**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nacionālās pozīcijas Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes 2019. gada 2./3. decembra sanāksmei”**

 2019. gada 2./3. decembrī Briselē notiks Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sanāksme, kuras darba kārtībā ir iekļauti šādi Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Ekonomikas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē esoši jautājumi:

1. **Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem – vispārējā pieeja** *(nacionālā pozīcija netiek izstrādāta)*

Eiropas Komisija 2017.gada 27.septembrī publicēja Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija), kura paredz aizstāt pašreiz spēkā esošo Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra regulu (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem. Galvenie iemesli regulējuma pārskatīšanai saistīti ar problēmu risināšanu attiecībā uz *force majeure* situācijām, personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, informāciju par tranzīta biļetēm un to pieejamību.

Priekšlikums ir ticis skatīts Padomes Sauszemes transporta jautājumu darba grupās un vairākās Ministru padomēs tika prezentēti progresa ziņojumi un Somijas Prezidentūrai, aktīvas rīcības rezultātā, ir izdevies panākt vienošanos, lai nākamās Prezidentūras sāktu sarunas ar Eiropas Parlamentu.

**Ministru padomē ir plānots apstiprināt vispārējo pieeju, ko visas dalībvalstis atbalsta.**

**Latvija atbalsta vienošanos par vispārējo pieeju, jo sagatavotais kompromiss ir sabalansēts un stiprina pasažieru tiesību aizsardzību.**

1. **Mobilitātes pakotne III: Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla (TEN-T) izveidi – vispārējā pieeja** *(izstrādāta nacionālā pozīcija).*

2018.gada 17.maijā Komisija publicēja regulas priekšlikumu, kas nosaka pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt TEN-T ieviešanu. Regulas mērķis ir ietekmēt kopīgu interešu projektu ieviešanu, lai rezultatīvi un savlaicīgi - līdz 2030.gadam - pabeigtu TEN-T pamattīklu visā ES, novēršot kavēšanos un lielo nenoteiktību attiecībā uz dalībvalstu atšķirīgo administratīvo procedūru piemērošanu. Regulā ir noteikts, ka katra dalībvalsts izveido vienotu kompetentu atļauju piešķiršanas iestādi, kura atbild par TEN-T pamattīkla koridoru pārrobežu un iztrūkstošo posmu un kopīgu interešu projektiem.

Priekšlikums ir ticis skatīts Padomes Starpnozaru jautājumu darba grupās un vairākās Ministru padomēs tika prezentēti progresa ziņojumi un Somijas Prezidentūrai, ir izdevies panākt vienošanos, lai nākamās Prezidentūras sāktu sarunas ar Eiropas Parlamentu.

**Ministru padomē ir plānots apstiprināt vispārējo pieeju, ko visas dalībvalstis atbalsta.**

**Latvija atbalsta vienošanos par vispārējo pieeju,** jo panāktais kompromisa teksts ir samērīgs gan nodrošinot efektīvas ar TEN-T pārrobežu un iztrūkstošo posmu projektiem saistītās administratīvās procedūras, gan mazinot bažas par procedūru radīto lielo administratīvo slogu.

1. **Digitālie transporta pakalpojumi iedzīvotājiem: Nākamie soļi Eiropas ilgtspējīgiem risinājumiem – politikas debate** *(nacionālā pozīcija netiek izstrādāta)*

Somijas Prezidentūra savā diskusiju papīrā par šo jautājumu norāda, katransporta un mobilitātes sistēmu dekarbonizācija ir sarežģīts uzdevums. Tajā pašā laikā digitalizācija, automatizācija un dalīšanās ekonomika maina mobilitāti un transporta nozari kopumā. Eiropas Savienības politikas pasākumiem būtu jāizmanto iespēja, ko dod šis faktoru kopums, un jāvirza digitalizācijas attīstība tā, lai mēs varētu izveidot pievilcīgākus, tīrākus, drošākus un iekļaujošākus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kas būtu arī efektīvāki, kuros būtu augstāks pakalpojumu līmenis un kas mobilitāti padarītu pieejamu visiem. Vienlaikus politikas pasākumiem jāpalīdz mums sasniegt emisiju mērķus un jāuzlabo transporta sistēmas ekoloģiskā, sociālā un ekonomiskā ilgtspēja. Eiropadome savā stratēģiskajā programmā 2019.–2024. gadam uzsvēra, ka ir vajadzīga integrētāka pieeja, kas savieno visus attiecīgos politikas virzienus. Galvenās prioritātes ietver spēcīgas un dinamiskas ekonomiskās bāzes izveidi un klimatneitrālas, zaļas, taisnīgas un sociālas Eiropas veidošanu. Digitalizētiem transporta pakalpojumiem ir liels ilgtspējīgas izaugsmes veicināšanas potenciāls. Jaunievēlētā priekšsēdētāja fon der Leiena (*von der Leyen*) jaunās Komisijas politiskajās pamatnostādnēs īpašu uzmanību pievērsusi digitalizācijai. Šajā kontekstā būtiska nozīme ir transporta nozares digitalizācijai.

Turklāt digitalizācijai arī ir liels potenciāls novērst izolāciju transporta nozarē, proti, to, ka transporta veidi tiek regulēti katrs atsevišķi, un padarīt mobilitāti par nepārtrauktu multimodālu pakalpojumu plūsmu, tostarp pārrobežu mērogā. Mobilitāte kā pakalpojums ļauj ceļotājiem apmierināt savas transporta vajadzības viegli pieejamā un visaptverošā veidā. Tomēr globālā mērogā lielāko daļu šo jauno pakalpojumu nodrošina reģioni, kas nav OECD valstis.

Lai pilnībā izmantotu digitalizēto transporta pakalpojumu ieguvumus visā Eiropā, būtu jāapzina un jālikvidē šķēršļi, kas kavē attīstību. Kā norādīts Komisijas nesen veiktajos pētījumos par ES mēroga integrētām biļešu un maksājumu sistēmām un pasažieru tiesībām multimodālā kontekstā, pašreizējais tiesiskais regulējums ES līmenī vēl pilnībā nenodrošina netraucētu un multimodālu pārvadājumu ķēžu veidošanu.

Ja digitalizācija transporta pakalpojumiem tiek piemērota pareizi un holistiski, var panākt lielu progresu virzībā uz "optimālu transportu". Jēdzienu "optimāls transports" var definēt kā neapgrūtinātus pasažieru vai preču pārvadājumus no punkta A uz punktu B no ekonomikas, vides, sociālās kohēzijas un veselības viedokļa optimālā veidā, netraucēti izmantojot vispiemērotāko transporta veidu kombināciju.

Digitalizācijas un zinātnes straujā attīstība veicina straujas izmaiņas valstu un uzņēmumu savstarpējā konkurencē. Konkurences veicināšanai un Eiropas reģionu ekonomisko atšķirību mazināšanai ir izstrādāta Viedās specializācijas stratēģija, kas virza valstis analizēt un koncentrēties uz savām ekonomiskajām stiprajām pusēm.

Būtiska loma konkurētspējas veicināšanai Viedās pilsētas jomā ir vienotas ekosistēmas ilgtermiņa un īstermiņa stratēģijas izstrādei ieinteresētām pusēm. Kopēja stratēģija veicinātu optimālu virzību uz noteiktajiem mērķiem, kā arī nodrošinātu vienu tēlu visiem ekosistēmas dalībniekiem, līdz ar to veicinot caurredzamību un ārvalstu investoru un investīciju piesaisti.

Mērķis ir veikt izstrādātas stratēģijas integrēšanu politikas plānošanas dokumentos, nodrošinot pilnīgu politikas veidotāju institūciju iesaisti koncepta attīstībā turpmākajā politikas plānošanas periodā, kā arī noteikt atbalsta veidus inovāciju radīšanai uzņēmējiem un pētniecības sektoram.

Viedās pilsētas vērtību ķēdes ekosistēmas mērķis ir veidot vienotu attīstības platformu publiskā, privātā, zinātnes un iedzīvotāju (quatro helix) sadarbības veicināšanai, lai attīstītu inovatīvu un eksportspējīgu risinājumu radīšanu un testēšanu Latvijā, un to integrāciju globālās vērtību ķēdēs, kur tiks izstrādātas pilotteritorijas, kurās tiks testēti dažādi risinājumi un pēc tam integrēti pilsētas mērogā. Projekta hronoloģija atbilstoši sākas ar ideju -> testēta pilotteritorijās -> pielāgota pilsētai -> pakalpojums/produkts tiek eksportēts.

Pašlaik jaunu transporta pakalpojumu tirgus attīstību var kavēt problēmas ar piekļuvi datiem un datu centralizāciju. Piemēram, ir ieteikts, ka ES mēroga integrētu pārvadājumu ķēžu radīšanai ir nepieciešams sniegt trīs veidu informāciju, kas būtu operatīva un viegli lietojama: sarakstus, cenas un informāciju par vietu pieejamību.

Tomēr, lai nodrošinātu digitālo transporta pakalpojumu un jo īpaši multimodālo pārvadājumu ķēžu efektīvu attīstību, arī trešām personām vajadzētu būt iespējai pārdot biļetes, piedāvāt jaunus pakalpojumus un izstrādāt jaunus uzņēmējdarbības modeļus. Šā iemesla dēļ ir nepieciešams ieviest zināmu regulējumu ES līmenī, lai novērstu sadrumstalotību starp valstīm un nodrošinātu godīgus un vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Protams, visas likumdošanas iniciatīvas būtu jāpamato ar visaptverošu ietekmes novērtējumu saskaņā ar labāka regulējuma politiku.

Piemēram, lai viss noritētu netraucēti, būtu uz godīgu, samērīgu un nediskriminējošu noteikumu pamata jānodrošina piekļuve iepriekš noteiktām datu kopām un dažiem biļešu pārdošanas produktiem, izmantojot atklātu saskarni informācijas sistēmā. Dati ir digitālo transporta pakalpojumu atjaunojamā degviela un tādēļ datu pieejamībai un lietojamībai vajadzētu būt nozīmīgai prioritātei.

Eiropas Komisijas paziņojumā "Tīru planētu – visiem! stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku" uzsvērts, ka transporta sistēmas efektivitātes uzlabošana ir ļoti svarīga virzībā uz "tīru" transportu. Digitalizēti transporta pakalpojumi var būt viens no šā darba galvenajiem elementiem. Tādēļ ir svarīgi pievērst uzmanību tam, kā Eiropa var likvidēt digitalizācijas šķēršļus, stimulēt un nodrošināt nepieciešamo attīstību un inovāciju un radīt vidi, kurā plaukst inovatīvi, ilgtspējīgi un uz cilvēkiem orientēti transporta pakalpojumi.

E-mobilitātei ir nākotnes potenciāls, kuras mērķis ir samazināt CO2 izmešu daudzumu. Nākotnē būtu mērķtiecīgi jāpāriet uz publisko transportu bez fosilās enerģijas, lai tuvākajā nākotnē transports būtu bez CO2 emisijām, līdz ar kurām nāk papildus dažādi atvieglojumi – nodokļu atlaides, uzlāde bez maksas, bezmaksas novietošana u.c. atbalsta mehānismi.

**Ministru padomē ir plānotas ministru diskusija par Somijas Prezidentūras sagatavotajiem diskusiju jautājumiem:**

1. *Kādi papildu pasākumi būtu jāveic ES, lai atbalstītu ilgtspējīgu un digitālu transporta pakalpojumu attīstību visā Eiropā? Kādi ir steidzamākie pasākumi, kam būtu jāpievērš uzmanība ES līmenī nākamajos piecos gados?*
2. *Kādi ir galvenie šķēršļi digitalizācijai un datu pieejamībai un lietojamībai, un kā tos pārvarēt?*

**Atbildot uz diskusiju jautājumiem, Latvija atzīmēs,** ka Somijas Prezidentūra diskusiju jautājumu pavadošajā dokumentā ir korekti iezīmējusi transporta sektora virzību uz digitalizāicju un ar to saistītos izaicinājumus un ir viennozīmīgi skaidrs, ka Eiropas Savienības līmeņa risinājumi un iniciatīvas būs nepieciešamas. Viens no virzieniem ir Eiropas Savienības regulējuma saskaņošana starp konkrētiem transporta veidiem, lai varētu radīt multimodālus, efektīvus un digitalizētus pārrobežu risinājumus. Tomēr, vissteidzamākais pasākums, kas jārisina, ir “obligāto” datu identificēšana, kuriem vajadzētu būt pieejamiem no katras dalībvalsts, lai nodrošinātu mobilitātes pakalpojumu veiksmīgu attīstību, tostarp novēršot pārrobežu šķēršļus. Kā viens no galvenajiem šķēršļiem ir minams- piekļuve datiem un to centralizācija.

Dati ir būtiska digitālā vienotā tirgus sastāvdaļa un ir vēl neizmantots resurss izaugsmei, ja tos nekavē tehniskas un juridiskas barjeras. Lai attīstītu datu ekonomiku, Latvija kopumā atbalsta pieeju, ka visi dati, kas atbilst atvērto datu principiem, ir pieejami bez maksas un ierobežojumiem. Vienlaikus jāpievērš uzmanība, ka datu izmantošanas kavēkļu novēršana ir komplekss pasākumu kopums.

Latvija ir uzsākusi ieviest pieeju publiskā sektora datu un pakalpojumu atvēršanai trešajām personām, pilnīgi ievērojot tiesisko regulējumu, kas attiecas uz personas datu un privātās dzīves aizsardzību ar mērķi sekmēt izaugsmi un konkurētspēju, lai radītu jaunus produktus un pakalpojumus.

Lai valsts pārvalde iegūtu no brīvas datu plūsmas iniciatīvas pēc iespējām lielāku labumu, ir jābūt nozares interesei sadarboties un izmantot radīto datu pieejamību. Datu pieejamības un izmantošanas veicināšanai ar uzņēmumiem, asociācijām un iestādēm Latvijā ir noslēgts Sadarbības memorands starp valsts pārvades iestādēm, nozares uzņēmumiem, asociācijām un zinātnes sektoru.

Tajā pašā laikā nedrīkst ignorēt datu privātumu. Piemēram, Latvija atzīst nepieciešamību nodrošināt mobilo lietotņu pakalpojumu sniedzēju apstrādāto pasažieru datu aizsardzību. Vienlaikus ir jādomā kā mazināt risku, lai nodrošinātu datu apmaiņu starp pakalpojumu sniedzēju un valsts institūcijām. Šie riski i var attiekties uz klientiem un to maksājumu datiem par personas informāciju, kā arī uz valdībām, kuras varētu nesaņemt pietiekamu un uzticamu informāciju par veiktajiem braucieniem un nodokļu summu, ko rēķina konkrētā mobilā lietotne. Jāatzīmē, ka dažādi digitālo pakalpojumu sniedzēji savam tehniskajam aprīkojumam var izmantot dažādus programmēšanas un integrācijas risinājumus. Tajā pašā laikā valstīs ir dažādi dalībnieki, kas darbojas savos tirgos, sniedzot pakalpojumus un aprīkojumu. Lai nodrošinātu savietojamību, šīs situācijas rada atjauninātu risinājumu papildu plānošanu un to sertifikāciju, kas ir dārgi un laikietilpīgi. Atbilde varētu būt vienoti tehniskie standarti un risinājumi gan digitālajiem pakalpojumiem, gan tehniskajam aprīkojumam ES līmenī. Vienlaikus jāuzsver, ka šajā procesā nedrīkst aizmirst, ka patērētājs (lietotājs) joprojām ir prioritāte - digitalizācijai ir jābūt cilvēkam – centriskai. Vienlaikus ir svarīgi apzināt esošā tiesiskā regulējuma ietvaru, savlaicīgi identificējot un novēršot šķēršļus jaunu, inovatīvu risinājumu ienākšanai, kā arī sekmējot digitālo transporta pakalpojumu attīstību pie nozaru regulējuma pilnveides.

Papildus vēlamie pateikties Somijas kolēģiem par viņu aktīvo darbu Ziemeļu Dimensijas Transporta un loģistikas partnerībā un tās Vadības grupā, kur Latvijas šogad ir Prezidējošā valsts. Jānorāda, ka vienojoties par Ziemeļu Dimensijas Transporta un loģistikas partnerības turpmāko Ceļa karti (Road Map) kā viena no sadarbības sfēras prioritātēm ir iezīmēta Digitalizācija transportā. 2019.gada 5.novembrī zem Latvijas Prezidentūras Rīgā notika Ziemeļu Dimensijas dalībvalstu seminārs par Digitalizāciju un jauno tehnoloģiju izmantošanu transportā.

1. **Mobilitātes pakotne I: Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/68 par Eirovinjeti (infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanas Direktīva) – vispārējā pieeja** *(izstrādāta nacionālā pozīcija)*

2017. gada 31.maijā Eiropas Komisija nāca klajā ar t.s. Mobilitātes pakotni, kas sastāv no 2 daļām - autotransporta sociālā bloka un kravu autopārvadājumu tirgus darbību regulējošie tiesību aktu projektiem un ceļu maksas tiesību aktu projektiem.

Ceļu maksu priekšlikumi ietver *Grozījumus Direktīvā 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem*, kas paredz principus "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā" plašāku piemērošanu, kā arī paplašināt direktīvas piemērošanas tvērumu, iekļaujot tajā autobusus, vieglos kravas automobiļus un pasažieru automobiļus, radīt autoceļu nodevu ieņēmumu izmantošanas caurskatāmību, kā arī sniegt informāciju par infrastruktūras kvalitāti u.c. prasības.

Diskusijas par priekšlikumiem notika Padomes Sauszemes transporta jautājumu darba grupās un vairākās Ministru padomēs tika prezentēti progresa ziņojumi un Somijas Prezidentūrai, ir izdevies panākt tekstu, kas rada iespēju Ministru padomē konceptuālam atbalstam, lai nākamās Prezidentūras sāktu sarunas ar Eiropas Parlamentu.

**Ministru padomē ir plānots apstiprināt vispārējo pieeju.**

**Latvija atbalsta vienošanos par vispārējo pieeju.** Latvija uzskata, ka ir paveikts liels darbs un pateicas Somijas Prezidentūrai izprotot nepieciešamību saglābāt elastību dalībvalstīm vinjetes veida izvēlē.

1. **Eiropas vienotās gaisa telpas nākotne – politikas debate** *(izstrādāta nacionālā pozīcija)*

Eiropas komisija 1999. gadā uzsāka vienotās Eiropas gaisa telpas (SES) iniciatīvu. Tās pamatmērķis bija reformēt gaisa satiksmes vadības struktūru ES, lai apmierinātu vajadzības pēc kapacitātes un lidojumu drošuma, uzlabojot gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sniegumu kopumā. Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmas galvenās darbības jomas - drošība, kapacitāte, izmaksu efektivitāte un vide.

Ņemot vērā gaisa satiksmes pieauguma līmeni un jau esošos gaisa telpas kapacitātes ierobežojumus, un plānoto gaisa satiksmes pieaugumu tuvākajos gados, Eiropas Komisija uzskata, ka ir nepieciešams veikt uzlabojumus esošajos Vienotās Eiropas debess ES tiesību aktos. EUROCONTROL STATFOR ir sagatavojis bāzes prognozi 12,5 miljonu lidojumu laikā ECAC reģionā līdz 2025. gadam, pamatojoties uz vidējo gada pieauguma līmeni 1,8%. Tas varētu radīt papildu 1,5 miljonus lidojumu, salīdzinot ar kopējo skaitu 2018. gadā. Tādējādi, ir svarīgi savlaicīgi veikt uzlabojumus, tajā skaitā, tiesību aktos, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz pasažieriem un aviosabiedrībām.

**Ar skatu uz jaunajām Eiropas Komisijas prioritātēm un, lai transporta ministri sniegtu savu ieguldījumu, Ministru padomē ir plānotas ministru diskusija par Somijas Prezidentūras sagatavotajiem diskusiju jautājumiem:**

1. *Vai jūs piekrītat, ka ir nepieciešams steidzami rīkoties, lai reformētu un no jauna iedzīvinātu Eiropas vienoto gaisa telpu?*
2. *Vai jūs kopumā piekrītat redzējumam par nākotnes Eiropas vienoto gaisa telpu, kādu ir ierosinājusi Lietpratēju grupa, tostarp iepriekš minētajām četrām prioritātēm? Kas, jūsuprāt, ir svarīgākie pasākumi, lai paātrinātu vajadzīgo uzlabojumu īstenošanu?*

*Vai piekrītat, ka, ņemot vērā to, cik ilgs laiks ir pagājis kopš SES2+ priekšlikuma, Komisija būtu jāaicina sniegt detalizētu informāciju par to, kādi atjauninājumi varētu būtu vajadzīgi leģislatīvā akta projektā, lai dotu iespēju Padomes darba sagatavošanas struktūrām veikt attiecīgas korekcijas un dosjē virzītu uz priekšu?*

Diskusijās**Latvija uzsvērts, ka kopumā atzinīgi novērtē Eiropas Komisijas centienus rast risinājumu problēmām, kas identificētas Vienoto Eiropas debesu kontekstā.** Vienlaikus piesardzīgi vērtējam atsevišķus Gudro personu grupas ziņojumā ietvertos elementus un četru izvirzīto prioritāšu sasniegšanas stratēģiju un instrumentus. Latvija varētu pilnībā atbalstīt Eiropas Komisijas iniciatīvu tikai tad, ja tiktu panākta pārdomāta, sabalansēta pieeja, kas rod risinājumus gan Eiropas Savienības līmeņa izaicinājumiem Vienoto Eiropas debesu jomā, gan ņem vērā reģionālās īpatnības, un neietekmē reģionu un dalībvalstu konkurētspēju. Latvija var atbalstīt risinājumus, kas sekmē izaugsmi un attīstību gan Eiropas Savienības līmenī, gan katrai atsevišķai dalībvalstij.

**6. Regula par e-privātumu – progresa ziņojums** *(netiks izstrādāta nacionālā pozīcija)*

2017.gada 16.janvārī Eiropas Komisija publicēja priekšlikumu par privātās dzīves neaizskaramību un personas datu aizsardzību elektronisko sakaru jomā. Tā mērķis ir konkretizēt un papildināt vispārējos noteikumus par personas datu aizsardzību, kas izklāstīti Vispārīgajā datu aizsardzības regulā (*2016/679/ES*) attiecībā uz elektronisko sakaru datiem, kas uzskatāmi par personas datiem. Tādēļ Regulas priekšlikums neparedz pazemināt fizisku personu aizsardzības līmeni, kāds noteikts ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu. Elektronisko sakaru datu apstrāde, ko veic elektronisko sakaru pakalpojumu sniedzēji, būtu pieļaujama tikai saskaņā ar šo E-privātuma regulas priekšlikumu. Tāpat Regulas projekts paredz noteikumus par fizisku un juridisku personu elektronisko sakaru un viņu galiekārtās glabātās informācijas aizsardzību.

 Somijas Prezidentūra gatavo progresa ziņojumu, lai ministrus informētu par priekšlikuma virzību, nododot to tālāk Horvātijas Prezidentūrai.

**Ministru padomē ir plānots pieņemt zināšanai progresa ziņojumu.**

**Latvija pieņem zināšanai Somijas Prezidentūras sagatavoto progresa ziņojumu.**

**7. Eiropas Savienība kā mezglpunkts ētiskai datu izmantošanai – politikas debates** *(Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē esošs jautājums, nacionālā pozīcija netiek izstrādāta)*

Digitālā ekonomika kļūst par datu ekonomiku. Jaunās digitālās ekonomikas nozares tagad balstās uz datiem, un datu izmantošana ir sākusi būtiski ietekmēt tradicionālās nozares, piemēram, apstrādes rūpniecību, lauksaimniecību un transportu, kā arī valsts pārvaldi. Tādēļ Padome ir stingri uzsvērusi nepieciešamību turpināt Eiropas datu ekonomikas veicināšanu, attīstību un ieviešanu. Jaunā stratēģiskā programma 2019. –2024. gadam, par ko Eiropadome vienojās 2019. gada jūnijā, nosaka prioritātes nākamajiem 5 gadiem. Tajā ir atzīta digitālās pārveides nozīme šajā kontekstā un uzsvērts, cik svarīgi ir turpināt darbu pie visiem digitālās revolūcijas aspektiem, tostarp datiem.

Eiropas Savienībā ir panākts labs progress ieviešot Digitālā vienotā tirgus stratēģiju, tomēr joprojām ir daudz neizmantota ekonomiskā potenciāla un, vienlaikus, joprojām bieži vērojams arī uzticības trūkums digitālai ekonomikai.

Somijas prezidentūra rīko politikas diskusiju par datu izmantošanu “Eiropas Savienība kā mezglpunkts ētiskai datu izmantošanai” liekot uzsvaru uz līdzsvarotu datu apmaiņu, cilvēk-orientētu pieeju un atbilstošu struktūru izmantošanu.

**Latvijas nostāja:**

Latvijas ieskatā ir jāveic pasākumi, lai pastiprinātu digitālā vienotā tirgus politikas un datu ekonomikas sasniegumu pozitīvo ietekmi.

Lai veicinātu uzticību datu ekonomikai, ir svarīgi apzināt ietekmi, ko rada datu koncentrēšanās lielāko ekonomikas dalībnieku rokās. Savukārt, lai saglabātu un veicinātu iedzīvotāju uzticēšanos datu ekonomikai, pastāvīga uzmanība ir veltāma privātuma un drošuma jautājumiem.

Cilvēk-orientēta pieeja, nosakot tiesības pārvaldīt savus datus, noteikta Vispārējā datu aizsardzības regulā, kas rada pamatu cilvēk-orientētai datu ekonomikai.

Lai datu ekonomika darbotos, ir nepieciešams veidot datu izmantošanas struktūras, kam jāietver vadlīnijas godprātīgai, legālai datu apmaiņai un izmantošanai, tādejādi veicinot dalīšanos ar datiem un to kopīgu izmantošanu.

Nepieciešams izvērst tādas atvērtas, sadarbspējīgas, uzticamas digitālās platformas, kas ir pielāgotas kopienu vajadzībām, nodrošinot vienkāršu standartizētu piekļuvi jaunām datu kopām, kā arī Mākslīgā intelekta vadīto pakalpojumu plaša mēroga izvēršanu viedajā enerģētikā, viedajā mobilitātē, atkritumu un sekundāro resursu apsaimniekošanā, rūpniecībā un pārstrādē, veselības aprūpē un e-pārvaldē.

Ir jāveicina datu apmaiņa starp uzņēmumiem. Attiecībā uz galvenajiem pasākumiem, kas Eiropai jāveic datu ekonomikas pilnveidošanai, nepieciešama saskaņota Eiropas sistēma drošai, sadarbspējīgai un uzticamai datu koplietošanai, lai veicinātu brīvprātīgu datu apmaiņu un datu kopu atkārtotu izmantošanu, pielietojot, piemēram, mākslīgā intelekta, kvantu un augstas veiktspējas datu apstrādes tehnoloģijas. Ir jāturpina veicināt, attīstīt un izvērst Eiropas datu ekonomiku, nodrošinot, ka tiek ievērota gan brīvība veikt uzņēmējdarbību, gan arī lietotāju un autoru tiesības, tostarp jautājumā par lietotāju un autoru piekļuvi datiem.

Dati ir būtiska digitālā vienotā tirgus sastāvdaļa un ir vēl neizmantots resurss izaugsmei, ja tos nekavē tehniskas un juridiskas barjeras. Lai attīstītu datu ekonomiku, Latvija kopumā atbalsta pieeju, ka visi dati, kas atbilst atvērto datu principiem, ir pieejami bez maksas un ierobežojumiem. Vienlaikus jāpievērš uzmanība, ka datu izmantošanas kavēkļu novēršana ir komplekss pasākumu kopums. Latvija ir uzsākusi publiskā sektora datu un pakalpojumu atvēršanu trešajām personām, ievērojot tiesisko regulējumu, kas attiecas uz personas datu un privātās dzīves aizsardzību, lai radītu jaunus produktus un pakalpojumus, tādejādi sekmējot izaugsmi un konkurētspēju. Lai datu brīva plūsma sniegtu iespējami lielāku labumu gan ekonomikas attīstībai un izaugsmei, gan valsts pārvaldes efektivitātes celšanai, ir jābūt nozares interesei sadarboties un izmantot radīto datu pieejamību. Tās izmantošanas veicināšanai Latvijā ir noslēgts Sadarbības memorands starp valsts pārvades iestādēm, nozares uzņēmumiem, asociācijām un zinātnes sektoru.

Latvija uzskata, ka inteliģento un autonomo sistēmu izveidē un to ekspluatācijas laikā jānodrošina personas fiziskā drošība un personas datu drošība, kā arī pašu sistēmu kiberdrošība, kas ir viens no pamata elementiem šīm sistēmām.

Saistībā ar privātumu jānorāda, ka jāievēro spēkā esošais regulējums: Vispārīgās datu aizsardzības regula un ePrivātuma direktīvas noteikumi, kas ir pārņemti Elektronisko sakaru likumā. ePrivātuma direktīvu aizstās ePrivātuma regulas priekšlikums. Datu aizsardzības regulējums pieļauj datu apstrādi, ievērojot datu subjekta kā indivīda privātuma intereses, vienlaikus pieļaujot izņēmumus saistībā ar vispārējām sabiedrības interesēm.

**8. Padomes secinājumi par 5G nozīmi Eiropas Savienības ekonomikā un nepieciešamību mazināt drošības riskus – pieņemšana** *(Aizsardzības ministrijas kompetencē esošs jautājums, nacionālā pozīcija netiek izstrādāta).*

Somijas prezidentūra norāda uz potenciālu veiksmīgai 5G tīklu attīstībai ES, reizē uzsverot nepieciešamību veikt pasākumus kiberdrošības risku novēršanai un mazināšanai saistībā ar 5G. Pamatojoties uz šo, Somijas prezidentūra ir sagatavojusi Padomes secinājumus par 5G tīklu attīstību un to potenciālu Eiropas ekonomikai, ES vienotajam tirgum un Eiropas iedzīvotājiem, vienlaikus norādot uz iespējamajiem drošības riskiem un izaicinājumiem, kas saistīti ar jaunās tehnoloģijas izvēršanu, kā arī iezīmējot tālāko darbību virzienus un mērķus 5G tīklu attīstības veicināšanai ES.

**Ministru padomē plānots apstiprināt Padomes Secinājumus.**

**Latvijas atbalsta Padomes secinājumus un to apstiprināšanu.**

Tāpat Ministru padomē abās dienās sadaļā “Cita informācija” ir iekļauti sekojoši informatīvie jautājumi:

1. Pašreizējie tiesību aktu priekšlikumi:
	1. Direktīva par sezonālās laika maiņas atcelšanu – Somijas Prezidentūras sniegtā informācijā (*Ekonomikas ministrijas kompetencē esošs jautājums*);
	2. Regulas projekts par Eiropas Kiberdrošības kompetences centra un tīkla koordinācijas centra izveidi (*Aizsardzības ministrijas kompetencē esošs jautājums*);
2. Trešā globālā ministru konference par satiksmes drošību (Stokholma, 2020. gada 19.-20. februāris) – Zviedrijas delegācijas sniegtā informācija
3. Ienākošās Prezidentūras darba kārtības programma – Horvātijas Prezidentūras sniegtā informācija;
4. Datu ekonomikas konference (Helsinki, 2019. gada 25.-26. novembris) - Somijas Prezidentūras sniegtā informācijā (*Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē esošs jautājums).*
5. Digitālās valdības konference (Helsinki, 2019. gada 22. oktobris) - Somijas Prezidentūras sniegtā informācijā (*Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē esošs jautājums).*

Latvijas delegācijas vadītājs 2019. gada 2. decembra (transporta jautājumi) sanāksmē būs satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Latvijas delegācijas vadītājs 2019. gada 3. decembra (telesakaru jautājumi) sanāksmē Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetencē esošajos jautājumos būs Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāvniecības Eiropas Savienībā vadītājas vietniece, vēstniece Alise Balode.

Iesniedzējs:

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vizē: valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa

Elīna Šimiņa-Neverovska

67028254

elina.simina@sam.gov.lv