



2021/2046(INI)

14.7.2021

## ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με μια στρατηγική βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας  
(2021/2046(INI))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Luisa Regimenti

PA\_NonLeg

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. καλεί την Επιτροπή να στηρίξει περαιτέρω την ανάπτυξη αξιόπιστων συστημάτων TN, προκειμένου να καταστούν οι μεταφορές ασφαλέστερες, αποτελεσματικότερες, πιο προσβάσιμες, οικονομικά προσιτότερες και χωρίς αποκλεισμούς·
2. συνιστά την ανάπτυξη αξιόπιστων προτύπων TN σε επίπεδο Ένωσης για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ανταλλαγή δεδομένων που αποκτώνται μέσω έξυπνων εφαρμογών, με παράλληλο σεβασμό των κανόνων για την προστασία των δεδομένων·
3. υπενθυμίζει τον ρόλο των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας στην ΕΕ, ο οποίος είναι ένας ταχέως αναπτυσσόμενος και καινοτόμος τομέας με, μεταξύ άλλων, σημαντικό κοινωνικό αντίκτυπο· καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να παρέχει κίνητρα για E&A στις πολυτροπικές μεταφορές και την κινητικότητα ως εφαρμογές υπηρεσίας (MaaS), παρέχοντας, όπου είναι δυνατόν και κατά περίπτωση, ευκαιρίες δημόσιας χρηματοδότησης και διασφαλίζοντας τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας· θεωρεί ότι η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα θα πρέπει να συμβάλει στο να καταστεί ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ πιο οικολογικός, εξυπνότερος και πιο ανθεκτικός, χωρίς αφήνει κανέναν στο περιθώριο·
4. θεωρεί ότι, για την περαιτέρω ανάπτυξη της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, οι αρχές της ασφάλειας, της βιωσιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας δικαίου είναι ζωτικής σημασίας· επιβεβαιώνει τη σημασία της ανάπτυξης και της επένδυσης στην κινητικότητα που είναι οικονομικά προσιτή και προσβάσιμη σε όλους, ασφαλέστερη και πιο βιώσιμη· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν υπόψη τους στόχους αυτούς κατά την υλοποίηση ενός λειτουργικού πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, εξοπλισμένου για βιώσιμες και ευφυείς μεταφορές, όχι μόνο από περιβαλλοντική άποψη, αλλά και από την άποψη της κοινωνικής προσβασιμότητας και της ανταγωνιστικότητας του βιομηχανικού τομέα της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την επιβολή αξιόπιστων προτύπων TN στην Ένωση· σημειώνει ότι η Ένωση έχει τη δυνατότητα να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο σε ό,τι αφορά την προώθηση μιας κοινωνικά υπεύθυνης και βιώσιμης προσέγγισης της τεχνολογίας TN και της χρήσης της· τονίζει ότι η ανάπτυξη, η εγκατάσταση και η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης, της ρομποτικής και των συναφών τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένων του λογισμικού, των αλγορίθμων και των δεδομένων που χρησιμοποιούνται ή παράγονται από τις εν λόγω τεχνολογίες, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους και σε ολόκληρο το μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού τους, να συμβάλλουν στην πράσινη μετάβαση και να στηρίζουν την επίτευξη των στόχων της κλιματικής ουδετερότητας και της κυκλικής οικονομίας·

5. τονίζει ότι, σε έναν τομέα όπως η κινητικότητα, τα αποκλειστικά δικαιώματα στα δεδομένα μπορούν να δημιουργήσουν φραγμό στην είσοδο στην αγορά και να αυξήσουν το κόστος των συναλλαγών· σημειώνει ότι ένα τέτοιο εμπόδιο μπορεί να είναι επιζήμιο για τους φορείς εκμετάλλευσης, τις ΜΜΕ, τις νεοφυείς επιχειρήσεις και, ενδεχομένως, για το κοινό, και θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει εμπόδιο για τον στόχο βάσει του οποίου δεν πρέπει να μείνει κανείς στο περιθώριο· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τη διαλειτουργικότητα και τη φορητότητα των δεδομένων για τους φορείς εκμετάλλευσης και τους χρήστες, να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο μονοπωλίων στον τομέα αυτό και να διασφαλίσουν ένα κανονιστικό πλαίσιο που θα καθιστά την ΕΕ γόνιμο έδαφος για τις ΜΜΕ και τις νεοφυείς επιχειρήσεις όσον αφορά την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, μεταξύ άλλων μέσω της απλούστευσης της πρόσβασής τους σε πιστώσεις· τονίζει τη σημασία μιας συζήτησης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να προωθηθεί το ζήτημα της πρόσβασης σε δεδομένα που παράγονται από μηχανές, με στόχο τη βελτίωση της ανταλλαγής και της ολοκλήρωσης των δεδομένων· υπογραμμίζει ότι η ισχυρή ανθεκτικότητα στον κυβερνοχώρο και η συνεργασία με βάση την αμοιβαία και δίκαιη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών θα πρέπει να αποτελούν την υποκείμενη βάση· τονίζει τη σημασία της ενίσχυσης των βιομηχανικών ικανοτήτων που σχετίζονται με την ψηφιακή αλυσίδα εφοδιασμού στον ευρωπαϊκό χώρο, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού και της κατασκευής εξαρτημάτων, πλατφορμών λογισμικού και τεχνολογίας του διαδικτύου των πραγμάτων (IoT) για την περαιτέρω παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και αυτοματοποίηση των μεταφορών και της κινητικότητας·
6. συνιστά η στρατηγική για την αειφόρο και έξυπνη κινητικότητα να συνδεθεί δεόντως με τη μελλοντική ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα, ιδίως με τον νόμο για τη διακυβέρνηση των δεδομένων, χωρίς να αγνοούνται οι στόχοι που αφορούν μια πιο πράσινη και βιώσιμη κοινωνία και οικονομία, αλλά και την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των πολιτών· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, την καθιέρωση πρόσθετου ελέγχου και προϋποθέσεων για τη διασφάλιση αποτελεσματικών εγγυήσεων όσον αφορά την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της έξυπνης κινητικότητας, ιδίως προκειμένου να παρασχεθεί στα υποκείμενα των δεδομένων αποτελεσματική διαλειτουργικότητα και φορητότητα των προσωπικών τους δεδομένων·
7. επιμένει στην ανάγκη προστασίας των οχημάτων και των συστημάτων έξυπνης κινητικότητας από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, ιδίως όταν εμπλέκονται τα ιδιωτικά δεδομένα των χρηστών έξυπνων μέσων κινητικότητας· επισημαίνει ότι η πρόσβαση των χρηστών στα δεδομένα τους είναι αναγκαία για τον καθορισμό της αιτίας των ατυχημάτων, αλλά και για τον σκοπό του δικαιώματος υπεράσπισής τους κατά την ανάληψη της ευθύνης τους·
8. επισημαίνει ότι οι φορείς του δημόσιου τομέα, ιδίως όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, θα πρέπει να συμμορφώνονται με το δίκαιο περί ανταγωνισμού κατά τη θέσπιση των αρχών περαιτέρω χρήσης των δεδομένων που κατέχουν, αποφεύγοντας κατά το δυνατόν τη σύναψη συμφωνιών που μπορεί να έχουν ως στόχο ή αποτέλεσμα τη δημιουργία αποκλειστικών δικαιωμάτων για την περαιτέρω χρήση ορισμένων δεδομένων· τονίζει ότι τέτοιες συμφωνίες θα πρέπει να είναι δυνατές, μόνο όταν είναι δικαιολογημένες και απαραίτητες για την

παροχή υπηρεσίας δημόσιου συμφέροντος· υπενθυμίζει ότι οι φορείς του δημόσιου τομέα πρέπει να καθιστούν τα δεδομένα διαθέσιμα για περαιτέρω χρήση σύμφωνα με την οδηγία για τα ανοικτά δεδομένα· συνιστά οι ιδιωτικοί φορείς που δραστηριοποιούνται σε τέτοιους τομείς δημόσιου συμφέροντος να υπόκεινται σε παρόμοιες υποχρεώσεις·

9. υποστηρίζει τη χρήση ανθρωποκεντρικής τεχνητής νοημοσύνης για τις μεταφορές του μέλλοντος, με χαρακτηριστικά όπως η προγνωστική συντήρηση, ενώ παράλληλα εξακολουθεί να δίνει έμφαση στην κεντρική σημασία του ανθρώπινου παράγοντα, στους συνδεδεμένους εγγενείς κινδύνους και στις πρόσθετες τεχνικές προκλήσεις, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία και την αξιοπιστία, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις πτυχές που αφορούν την ευθύνη· ζητεί, ως εκ τούτου, πρότυπα της ΕΕ σχετικά με την ευθύνη των μέσων μεταφοράς που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη, προκειμένου να διασφαλιστούν η ασφάλεια και η ασφάλεια δικαίου· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της διατήρησης του ηγετικού ρόλου της ΕΕ στην κατασκευή και τις υπηρεσίες εξοπλισμού μεταφορών και την ανάγκη βελτίωσης της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας μέσω αποτελεσματικών και ανθεκτικών αλυσίδων εφοδιαστικής· παρατηρεί ότι απαιτείται υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας για την επίτευξη κοινωνικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, αλλά ότι αυτό συχνά αποτελεί ζήτημα τιμών (των εισιτηρίων), κάτι που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κοινωνικό ντάμπινγκ και άλλες παρόμοιες επιχειρηματικές πρακτικές για να διατηρηθεί το κόστος τεχνητά χαμηλό εις βάρος των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών·
10. τονίζει ότι η βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα στην ΕΕ θα ωφεληθεί από ένα νέο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα καλύπτει τις αναδυόμενες τεχνολογίες και τη χρήση τους στον τομέα των μεταφορών, όπως οι τεχνολογίες ΤΝ· υπενθυμίζει, στο πλαίσιο αυτό, την ανάγκη για ένα σαφές δεοντολογικό πλαίσιο για την επίτευξη αξιόπιστης ΤΝ, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας, της προστασίας, του σεβασμού της ανθρώπινης αυτονομίας, της εποπτείας και των πτυχών που αφορούν την ευθύνη, κάτι που θα αυξήσει τα οφέλη που μοιράζονται όλοι και θα είναι καίριας σημασίας για την τόνωση των επενδύσεων στην έρευνα και την καινοτομία, την ανάπτυξη δεξιοτήτων και την υιοθέτηση της ΤΝ από τις δημόσιες υπηρεσίες·
11. συνιστά να αναπτυχθούν αξιόπιστα πρότυπα ΤΝ σε επίπεδο ΕΕ για όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της αυτοκινητοβιομηχανίας, και για τη δοκιμή οχημάτων βασιζόμενων στην ΤΝ και συναφών προϊόντων και υπηρεσιών· επισημαίνει ότι η ενωσιακή προσέγγιση της τεχνολογίας ΤΝ θα πρέπει να αποσκοπεί στην εξασφάλιση της εμπιστοσύνης των πολιτών, στην εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και στην ενίσχυση της κοινής κοινωνικής ευθύνης· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, τους κινδύνους της χρήσης ΤΝ για την ασφάλεια των χρηστών και των φορέων εκμετάλλευσης στον τομέα των μεταφορών, οι οποίοι μπορεί να οφείλονται σε πιθανά ελαττώματα σχεδιασμού ή σε κακή ποιότητα ή διαθεσιμότητα των δεδομένων· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, την ανάγκη για συγκεκριμένες και συντονισμένες προσαρμογές των καθεστώτων ευθύνης σε αυτόν τον τομέα, προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο βεβαιότητας για τους ταξιδιώτες και τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα, με ιδιαίτερη αναφορά στο καθεστώς αστικής ευθύνης, τη δυνατότητα αποζημίωσης των ζημιών και την κατανομή και ικανοποίηση του βάρους της απόδειξης, σε περιπτώσεις όπου τα συστήματα ΤΝ εμπλέκονται σε ανθρώπινες αποφάσεις και συμβάντα που συνεπάγονται ζημιές σε πρόσωπα ή

περιουσιακά στοιχεία· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς την Επιτροπή να επικαιροποιήσει τους σχετικούς κανόνες περί αστικής ευθύνης που ισχύουν για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που βασίζονται στην ΤΝ, ιδίως στον τομέα της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, όπου θα πρέπει να αξιολογείται δεόντως ο κίνδυνος που επωμίζονται τα άτομα στον δημόσιο χώρο·

12. επαναλαμβάνει την ανάγκη για ισορροπία μεταξύ, αφενός, της πράσινης κινητικότητας και, αφετέρου, του στόχου να μην μείνει κανείς στο περιθώριο· στο πλαίσιο αυτό, τονίζει την ανάγκη να είναι διαθέσιμη η κινητικότητα σε προσιτές τιμές για όλους, να είναι καλύτερα συνδεδεμένη για τις αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές και να προσφέρει κατάλληλες κοινωνικές συνθήκες σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων·
13. υπενθυμίζει το δυναμικό της τεχνολογίας blockchain στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να εντοπίζονται οι δεσμεύσεις των επιχειρήσεων όσον αφορά την περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα, μεταξύ άλλων σε σχέση με την εισαγωγή πρώτων υλών και μεταποιημένων υλικών· καλεί την Επιτροπή να αξιοποιήσει πλήρως τις τεχνολογίες blockchain για την παρακολούθηση των αλυσίδων αξίας, παράλληλα με την παρακολούθηση και την αποφυγή έμμεσων δυσμενών επιπτώσεων, όπως η εκθετική αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας·
14. υπενθυμίζει την ανάγκη συμμόρφωσης με τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων (ΓΚΠΔ) κατά τη συλλογή και την ερμηνεία δεδομένων από έξυπνες συσκευές και ΤΝ που σχετίζεται με την κινητικότητα· υπενθυμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι πρέπει να γίνεται σωστή διάκριση μεταξύ των δεδομένων μη προσωπικού χαρακτήρα και των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· τονίζει την ανάγκη να δοθεί στα συστήματα η δυνατότητα προστασίας από την ηλεκτρονική πειρατεία και τις επιθέσεις στον κυβερνοχώρο· επισημαίνει ότι θα πρέπει να εφαρμόζονται σαφή μέτρα για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την ασφάλεια κατά τη συλλογή και τη χρήση των δεδομένων των καταναλωτών· στο πλαίσιο αυτό, καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να προωθεί την υιοθέτηση της ΤΝ στον τομέα των μεταφορών και να διασφαλίσει τον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση των τεχνολογιών ΤΝ· συνιστά να αρθούν οι περιττοί νομικοί φραγμοί που αφορούν αποκλειστικά δικαιώματα, ώστε να απελευθερωθεί το δυναμικό της χρήσης δεδομένων μη προσωπικού χαρακτήρα και να ενθαρρυνθεί η καινοτομία στην ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των εξελίξεων που βασίζονται σε ελεύθερο λογισμικό ανοικτής πηγής· τονίζει ότι κάθε ρύθμιση ή πρωτοβουλία πολιτικής θα πρέπει να αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητα του πλαισίου της κινητικότητας και τον καθοριστικό ρόλο των δημόσιων αρχών, και θα πρέπει να ενισχύει την ικανότητά τους να επιτυγχάνουν τους πράσινους και ψηφιακούς στόχους της ΕΕ·
15. τονίζει τη σημασία της στήριξης της έρευνας και της καινοτομίας για την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών κινητικότητας, καθώς και ανταγωνιστικών, βιώσιμων και κυκλικών προϊόντων και υπηρεσιών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις της ΕΕ διατηρούν την παγκόσμια ηγετική τους θέση στον τομέα· θεωρεί, επιπλέον, ότι η στρατηγική θα πρέπει να αποσκοπεί περαιτέρω στη δημιουργία διασφαλίσεων για τους εργαζομένους στον τομέα και στην οικονομική βιωσιμότητα των επενδύσεων για τη βιομηχανία της ΕΕ· εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι η στρατηγική της Επιτροπής δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένες δεσμεύσεις ή δράσεις έναντι των

εργαζομένων· υπογραμμίζει την ανάγκη για συγκεκριμένες δράσεις πολιτικής για την εξάλειψη των υφιστάμενων εμποδίων για την ένταξη και παραμονή των γυναικών στον τομέα των μεταφορών· τονίζει ότι τα οχήματα με υψηλά επίπεδα προηγμένων συστημάτων οδήγησης θα πρέπει να συνεχίσουν να θέτουν τον οδηγό στο επίκεντρο του καθήκοντος οδήγησης, και ότι τα πλήρως αυτόνομα οχήματα θα πρέπει να ρυθμίζονται επαρκώς ώστε να ακυρώνονται τυχόν επιθετικοί ελιγμοί έναντι άλλων χρηστών του οδικού δικτύου·

16. επισημαίνει ότι ένα ψηφιακό σύστημα έκδοσης εισιτηρίων σε ενωσιακό επίπεδο ενδέχεται να μην αποτελεί κατάλληλη λύση σε τοπικό επίπεδο, καθώς ενέχει τον κίνδυνο εκτροπής πελατών από τοπικές εταιρείες προς διεθνείς πλατφόρμες, περιορίζοντας έτσι και την ικανότητα των τοπικών αρχών να διαχειρίζονται την κινητικότητα στην περιοχή τους· καλεί την Επιτροπή να διαθέσει ειδικά κονδύλια για τη σύνδεση των γεωγραφικά μειονεκτουσών περιοχών, προκειμένου να προωθήσει τη δημιουργία πολυτροπικών υποδομών και να προσφέρει υπηρεσίες μεταφορών που δεν εισάγουν διακρίσεις εις βάρος οιασδήποτε πολιτών της Ένωσης· ζητεί επίσης να εκπονηθούν σχέδια που να συνάδουν με τις ιδιαιτερότητες κάθε χώρας, ιδίως στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, καθώς και στις αγροτικές, νησιωτικές και ορεινές περιοχές· τονίζει ότι πρέπει να εξασφαλιστούν εναλλακτικά μέσα σε πιο τοπικό επίπεδο για τις δημόσιες συγκοινωνίες, με επαρκή δικαιώματα για τους επιβάτες, προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση όλων· υπενθυμίζει τις δυνατότητες που παρέχουν οι έξυπνες μεταφορές για κοινωνική ένταξη, ιδίως προς όφελος των ατόμων με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα·
17. σημειώνει, προκειμένου να επιτευχθούν υψηλότερα επίπεδα οδικής ασφάλειας, μεταφορικής ικανότητας και περαιτέρω μείωσης των εκπομπών, ότι είναι σημαντικό να απαιτηθεί μελλοντικά η εφαρμογή υποχρεωτικών και διαλειτουργικών ικανοτήτων επικοινωνίας μεταξύ οχήματος και οποιουδήποτε άλλου συστήματος σε όλα τα νέα οχήματα για τις οδικές μεταφορές· προσθέτει ότι ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας στον κυβερνοχώρο έχει μεγάλη σημασία για τη λειτουργία και την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας·
18. τονίζει ότι, ενόψει της ανάπτυξης ενσωματωμένου ψηφιακού περιεχομένου και αντικειμένων και συσκευών που συνδέονται με το διαδίκτυο των πραγμάτων, μεταξύ άλλων στον τομέα της έξυπνης κινητικότητας, θα πρέπει να διασφαλιστεί η κατάλληλη εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τις δημόσιες υπηρεσίες, αφενός, και των κανόνων σχετικά με τις συμβάσεις για την προμήθεια ψηφιακού περιεχομένου και ψηφιακών υπηρεσιών, αφετέρου·
19. σημειώνει τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων<sup>1</sup> σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, που δημοσιεύτηκε στις 18 Φεβρουαρίου 2021· τονίζει ότι οιαδήποτε αναθεώρηση των κανόνων περί της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) πρέπει να ενισχύει τον διάλογο σε επίπεδο ΕΕ και να περιλαμβάνει προηγούμενη επαγγελματική ανάλυση υψηλού επιπέδου και διαβούλευση με τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες και τις υπηρεσίες μεταφορών, προκειμένου να προσδιοριστούν οι εδαφικές και επενδυτικές προτεραιότητες και ο ακριβής ορισμός του «πολυτροπικού συστήματος ΥΔΥ», για λόγους ασφάλειας

---

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

δικαίου· ζητεί να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη θαλάσσια εδαφική συνέχεια· τονίζει ότι, προκειμένου να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της αγοράς της ΕΕ, είναι αναγκαίο να ενισχυθεί η συμβολή εναλλακτικών λύσεων στις οποίες ο βιομηχανικός τομέας της ΕΕ κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως, εν αναμονή της ανάπτυξης εμπειρογνωμοσύνης σε τεχνολογικά περιβάλλοντα που δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί πλήρως ή αποτελούν αποκλειστικό προνόμιο εταιρειών εκτός ΕΕ·

20. σημειώνει ότι το σημείο 10(2) της στρατηγικής αναγνωρίζει ότι, για να επιτευχθεί συστημική αλλαγή, πρέπει να υπάρχουν ευρέως διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις· θεωρεί ότι πρόκειται για «δικαίωμα στην ενεργό κινητικότητα», δηλαδή ότι κάθε πολίτης της ΕΕ που επιθυμεί να πάει στη δουλειά του ή στο σχολείο πεζή ή με ποδήλατο θα πρέπει να είναι σε θέση να το πράξει, και να μην παρεμποδίζεται από εμπόδια όπως τα μη ασφαλή οδικά δίκτυα·
21. τονίζει ότι η ποδηλασία και η κοινή χρήση ποδηλάτων αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του πολυτροπικού συστήματος μεταφορών της ΕΕ και ότι τα συστήματα υπηρεσιών MaaS και MMTIS θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε όλες τις σχετικές πολιτικές, συστήματα, χρηματοδότηση έργων και ερευνητικά έργα· τονίζει ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ενεργό κινητικότητα έναντι των μεμονωμένων μηχανοκίνητων μεταφορών μέσω αυτών των μέτρων· θεωρεί ότι, στο πλαίσιο αυτής της ολοκλήρωσης, τα δεδομένα και οι υπηρεσίες για την ποδηλασία και τη δημόσια κοινή χρήση ποδηλάτων πρέπει να είναι διαλειτουργικά και εύκολα διαθέσιμα στις δημόσιες αρχές· πιστεύει ότι τα δεδομένα και οι διαδικασίες του συστήματος για την ποδηλασία θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε εργασία για την τυποποίηση της έκδοσης εισιτηρίων σε επίπεδο ΕΕ.



## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	13.7.2021
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+ : 21 - : 1 0 : 2
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</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>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath
<b>Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Gwendoline Delbos-Corfield

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή