ir jame likti negali moterys; pabrėžia, kad, naudojant transporto priemones su ypač pažangiomis vairavimo sistemomis, vairavimo darbas ir toliau turėtų būti orientuotas į vairuotoją, o visiškai autonominių transporto priemonių naudojimas turėtų būti tinkamai reglamentuotas, siekiant užkirsti kelią bet kokiems agresyviems manevrams kitų eismo dalyvių atžvilgiu;
16. pažymi, kad ES lygmens skaitmeninė bilietų pardavimo sistema galbūt nėra tinkamas sprendimas vietos lygmeniu, nes vartotojus rizikuojama atitraukti nuo vietos įmonių ir nukreipti į tarptautines platformas, o taip būtų apribotos ir vietos valdžios institucijų galimybės valdyti judumą savo teritorijoje; ragina Komisiją skirti specialų finansavimą geografiškai nepalankioje padėtyje esančioms vietovėms sujungti, siekiant skatinti daugiarašio transporto infrastruktūros kūrimą ir teikti transporto paslaugas nediskriminuojant nė vieno Sąjungos piliečio; taip pat ragina rengti planus, kuriuose būtų atsižvelgiama į kiekvienos šalies specifiką, ypač kai tai susiję su tankiai gyvenamomis vietovėmis bei kaimo, salų ir kalnuotais regionais; pabrėžia, kad būtina užtikrinti alternatyvias labiau vietos lygmens viešojo transporto priemones, įskaitant deramas susijusias keleivių teises, siekiant pasirūpinti prieiga visiems; primena intelektualio transporto potencialą siekiant socialinės įtraukties, ypač neįgalųjų ir riboto judumo asmenų labui;
17. pažymi, jog, siekiant užtikrinti didesnę kelių saugumą, pajėgumą ir dar labiau mažinti išmetamą teršalų kiekį, svarbu iš anksto kelti reikalavimą, kad visose naujose kelių transporto priemonėse būtų diegiamos privalomos ir sąveikios V2X komunikacijos priemonės; priduria, kad darnaus ir išmanaus judumo sektoriaus veikimui ir tolesniam vystymuisi nepaprastai svarbus aukšto lygio kibernetinis saugumas;
18. pabrėžia, kad, atsižvelgiant į įterptojo skaitmeninio turinio ir su daiktų internetu susijusių objektų ir prietaisų vystymąsi – taip pat ir išmaniojo judumo sektoriuje – turėtų būti užtikrintas tinkamas taisyklių, kurios taikomos viešosioms paslaugoms bei kurios taikomos skaitmeninio turinio tiekimo ir skaitmeninių paslaugų teikimo sutartims, suderinimas;
19. atkreipia dėmesį į Judumo dokumentų rinkinio I dalies poveikio aplinkai įvertinimo¹,

¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_en

paskelbto 2021 m. vasario 18 d., rezultatus; pabrėžia, kad bet kokia viešųjų paslaugų įsipareigojimų taisyklių peržiūra turi apimti ES lygmens dialogo stiprinimą ir išankstinę aukšto lygio profesionalią analizę bei konsultaciją su valstybėmis narėmis, regionais ir transporto agentūromis, siekiant apibrėžti teritorinius ir investicijų prioritetus bei patikslinti daugiarūšio transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimų sistemos apibrėžti teisinio tikrumo labui; ragina ypatingą dėmesį teikti jūrinių teritorijų vientisumui; pabrėžia, kad, siekiant išsaugoti ES rinkos konkurencingumą, būtina didinti alternatyvių sprendimų, kurių srityje ES pramonės sektorius pirmauja pasaulyje, indėlį, sykiu laukiant, kol bus įgyta ekspertinių žinių, susijusių su technologijų kontekstais, kurie dar nėra iki galo išvystyti arba yra išimtinė ne ES šalių bendrovių prerogatyva;

20. pažymi, jog strategijos 10 dalies 2 punkte pripažįstama, kad sisteminiai pokyčiai reikalauja plataus tvarių alternatyvų prieinamumo; laiko tai teise į aktyvų judumą, t. y. kad kiekvienas ES pilietis, pageidaujantis į darbą ar mokslo įstaigą eiti pėsčiomis arba važiuoti dviračiu, turėtų turėti galimybę tai padaryti nevaržomas tokių kliūčių, kaip nesaugus kelių tinklas;
21. pabrėžia, kad važiavimas ir dalijimasis dviračiu yra neatsiejama ES daugiarūšio transporto sistemos dalis, o paslauginio judumo ir informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų sistemos turėtų būti įtraukiamos į visų susijusių sričių politiką, schemas, projektų finansavimą ir mokslinių tyrimų projektus; pabrėžia, kad, taikant šias priemones, prioritetas turėtų būti teikiamas aktyviam judumui, o ne asmeniniam motoriniam transportui; mano, kad, siekiant šios integracijos, važiavimo dviračiu ir dalijimosi viešais dviračiais duomenys bei paslaugos turėtų būti sąveikūs ir nesunkiai prieinami viešojo sektoriaus institucijoms; mano, kad duomenys apie važiavimą dviračiu ir sistemų procesai turėtų būti įtraukiami į bet kokį darbą, susijusį su ES masto bilietų pardavimo standartizacija.

INFORMACIJA APIE PRIĖMIMĄ NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE

Priėmimo data	13.7.2021
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 21 -: 1 0: 2
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (209 straipsnio 7 dalis)	Gwendoline Delbos-Corfield

GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE

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

Sutartiniai ženklai:

+ : už

- : prieš

0 : susilaikė