



Odbor za pravna pitanja

2021/2046(INI)

14.7.2021

MIŠLJENJE

Odbora za pravna pitanja

upućeno Odboru za promet i turizam

o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost
(2021/2046(INI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Luisa Regimenti

PA_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za pravna pitanja poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

1. poziva Komisiju da dodatno podupre razvoj pouzdanih sustava umjetne inteligencije kako bi prijevoz postao sigurniji, učinkovitiji, dostupniji, cjenovno pristupačniji i uključiviji;
2. preporučuje razvoj pouzdanih standarda umjetne inteligencije na razini Unije za sve vrste prijevoza, posebno u pogledu interoperabilnosti i razmjene podataka dobivenih pametnim aplikacijama, uz poštovanje pravila o zaštiti podataka;
3. podsjeća na ulogu prava intelektualnog vlasništva za daljnji razvoj održivog i pametnog sektora mobilnosti u EU-u, inovativnog sektora koji brzo raste i ima, među ostalim, znatan društveni utjecaj; poziva Komisiju da javnim financiranjem i zaštitom prava intelektualnog vlasništva nastavi poticati istraživanje i razvoj aplikacija u području multimodalnog prometa i mobilnosti kao usluge; smatra da bi Strategija za održivu i pametnu mobilnost trebala doprinijeti tome da prometni sektor EU-a postane zeleniji, pametniji i otporniji, a da pritom nitko ne bude zapostavljen;
4. smatra da su za daljnji razvoj održive i pametne mobilnosti presudna načela sigurnosti, održivosti, učinkovitosti i pravne sigurnosti; potvrđuje važnost razvoja i ulaganja u mobilnost koja je cjenovno pristupačna i dostupna svima, sigurnija i održivija; poziva Komisiju i države članice da te ciljeve uzmu u obzir pri uvođenju operativne multimodalne transeuropske prometne mreže opremljene za održiv i intelligentan promet, i to ne samo u pogledu zaštite okoliša već i u pogledu socijalne dostupnosti i konkurentnosti industrijskog sektora EU-a; poziva Komisiju da blisko surađuje s državama članicama na osmišljavanju, primjeni i provedbi pouzdanih standarda za umjetnu inteligenciju na razini Unije; napominje da Unija ima potencijal postati globalni predvodnik u promicanju društveno odgovornog i održivog pristupa tehnologiji umjetne inteligencije i njezinoj uporabi; naglašava da bi se pri razvoju, uvođenju i upotrebi umjetne inteligencije, robotike i s njima povezanih tehnologija, uključujući računalne programe, algoritme i podatke koje takve tehnologije upotrebljavaju ili proizvode, trebao uzeti u obzir njihov ekološki otisak tijekom životnog ciklusa i duž cijelog njihova opskrbnog lanca, doprinijeti zelenoj tranziciji i poduprijeti postizanje ciljeva klimatske neutralnosti i kružnog gospodarstva;
5. naglašava da u sektoru kao što je mobilnost isključivost prava na podatke može otežati ulazak na tržište i prouzročiti povećane transakcijske troškove; napominje da takva otežavajuća okolnost mogla štetiti prijevoznicima, malim i srednjim poduzećima, start-up poduzećima i potencijalno javnosti te bi također mogla predstavljati prepreku za ostvarivanje cilja da se nitko ne zapostavi; poziva, u tom pogledu, Komisiju i države članice da uspostave pravila o interoperabilnosti i prenosivosti podataka za prijevoznike i korisnike, pozabave se rizikom od monopola u tom sektoru i osiguraju regulatorni okvir kojim bi EU postao plodno tlo na kojem će mala i srednja poduzeća i start-up poduzeća razvijati nove tehnologije, među ostalim pojednostavljenjem njihova pristupa kreditiranju; ističe važnost rasprave s relevantnim dionicima kako bi se ostvario napredak u pogledu pristupa strojno generiranim podacima radi poboljšanja razmjene i

integracije podataka; naglašava da bi snažna kiberotpornost i suradnja utemeljena na uzajamnoj i poštenoj razmjeni podataka među relevantnim stranama trebale biti temeljna premla; ističe važnost jačanja industrijskih kapaciteta povezanih s digitalnim lancem opskrbe u europskom prostoru, uključujući projektiranje i proizvodnju komponenti, softverskih platformi i tehnologije interneta stvari kako bi se dodatno elektrificirali i automatizirali prijevoz i mobilnost;

6. preporučuje da se Strategija za održivu i pametnu mobilnost na odgovarajući način poveže s budućom europskom strategijom za podatke, posebno s Aktom o upravljanju podacima, a da se pritom iz vida ne izgube ciljevi usmjereni na zelenije i održivije društvo i gospodarstvo, kao i na zaštitu privatnosti i osobnih podataka građana; u tom pogledu poziva na dodatni nadzor i stvaranje uvjeta kojima će se zajamčiti učinkovite zaštitne mјere koje se odnose na zaštitu osobnih podataka u kontekstu pametne mobilnosti, posebno kako bi se osobama čiji se podaci obrađuju omogućila učinkovita interoperabilnost i prenosivost njihovih osobnih podataka;
7. ustraje u tome da je potrebno zaštititi vozila i sustave pametne mobilnosti od kibernapada, posebno kada je riječ o privatnim podacima korisnika sredstava pametne mobilnosti; konstatira da je pristup korisnika njihovim podacima ključan za utvrđivanje uzroka nesreća, ali i za potrebe njihova prava na obranu kad je riječ o njihovoj odgovornosti;
8. ističe da bi tijela javnog sektora, posebno ona koja djeluju u sektoru prometa i mobilnosti, trebala poštovati pravo tržišnog natjecanja pri utvrđivanju načela za ponovnu uporabu podataka koje posjeduju, pri čemu u najvećoj mogućoj mjeri trebaju izbjegavati sklapanje sporazuma koji bi mogli imati za cilj ili prouzročiti stvaranje isključivih prava za ponovnu uporabu određenih podataka; takvi bi sporazumi trebali biti mogući samo kad je to opravdano i nužno za pružanje usluge od javnog interesa; podsjeća da tijela javnog sektora stavljuju na raspolaganje podatke za ponovnu uporabu kako je propisano Direktivom o otvorenim podacima; preporučuje da se za privatne subjekte koji djeluju u sektorima od javnog interesa odrede slične obvezе;
9. podržava uporabu umjetne inteligencije za prijevoz budućnosti s obilježjima kao što je održavanje po stanju, pri čemu ljudski čimbenik, s time inherentno povezani rizici i dodatni tehnički izazovi moraju zadržati središnju ulogu, posebno u pogledu sigurnosti, zaštite i pouzdanosti te uzimajući u obzir aspekte odgovornosti; stoga poziva na uspostavu standarda EU-a u pogledu odgovornosti za prijevozna sredstva koja se temelje na umjetnoj inteligenciji kako bi se zajamčila sigurnost i pravna sigurnost; u tom kontekstu ističe važnost zadržavanja vodstva EU-a u proizvodnji i prometne opreme i uslugama te potrebu za poboljšanjem globalne konkurentnosti s pomoću učinkovitih i otpornih logističkih lanaca; primjećuje da je za postizanje socijalne i ekološke održivosti potrebna visoka razina ambicije, ali da je to često pitanje cijena (karata), što bi moglo dovesti do socijalnog dampinga i drugih poslovnih praksi kako bi se troškovi na umjetan način održali niskima na štetu radnika u prometnom sektoru;
10. naglašava da bi održiva i pametna mobilnost u EU-u imala koristi od novog regulatornog okvira koji se odnosi na tehnologije u nastajanju i njihovu uporabu u prometnom sektoru, kao što su tehnologije umjetne inteligencije; u tom pogledu podsjeća na potrebu za jasnim etičkim okvirom za uvođenje pouzdane umjetne

inteligencije, uključujući aspekte sigurnosti, zaštite, poštovanja ljudske autonomije, nadzora i odgovornosti, kojim će se povećati koristi koje dijele svi i koji će biti ključan za poticanje ulaganja u istraživanje i inovacije, razvoj vještina i uvođenje umjetne inteligencije u javne službe;

11. preporučuje razvoj pouzdanih standarda za umjetnu inteligenciju na razini Unije za sve vrste prijevoza, uključujući automobilsku industriju, te za testiranje vozila s umjetnom inteligencijom i s njima povezanih proizvoda i usluga; nadalje ističe da bi pristupom EU-a prema tehnologiji umjetne inteligencije trebalo stići povjerenje stanovništva, služiti javnom interesu i ojačati zajedničku društvenu odgovornost; u tom kontekstu ističe rizike koje uporaba umjetne inteligencije predstavlja za sigurnost korisnika i prijevoznika u prometnom sektoru, a koji mogu nastati zbog mogućih nedostataka u projektiranju ili loše kvalitete ili dostupnosti podataka; u tom pogledu ističe potrebu za konkretnim i uskladenim prilagodbama sustava odgovornosti u tom području kako bi se zajamčila visoka razina sigurnosti za putnike i trgovacka društva koja posluju u tom sektoru, s posebnim naglaskom na režimu građanskopravne odgovornosti, naknadi štete te raspodjeli tereta dokazivanja i njegovu zadovoljenju u slučajevima u kojima sustavi umjetne inteligencije sudjeluju u ljudskim odlukama i događajima u kojima je osobama ili imovini nanesena šteta; ponavlja poziv Komisiji da ažurira relevantna pravila o građanskopravnoj odgovornosti koja se primjenjuju na proizvode i usluge utemeljene na umjetnoj inteligenciji, posebno u sektoru održive i pametne mobilnosti u kojem bi trebalo propisno procijeniti rizik koji snose pojedinci u javnom prostoru;
12. ponovno ističe potrebu za ravnotežom između, s jedne strane, zelene mobilnosti i, s druge strane, cilja da nitko ne bude zapostavljen; u tom pogledu ističe da mobilnost treba biti dostupna svima po pristupačnim cijenama, da treba bolje povezati ruralna i udaljena područja te ponuditi odgovarajuće socijalne uvjete u skladu s europskim stupom socijalnih prava;
13. podsjeća na potencijal tehnologije lanca blokova u prometnom sektoru kako bi se pratile korporativne obveze u pogledu ekološke i socijalne održivosti, među ostalim za uvoz sirovina i prerađenih materijala; poziva Komisiju da u potpunosti iskoristi tehnologije lanaca blokova za praćenje lanaca vrijednosti, uz istodobno praćenje i izbjegavanje neizravnih negativnih učinaka, kao što je eksponencijalni rast potrošnje energije;
14. podsjeća da je pri prikupljanju i tumačenju podataka iz pametnih uređaja i umjetne inteligencije povezane s mobilnošću potrebno poštovati Opću uredbu o zaštiti podataka; u tom smislu podsjeća da treba postojati razlika između neosobnih i osobnih podataka; ističe potrebu da se sustavima omogući zaštita od hakiranja i kibernapada; naglašava da bi pri prikupljanju i uporabi podataka potrošača trebale postojati jasne mјere zaštite privatnosti i sigurnosti; u tom pogledu poziva Komisiju da nastavi promicati uvođenje umjetne inteligencije u prometni sektor i da osigura poštovanje temeljnih prava, posebno uzimajući u obzir pristup tehnologijama umjetne inteligencije usmjeren na čovjeka; preporučuje uklanjanje nepotrebnih pravnih prepreka koje se odnose na isključiva prava kako bi se oslobođio potencijal uporabe neosobnih podataka i potaknule inovacije u EU-u, uključujući razvoj koji se temelji na besplatnom softveru otvorenog koda; ističe da bi se u svim propisima ili inicijativama politika trebala prepoznati specifičnost mobilnosti u danom kontekstu i ključna uloga javnih tijela te ojačati njihov kapacitet za ostvarivanje zelenih i digitalnih ciljeva EU-a;

15. ističe važnost podupiranja istraživanja i inovacija za razvoj inovativnih tehnologija mobilnosti, kao i konkurentnih, održivih i kružnih proizvoda i usluga kako bi se osiguralo da poslovni subjekti iz EU-a ostanu svjetski predvodnici u tom sektoru; osim toga, smatra da bi Strategija trebala biti usmjerena na osmišljavanje zaštitnih mjera za radnike u tom sektoru i gospodarsku održivost ulaganja u industriju EU-a; žali zbog činjenice da strategija Komisije ne sadržava nikakve konkretnе obveze niti mjere prema radnicima; naglašava potrebu za konkretnim mjerama politike kako bi se uklonile postojeće prepreke za žene da se uključe u prometni sektor i ostanu u njemu; ističe da bi u vozilima s visokom razinom naprednih sustava vožnje u središtu vozačkog zadatka i dalje bi trebao biti vozač, a potpuno autonomna vozila trebala bi biti odgovarajuće regulirana kako bi se eliminirali svi agresivni manevri prema drugim sudionicima u prometu;
16. napominje da digitalni sustav izdavanja karata na razini EU-a nije odgovarajuće rješenje na lokalnoj razini jer bi mogao preusmjeriti potrošače od lokalnih poduzeća na međunarodne platforme te tako ograničiti mogućnosti lokalnih vlasti da upravljaju mobilnošću na svojem teritoriju; poziva Komisiju da dodijeli posebna sredstva za povezivanje područja u geografski nepovoljnem položaju kako bi se promicalo stvaranje multimodalne infrastrukture i pružila usluga prijevoza kojom se ne diskriminira nijedan građanin Unije; nadalje, poziva na izradu planova u skladu s posebnostima svake zemlje, posebno u gusto naseljenim područjima, kao i ruralnim, otočnim i planinskim regijama; naglašava da je lokalnoj razini potrebno osigurati alternativna sredstva za javni prijevoz uz odgovarajuća prava putnika kako bi se svima zajamčio pristup; podsjeća na potencijal inteligentnog prometa za socijalnu uključenost, posebno u korist osoba s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću;
17. napominje da je za postizanje viših razina cestovne sigurnosti, kapaciteta i dalnjeg smanjenja emisija važno da se u svim novim vozilima za cestovni prijevoz ubuduće zahtijevaju obvezne i interoperabilne komunikacijske sposobnosti vozila s okolinom; dodaje da je visoka razina kibersigurnosti od velike važnosti za funkcioniranje i daljnji razvoj sektora održive i pametne mobilnosti;
18. ističe da bi s obzirom na razvoj ugrađenog digitalnog sadržaja te predmeta i uređaja povezanih s internetom stvari, među ostalim u sektoru pametne mobilnosti, trebalo osigurati odgovarajuće usklađivanje, s jedne strane, pravila koja se primjenjuju na javne usluge i, s druge strane, pravila o ugovorima o isporuci digitalnog sadržaja i digitalnih usluga;
19. prima na znanje rezultate procjene učinka¹ paketa za mobilnost I. na okoliš koja je objavljena 18. veljače 2021.; naglašava da svaka revizija pravila o obvezi pružanja javne usluge mora ojačati dijalog na razini EU-a i uključiti prethodnu stručnu analizu na visokoj razini i savjetovanje s državama članicama, regijama i agencijama u sektoru prometa kako bi se utvrđili teritorijalni i investicijski prioriteti i, zbog pravne sigurnosti, precizna definicija „multimodalnog sustava obveznog pružanja usluga”; poziva na posvećivanje posebne pozornosti pomorskom teritorijalnom kontinuitetu; naglašava da je, kako bi se održala konkurentnost tržišta EU-a, potrebno povećati doprinos

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

alternativnih rješenja u kojima je industrijski sektor EU-a svjetski predvodnik, te istodobno sačekati razvoj stručnog znanja u tehnološkim kontekstima koji još nisu potpuno razvijeni ili u kojima trgovačka društva koja nisu iz EU-a imaju isključivu prednost;

20. u točki 10(2) Strategije prepoznaće se da za postizanje sustavnih promjena održive alternative moraju biti široko dostupne; smatra to „pravom na aktivnu mobilnost”, odnosno da bi svaki građanin EU-a koji želi ići na posao ili u školu pješice ili biciklom trebao imati tu mogućnost, a ne da ga u tome sprečavaju prepreke kao što su nesigurne cestovne mreže;
21. naglašava da je vožnja biciklom i dijeljenje bicikala sastavni dio europskog multimodalnog prometnog sustava, i da bi programi MaaS i MMTIS koji se odnose na usluge trebali biti uključeni u sve relevantne politike, programe, financiranja projekata i istraživačke projekte; naglašava da bi aktivnoj mobilnosti trebalo dati prednost pred pojedinačnim motoriziranim prijevozom; smatra da u okviru te integracije podaci o vožnji biciklom i korištenju javnih bicikala te s tim povezanim uslugama moraju biti interoperabilni i lako dostupni tijelima javne vlasti; smatra da u svaki rad na normizaciji izdavanja karata na razini EU-a treba uključiti podatke o vožnji biciklom i sistemske procese.

INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Datum usvajanja	13.7.2021	
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:	21 1 2
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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 Stanganelli, Adrián Vázquez Lázara, Axel Voss, Marion Walsmann, Tiemo Wölken, Javier Zarzalejos	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 209. st. 7.	Gwendoline Delbos-Corfield	

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U NADLEŽNOM ODBORU

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

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani