



2021/2046(INI)

14.7.2021

ADVIES

van de Commissie juridische zaken

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit
(2021/2046(INI))

Rapporteur voor advies: Luisa Regimenti

PA_NonLeg

SUGGESTIES

De Commissie juridische zaken verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

1. verzoekt de Commissie de ontwikkeling van betrouwbare AI-systemen te blijven ondersteunen om ervoor te zorgen dat vervoer veiliger, efficiënter, toegankelijker, betaalbaarder en inclusiever wordt;
2. pleit voor de ontwikkeling van voor de hele Unie geldende betrouwbare AI-normen voor alle vervoerswijzen, met name met betrekking tot interoperabiliteit en het delen van gegevens die verkregen zijn via slimme toepassingen, waarbij de regels inzake gegevensbescherming in acht genomen moeten worden;
3. wijst op het belang van intellectuele-eigendomsrechten voor de verdere ontwikkeling van de sector duurzame en slimme mobiliteit in de EU, een snelgroeiende en innovatieve sector met een grote impact, onder meer op maatschappelijk vlak; verzoekt de Commissie om onderzoek en ontwikkeling op het gebied van multimodaal vervoer en mobiliteit als dienst (Mobility as a Service, MaaS)-toepassingen te blijven stimuleren door waar mogelijk en indien van toepassing publieke financieringsmogelijkheden aan te bieden en bescherming van intellectuele-eigendomsrechten te garanderen; is van oordeel dat de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit ertoe moet bijdragen dat de vervoerssector in de EU groener, slimmer en veerkrachtiger wordt, waarbij niemand aan zijn lot mag worden overgelaten;
4. is van mening dat de beginselen van veiligheid, duurzaamheid, doeltreffendheid en rechtszekerheid in het kader van de ontwikkeling van duurzame en slimme mobiliteit een cruciale rol spelen; wijst erop hoe belangrijk het is te investeren in de ontwikkeling van mobiliteit die betaalbaar, toegankelijk voor iedereen, veiliger en duurzamer is; verzoekt de Commissie en de lidstaten om deze doelstellingen in aanmerking te nemen bij de uitvoering van een operationeel multimodaal trans-Europees vervoersnetwerk dat toegerust is voor duurzaam en intelligent vervoer, niet alleen wat betreft milieuvriendelijkheid maar tevens wat betreft maatschappelijke toegankelijkheid en het concurrentievermogen van de industriële sector in de EU; verzoekt de Commissie nauw samen te werken met de lidstaten wat betreft de opstelling, invoering en handhaving van betrouwbare AI-normen in de Unie; merkt op dat de Unie het potentieel heeft een wereldleider te worden op het gebied van het bevorderen van een maatschappelijk verantwoorde en duurzame benadering van AI-technologie en het gebruik ervan; benadrukt dat bij de ontwikkeling, de invoering en het gebruik van artificiële intelligentie, robotica en aanverwante technologieën, waaronder software, algoritmen en gegevens die door dergelijke technologieën worden gebruikt of geproduceerd, rekening moet worden gehouden met de ecologische voetafdruk gedurende de levenscyclus en in de hele toeleveringsketen, en een bijdrage geleverd moet worden aan de groene transitie en de verwezenlijking van de doelstellingen op het gebied van klimaatneutraliteit en de circulaire economie;
5. benadrukt dat exclusieve data-rechten in een sector als mobiliteit een belemmering kunnen vormen voor markttoegang en kunnen leiden tot verhoogde transactiekosten;

merkt op dat een dergelijke belemmering schadelijk kan zijn voor exploitanten, kmo's, start-ups en mogelijk ook het publiek, en een ondermijnend effect kan hebben op het beginsel dat niemand aan zijn lot mag worden overgelaten; verzoekt de Commissie en de lidstaten in dit verband regels vast te stellen inzake de interoperabiliteit en overdraagbaarheid van gegevens voor exploitanten en gebruikers, het risico van monopolies in deze sector aan te pakken en te zorgen voor een regelgevingskader dat kmo's en start-ups in de EU een vruchtbare basis biedt om nieuwe technologieën te ontwikkelen, onder meer door hun toegang tot krediet te vereenvoudigen; benadrukt het belang van een discussie met relevante belanghebbenden om vooruitgang te boeken met betrekking tot de kwestie van de toegang tot door machines gegenereerde gegevens, met als doel het delen en integreren van gegevens te verbeteren; onderstreept dat een sterke cyberveerkracht en een samenwerking op basis van eerlijke onderlinge gegevensuitwisseling tussen de relevante betrokken actoren hierbij de grondslag moet vormen; wijst erop dat het belangrijk is dat de productiecapaciteit op het gebied van de digitale toeleveringsketen in de Europese ruimte wordt versterkt, onder meer wat betreft het ontwerp en de vervaardiging van componenten, softwareplatforms en technologie van het internet der dingen (Internet of Things, IoT) ten behoeve van de verdere elektrificatie en automatisering van vervoer en mobiliteit;

6. pleit ervoor dat de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zorgvuldig afgestemd wordt op de toekomstige Europese datastrategie, en met name op de verordening inzake datagovernance, en dat de doelstellingen inzake een groenere en duurzamere samenleving en economie, alsook de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en persoonsgegevens van burgers daarbij niet uit het oog verloren worden; dringt in dit verband aan op aanvullende controle en op het scheppen van voorwaarden om te voorzien in doeltreffende waarborgen met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens in het kader van slimme mobiliteit, met name om betrokkenen effectieve interoperabiliteit en overdraagbaarheid van hun persoonsgegevens te bieden;
7. benadrukt dat voertuigen en systemen voor slimme mobiliteit beschermd moeten worden tegen cyberaanvallen, met name waar sprake is van de aanwezigheid van privégegevens van gebruikers van slimme-mobiliteitsmiddelen; wijst erop dat de toegang van gebruikers tot hun gegevens niet alleen essentieel is om de oorzaak van ongevallen te helpen bepalen, maar ook met het oog op hun recht van verdediging wanneer zij aansprakelijk worden gesteld;
8. wijst erop dat overheidsdiensten, met name in de vervoers- en mobiliteitssector, bij het vaststellen van de beginselen voor het hergebruik van gegevens waarover zij beschikken het mededingingsrecht moeten naleven en zoveel mogelijk moeten vermijden overeenkomsten te sluiten die tot doel of tot gevolg kunnen hebben dat exclusieve rechten voor het hergebruik van bepaalde gegevens worden gecreëerd; wijst erop dat dergelijke overeenkomsten alleen toegestaan mogen worden indien ze gerechtvaardigd en noodzakelijk zijn voor het verrichten van een dienst van algemeen belang; herinnert eraan dat overheidsdiensten gegevens beschikbaar moeten maken voor hergebruik, zoals bepaald in de richtlijn inzake open data; pleit ervoor dat particuliere entiteiten die activiteiten ontplooiën in sectoren van algemeen belang eveneens aan dergelijke verplichtingen onderworpen worden;
9. steunt het gebruik van mensgerichte artificiële intelligentie voor het vervoer van de

toekomst, met kenmerken als voorspellend onderhoud, waarbij de menselijke factor centraal moet blijven staan, en aandacht besteed moet blijven worden aan de inherente risico's en aanvullende technische uitdagingen die gepaard gaan met AI, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging en betrouwbaarheid, waarbij tevens naar behoren rekening moet worden gehouden met aansprakelijkheidsaspecten; dringt daarom aan op EU-normen inzake aansprakelijkheid in verband met vervoermiddelen waarbij gebruik wordt gemaakt van artificiële intelligentie, om veiligheid en rechtszekerheid te waarborgen; wijst er in dit verband op dat het belangrijk is dat de EU haar leiderspositie op het gebied van de productie van vervoersapparatuur en dienstverlening op dit gebied behoudt en dat het mondiale concurrentievermogen van de EU verbeterd moet worden door middel van efficiënte en veerkrachtige logistieke ketens; merkt op dat een hoog ambitieniveau noodzakelijk is om sociale duurzaamheid en ecologische duurzaamheid te bereiken, maar dat dit vaak een kwestie is van (ticket-)prijzen, wat kan leiden tot sociale dumping en andere, soortgelijke zakelijke praktijken om de kosten kunstmatig laag te houden ten nadele van werknemers in de vervoerssector;

10. benadrukt dat duurzame en slimme mobiliteit in de EU gebaat zou zijn bij een nieuw regelgevingskader inzake opkomende technologieën, zoals AI-technologieën, en het gebruik daarvan in de vervoerssector; wijst er in dit verband nogmaals op dat er behoefte is aan een duidelijk ethisch kader voor de totstandbrenging van betrouwbare AI, onder meer met betrekking tot veiligheid, beveiliging, eerbiediging van de menselijke autonomie, toezicht en aansprakelijkheid, hetgeen meer voordelen zal opleveren die door iedereen worden gedeeld en zeer belangrijk zal zijn voor het stimuleren van investeringen in onderzoek en innovatie, de ontwikkeling van vaardigheden en de invoering van AI door overheidsdiensten;
11. pleit voor de ontwikkeling van voor de hele Unie geldende betrouwbare AI-normen voor alle vervoerswijzen, waaronder de autosector, en voor het testen van op AI gebaseerde voertuigen en aanverwante producten en diensten; wijst er tevens op dat de EU-benadering van AI-technologie vertrouwen moet wekken bij burgers, het algemeen belang moet dienen en moet bijdragen aan gedeelde maatschappelijke verantwoordelijkheid; wijst in dit verband op de risico's van het gebruik van AI voor de veiligheid van gebruikers en exploitanten in de vervoerssector, die het gevolg kunnen zijn van mogelijke ontwerpfouten of data van ontoereikende kwaliteit of beschikbaarheid; wijst in dit verband op de noodzaak van specifieke en gecoördineerde aanpassingen van de aansprakelijkheidsregelingen op dit gebied, om reizigers en ondernemingen die actief zijn in de sector een hoge mate van zekerheid te bieden, met name wat betreft het stelsel van wettelijke aansprakelijkheid, mogelijkheden voor schadeloosstelling, de verdeling van de bewijslast en het leveren van bewijs, in gevallen van door AI-systemen ondersteunde menselijke besluitvorming en situaties waarin sprake is van schade aan personen of eigendommen; herhaalt zijn verzoek aan de Commissie om de geldende regels inzake civielrechtelijke aansprakelijkheid voor op AI gebaseerde producten en diensten te actualiseren, met name in de sector duurzame en slimme mobiliteit, waar het door het individu gedragen risico in de openbare ruimte zorgvuldig moeten worden beoordeeld;
12. herhaalt dat er gestreefd moet worden naar een evenwicht tussen aan de ene kant groene mobiliteit en aan de andere kant het beginsel dat niemand aan zijn lot mag worden overgelaten; wijst er in dit kader op dat mobiliteit voor iedereen beschikbaar en

betaalbaar moet zijn, dat plattelands- en afgelegen gebieden betere verbindingen moeten krijgen en dat goede sociale voorwaarden gewaarborgd moeten worden, overeenkomstig de Europese pijler van sociale rechten;

13. herinnert aan het potentieel van blockchaintechnologie in de vervoerssector als het gaat om het traceren van de verbintenissen van bedrijven op het gebied van milieu en sociale duurzaamheid, onder meer in het kader van de invoer van grondstoffen en verwerkte materialen; verzoekt de Commissie om ten volle gebruik te maken van blockchaintechnologieën om waardeketens te monitoren, en tegelijkertijd indirecte negatieve effecten zoals exponentiële groei van het energieverbruik te monitoren en te voorkomen;
14. herinnert eraan dat de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) bij het verzamelen en interpreteren van gegevens van slimme apparaten en mobiliteitgerelateerde AI moet worden nageleefd; herinnert er in die zin aan dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen niet-persoonsgebonden gegevens en persoonsgegevens; benadrukt dat systemen bestand moeten zijn tegen hacking en cyberaanvallen; benadrukt dat er duidelijke privacy- en beveiligingsmaatregelen van kracht moeten zijn voor het verzamelen en gebruiken van de gegevens van consumenten; verzoekt de Commissie in dit verband om de toepassing van AI in de vervoerssector te blijven bevorderen en te waarborgen dat grondrechten worden geëerbiedigd, met name door ervoor te zorgen dat er in het kader van AI-technologieën een mensgerichte aanpak wordt gevolgd; pleit ervoor dat onnodige juridische belemmeringen met betrekking tot exclusieve rechten worden weggenomen om het potentieel van het gebruik van niet-persoonsgebonden gegevens te ontsluiten en innovatie in de EU, waaronder ontwikkelingen op basis van vrije en opensourcesoftware, te stimuleren; benadrukt dat in elk regelgevings- of beleidsinitiatief rekening gehouden moet worden met de contextspecifieke kenmerken van mobiliteit en de cruciale rol van overheidsinstanties, en dat hun vermogen om de groene en digitale doelstellingen van de EU te verwezenlijken moet worden versterkt;
15. wijst erop dat ondersteuning van onderzoek en innovatie ten behoeve van de ontwikkeling van innovatieve mobiliteitstechnologieën en concurrerende, duurzame en circulaire producten en diensten belangrijk is om ervoor te zorgen dat EU-ondernemingen wereldleiders blijven in deze sector; is voorts van mening dat de strategie bovendien gericht moet zijn op het creëren van waarborgen voor werknemers in de sector en economische duurzaamheid van investeringen ten behoeve van de EU-industrie; betreurt het feit dat de strategie van de Commissie geen concrete toezeggingen of acties ten aanzien van werknemers bevat; wijst op de noodzaak van concrete beleidsmaatregelen om de bestaande belemmeringen voor vrouwen om actief te worden en te blijven in de vervoerssector weg te nemen; wijst erop dat voertuigen met in hoge mate geavanceerde rijsystemen de bestuurder bij de uitvoering van de rijtaak centraal moet blijven stellen, en dat volledig autonome voertuigen zodanig geprogrammeerd moeten worden dat agressieve manoeuvres jegens andere weggebruikers worden verhinderd;
16. merkt op dat een digitaal systeem van vervoersbewijzen op EU-niveau wellicht geen passende oplossing is voor het lokale niveau, aangezien hierbij het risico bestaat dat klanten worden omgeleid van lokale bedrijven naar internationale platforms, wat lokale

autoriteiten ook zou belemmeren in het beheer van de mobiliteit op hun grondgebied; verzoekt de Commissie specifieke middelen toe te wijzen voor de ontsluiting van gebieden met een ongunstige geografische ligging, om de totstandbrenging van multimodale infrastructuur te bevorderen en te voorzien in vervoersdiensten waarmee geen enkele burger van de Unie wordt gediscrimineerd; dringt er tevens op aan dat plannen worden ontwikkeld die in overeenstemming zijn met de bijzonderheden van de afzonderlijke landen, vooral in dichtbevolkte gebieden, plattelands-, eiland- en bergachtige regio's; benadrukt dat alternatieve middelen voor openbaar vervoer op een meer lokaal niveau gewaarborgd moeten worden, met adequate bijbehorende passagiersrechten die toegang voor eenieder garanderen; wijst erop dat intelligent vervoer kan bijdragen aan sociale inclusie, met name de sociale inclusie van personen met een handicap en personen met verminderde mobiliteit;

17. wijst erop dat het, om een hoger niveau van verkeersveiligheid en een grotere verkeerscapaciteit te verwezenlijken en de emissies verder terug te dringen, van belang is in de toekomst de implementatie van verplichte en interoperabele "vehicle-to-X"-communicatiemogelijkheden in alle nieuwe voertuigen voor het wegvervoer verplicht te stellen; is daarnaast van mening dat een hoog niveau van cyberbeveiliging van groot belang is voor de werking en de verdere ontwikkeling van een duurzame en slimme mobiliteitssector;
18. benadrukt dat, gezien de ontwikkeling van ingebedde digitale inhoud en van voorwerpen en apparaten die zijn aangesloten op het IoT, onder meer in de sector slimme mobiliteit, een goede onderlinge afstemming van enerzijds de regels die van toepassing zijn op overheidsdiensten, en anderzijds de regels betreffende overeenkomsten voor de levering van digitale inhoud en digitale diensten, gewaarborgd moet zijn;
19. neemt nota van de op 18 februari 2021 gepubliceerde resultaten van de effectbeoordeling¹ met betrekking tot de milieueffecten van het mobiliteitspakket I; benadrukt dat iedere herziening van de regels inzake openbardienstverplichtingen een versterking van de dialoog op EU-niveau moet inhouden en een professionele ex anteanalyse van hoog niveau alsook een raadpleging van de lidstaten, regio's en vervoersagentschappen moet omvatten om vast te stellen wat de territoriale en investeringsprioriteiten zijn en, met het oog op de rechtszekerheid, wat de precieze definitie is van het "multimodaal openbardienstverplichtingssysteem"; vraagt hierbij om bijzondere aandacht voor maritieme territoriale continuïteit; benadrukt, met het oog op het behoud van het concurrentievermogen van de EU-mark, de noodzaak van een grotere bijdrage van alternatieve oplossingen waarin de industriesector van de EU wereldleider is, in afwachting van de ontwikkeling van deskundigheid in technologische contexten die nog niet volledig ontwikkeld zijn of het exclusieve domein zijn van bedrijven van buiten de EU;
20. wijst erop dat in punt 10, 2), van de strategie wordt onderkend dat duurzame alternatieven op ruime schaal beschikbaar moeten zijn om systemische verandering te bewerkstelligen; is van mening dat dit gelijkstaat aan een "recht op actieve mobiliteit",

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

namelijk dat iedere EU-burger die zich te voet of per fiets naar het werk of naar school wil begeven, dit moet kunnen doen en daarvan niet mag worden weerhouden door belemmeringen zoals een onveilige verkeersinfrastructuur;

21. benadrukt dat fietsen en deelfietsen een wezenlijk onderdeel vormen van het multimodale vervoerssysteem van de EU, en dat MaaS- en multimodale reisinformatiediensten (MMTIS) deel moeten uitmaken van alle relevante beleidsmaatregelen, regelingen, projectfinanciering en onderzoeksprojecten; benadrukt dat actieve mobiliteit met behulp van deze maatregelen voorrang moet krijgen boven individueel gemotoriseerd vervoer; is van mening dat in het kader van deze integratie gegevens en diensten met betrekking tot fietsen en openbare deelfietsen interoperabel moeten zijn en eenvoudig toegankelijk moeten zijn voor overheidsinstanties; is van mening dat bij alle werkzaamheden op het gebied van de standaardisering van ticketuitgifte binnen de EU, rekening moet worden gehouden met gegevens en systeemprocessen in verband met fietsgebruik.

INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	13.7.2021
Uitslag eindstemming	+ : 21 - : 1 0 : 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 209, lid 7)	Gwendoline Delbos-Corfield

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

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

1	-
ID	Gunnar Beck

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

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding