|  |  |
| --- | --- |
| Europski parlament2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{TRAN}Odbor za promet i turizam</Commission>

<RefProc>2020/2217(INI)</RefProc>

<Date>{27/01/2021}27.1.2021</Date>

<TitreType>MIŠLJENJE</TitreType>

<CommissionResp>Odbora za promet i turizam</CommissionResp>

<CommissionInt>upućeno Odboru za industriju, istraživanje i energetiku</CommissionInt>

<Titre>o europskoj strategiji za podatke</Titre>

<DocRef>(2020/2217(INI))</DocRef>

Izvjestitelj za mišljenje: <Depute>Roman Haider</Depute>

PA\_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za promet i turizam poziva Odbor za industriju, istraživanje i energetiku da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 19. veljače 2020. naslovljenu „Europska strategija za podatke” (COM (2020)0066),

– uzimajući u obzir Direktivu 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza[[1]](#footnote-1) („Direktiva o inteligentnim prometnim sustavima”) te njezine delegirane akte,

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže[[2]](#footnote-2),

– uzimajući u obzir Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice[[3]](#footnote-3),

– uzimajući u obzir Uredbu Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim” podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji[[4]](#footnote-4),

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 13. ožujka 2018. o Europskoj strategiji za kooperativne inteligentne prometne sustave[[5]](#footnote-5),

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. siječnja 2019. o autonomnoj vožnji u europskom prometu[[6]](#footnote-6),

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu[[7]](#footnote-7),

– uzimajući u obzir stajalište Europskog parlamenta usvojeno 8. listopada 2020. o prijedlogu europskog propisa o klimi[[8]](#footnote-8),

A. budući da bi zajednička europska strategija za podatke trebala donijeti koristi europskom prometnom i turističkom sektoru te doprinijeti prijelazu na siguran, održiv i učinkovit prometni sustav, uz osiguravanje dovoljne razine interoperabilnosti s ostalim sektorima, posebno poticanjem razvoja tehnologijâ utemeljenih na umjetnoj inteligenciji; budući da je potrebno uspostaviti i promicati pravedne uvjete na tržištu za europsko gospodarstvo i poduzeća, posebno za mikropoduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ove), te osigurati pošteno tržišno natjecanje među sudionicima na tržištu i svim načinima prijevoza;

B. budući da bi se europskom strategijom za podatke trebalo doprinijeti usklađivanju prometnog sektora EU-a s europskim zelenim planom, kao i postizanju klimatskih ciljeva EU-a; budući da bi se njome trebao olakšati prijelaz na održivi i cjeloviti multimodalni jedinstveni europski prometni prostor bez emisija;

C. budući da MSP-ovi koji posluju u prometnom i turističkom sektoru ne iskorištavaju u potpunosti podatke koje stvaraju; budući da mnoga mala i srednja poduzeća nisu svjesna vrijednosti svojih podataka, nedostaju im alati za njihovu obradu i nisu dovoljno pripremljena za poslovanje u digitalnom gospodarstvu;

D. budući da bi u središtu svih europskih zakonodavnih mjera u području prometa, uključujući one koje obuhvaćaju digitalizaciju, što je u njihovom slučaju posebno važno, trebala biti načela privatnosti i jamstvo pravâ potrošača i putnika;

E. budući da bi provedba europske strategije za podatke trebala biti usmjerena na unapređenje europske digitalne konkurentnosti, postizanje sigurnosti prometa, interoperabilnosti, kompatibilnosti, kontinuiteta, sigurnosti uporabe podataka, dekarbonizacije prometa i smanjenja utjecaja prometa na okoliš, multimodalnosti prometa i daljnjeg razvoja digitalizacije, posebno elektroničkih dokumenata, kako bi se smanjila nepotrebna administrativna opterećenja i troškovi za poduzeća i građane, uz istovremeno otvaranje kvalitetnih radnih mjesta;

F. budući da je cilj razmjene podataka u prometnom sektoru poboljšanje upravljanja prometom, a time i sigurnost, održivost, smanjenje količine podataka i učinkovitost prijevoza putnika i tereta; budući da je iznimno važno usredotočiti se na osjetljiva pitanja kao što su zaštita podataka, privatnost, prava potrošača te sigurnost osjetljivih i osobnih podataka;

G. budući da će europski podatkovni prostor u prometnom sektoru biti uspješan samo ako EU uspije dovoljno ulagati u tehnologije i infrastrukturne objekte, čime će se s druge strane ojačati tehnološka neovisnost Europe u podatkovnom gospodarstvu;

H. budući da je Unija već počela poduzimati korake kako bi regulirala načine uporabe i pohrane podataka u području prometa, među ostalim Uredbom (EU) 2020/1056 o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta[[9]](#footnote-9), Direktivom (EU) 2019/1936 o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture[[10]](#footnote-10), Uredbom (EU) 2019/1239 o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja[[11]](#footnote-11) te prijedlogom Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 kako bi se na odgovarajući način uzeo u obzir globalni sustav prikupljanja podataka o potrošnji loživih ulja na brodovima (COM(2019)0038);

I. budući da bi europskom strategijom za podatke trebalo jačati sigurnost, održivost i učinkovitost europskog prometa; budući da bi se podaci trebali stavljati na raspolaganje u skladu s načelom „otvoreni koliko je to moguće, zatvoreni koliko je to potrebno”; budući da se pri prikupljanju, razmjeni i uporabi podataka moraju poštivati temeljna prava EU-a i mora se jamčiti zaštita osobnih podataka, posebno u pogledu ograničavanja svrhe i isključivanja uporabe podataka u sektorima kao što je oglašavanje, kao i u pogledu osiguravanja zaštite osjetljivih podataka i najviših standarda kibersigurnosti;

1. pozdravlja prijedlog Komisije o uspostavi jedinstvenog europskog tržišta podataka, uključujući zajednički europski prostor za podatke o mobilnosti; ujedno prepoznaje njegov ogroman gospodarski potencijal; naglašava da bi taj podatkovni prostor trebao donijeti koristi za održivost u europskom prometu te istovremeno donijeti prednosti europskim građanima, potrošačima, zdravstvenim djelatnicima, istraživačima i poduzećima, kako onima koja generiraju podatke tako i onima koja podatke objedinjavaju i obrađuju, uzimajući u obzir njihovu konkurentnost, poslovne modele i poslovne tajne, te istovremeno spriječiti neovlašten pristup osjetljivim podacima i zajamčiti kibersigurnost i potpuno poštivanje zakona EU-a o privatnosti i zaštiti podataka;

2. utvrđuje ambiciju da EU postane svjetski predvodnik u digitalnim inovacijama, digitalizaciji poslovanja i pametnoj uporabi podataka u područjima prometa, mobilnosti i turizma;

3. naglašava da se budućim zakonodavstvom mora olakšati tehnološki razvoj, inovacije i prenosivost podataka, umjesto da ih se ometa, kao i osnaživanje potrošača i putnika i podizanje njihove razine osviještenosti o njihovim pravima i digitalnim odgovornostima kako bi postali punopravni sudionici prostora za podatke o mobilnosti;

4. naglašava da bi taj europski podatkovni prostor bio od posebnog interesa za europski prometni sektor i sektor logistike, budući da može povećati učinkovitost organizacije tokova putničkog i teretnog prometa i upravljanja tim tokovima, kao i poboljšati iskorištavanje infrastrukture i resursa u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) i povećati njegovu učinkovitost;

5. nadalje naglašava da će se tim europskim podatkovnim prostorom također osigurati bolja vidljivost u lancu opskrbe, bolje upravljanje tokovima putničkog i teretnog prometa u stvarnom vremenu, bolja interoperabilnost i multimodalnost, kao i pojednostavnjenje i smanjenje administrativnih opterećenja u cijeloj mreži TEN-T, a posebno u njezinim prekograničnim dionicama;

6. potiče Komisiju da olakša programe dobrovoljnog dijeljenja podataka; poziva Komisiju da donese mjere kojima bi se poduzeća potaknulo na razmjenu njihovih relevantnih podataka, možda sustavom nagrađivanja, s ciljem objedinjavanja golemih skupova podataka iz područja prometa kako bi im poduzeća iz EU-a imala jednak pristup, posebno ona poduzeća koja zbog nedostatka sredstava imaju poteškoća s prikupljanjem, pohranom i iskorištavanjem vlastitih podataka i pristupanjem podacima koji su potrebni da bi se iskoristile prednosti tehnoloških napredaka; naglašava potrebu da se u ugovorima utvrde jasne obveze i odgovornosti za subjekte koji sabiru podatke u pogledu pristupa podacima te pohrane, razmjene i obrade podataka kako bi se ograničila zlouporaba tih podataka;

7. ističe potrebu da se izbjegne ovisnost javno prikupljenih podataka o određenom pružatelju usluga ili određenoj tehnologiji; naglašava potrebu za programima javnog financiranja i za javnom nabavom kojima će se u dovoljnoj mjeri izgrađivati kapaciteti tijela javne vlasti država članica za pohranu i obradu podataka i tako dodatno olakšati razmjena podataka između poduzeća i tijela javne vlasti (B2G), između tijela javne vlasti međusobno (G2G) te između tijela javne vlasti i poduzeća (G2B);

8. ističe činjenicu da su malobrojne digitalne platforme iz trećih zemalja stekle snažan položaj na tržištu EU-a te su bile u mogućnosti akumulirati velike količine podataka poslujući uz vrlo malo formalnog i strukturiranog vladinog nadzora u okolnostima neujednačenih zakona o zaštiti privatnosti i samoregulacije industrije u njihovoj zemlji podrijetla; u svjetlu te situacije, potvrđuje da se mora osmisliti europsko zakonodavstvo kojim će se olakšati nastanak i rast digitalnih platformi u EU-u, čime će se smanjiti ovisnost o stranim platformama i povećati europska konkurentnost; u slučajevima u kojima su prisutne sustavne neravnoteže tržišta, koje su na odgovarajući način definirane, i u kojima je to opravdano zbog prevladavajućeg javnog interesa, smatra iznimno važnim da EU utvrdi obveze u pogledu razmjene podataka i pristupa podacima između poduzeća (B2B) te između poduzeća i tijela javne vlasti (B2G) kojima će se u potpunosti poštivati prava intelektualnog vlasništva Unije i zakonodavstvo o poslovnim tajnama kako bi se osigurali jednaki uvjeti s ciljem podržavanja uspona poduzeća i MSP-ova iz EU-a koji posluju u području prometa i istovremene zaštite pravâ građana na privatnost; poziva na ispravnu provedbu Direktive o otvorenim podacima[[12]](#footnote-12) u kojoj se iznose nova pravila o razmjeni podataka od strane javnih poduzeća u području prometa;

9. napominje da se u pogledu podataka koje generira prometni sektor mora razjasniti tko im je vlasnik i tko se ima pravo njima koristiti kako bi se osigurala sloboda razmjene i obrade neosobnih i anonimiziranih podataka od strane javnih i privatnih subjekata; naglašava potrebu za zakonodavnom mjerom za uklanjanje prepreka koje stoje na putu razmjeni i ponovnoj uporabi podataka;

10. prima na znanje smjernice Europskog odbora za zaštitu podataka[[13]](#footnote-13) o obradi osobnih podataka za povezana vozila, u kojima se naglašava potreba da se riješi pitanje razlikovanja osobnih podataka od neosobnih u tim vozilima te da se poštuje pravilo utvrđeno u članku 5. stavku 3. Direktive o e-privatnosti prema kojem je za pristup podacima na terminalnoj opremi te za pohranu i obradu tih podataka potrebno prethodno odobrenje ispitanika; naglašava važnost pravnog razlikovanja osobnih i neosobnih podataka kako bi se postigla pravna sigurnost; poziva Komisiju da objavi specifične smjernice o načinu kako bi se pravila Uredbe 2016/679 trebala primjenjivati na miješane podatke u prometnom sektoru kako bi se zajamčilo potpuno poštivanje privatnosti podataka;

11. ističe da europski prometni sektor, uključujući njegov lanac vrijednosti u području logistike u EU-u, i turistički sektor zajedno generiraju veliku količinu podataka od strateške i gospodarske važnosti; naglašava da bi se daljnjom digitalizacijom tih sektora stvaranjem daljnjih poslovnih modela i novih prilika za zapošljavanje pojačali rast, konkurentnost i prosperitet europskog prometnog i turističkog sektora; naglašava da bi prikupljanje, razmjena i uporaba podataka trebali biti usmjereni na povećanje sigurnosti i učinkovitosti prometa te na smanjenje emisija, kao i da bi se razmjena podataka trebala promicati uz poštivanje odgovarajućih mjera za zaštitu privatnosti i sigurnosti;

12. ističe da javni i privatni sektor te digitalne platforme generiraju golemu količinu neobrađenih podataka, tj. podataka koji nisu obrađeni za uporabu, kao i neosobnih podataka koji imaju potencijal da posluže javnom dobru u prometnom sektoru i izvan njega; poziva Komisiju da potakne objavljivanje tih podataka kao otvorenih podataka te da razvije model za suradnju između dionika;

13. uviđa prednosti razmjene podataka za sigurnost prometa te za održivo i učinkovito upravljanje prometom; međutim, naglašava da je važno poduzeti snažne i djelotvorne mjere za zaštitu osobnih podataka i mjere kibersigurnosti kako bi se spriječila zlouporaba pri obradi i razmjeni podataka;

14. naglašava da ispravna primjena tehnologije utemeljene na umjetnoj inteligenciji u prometu može pružiti velike mogućnosti za postizanje interoperabilne, učinkovite i sigurne mobilnosti bez emisija, posebno u vezi sa sigurnošću putnika, upravljanjem prometom, snižavanjem emisija i smanjenjem sektorskih troškova;

15. napominje da aktualni noviteti u području umjetne inteligencije, kao što su autonomna vožnja, povezana vozila i tehnologije za identifikaciju korisnika u sektoru putovanja, sa sobom nose određene velike rizike koje je potrebno rješavati i njima učinkovito upravljati kako bi se izbjegle štetne posljedice za europske putnike i potrošače; u tom kontekstu naglašava potencijalne rizike i potencijal za kršenja pravâ na privatnost u kontekstu uporabe biometrijske tehnologije; ističe da građanima i dalje mora biti omogućeno korištenje javnim i privatnim vozilima i prometnom infrastrukturom, kao i turističkim uslugama, bez obveznog biometrijskog prepoznavanja, uz iznimku slučajeva u kojima je uporaba tehnologije biometrijskog prepoznavanju potrebna zbog prevladavajućih razloga od javnog interesa koji su jasno definirani u zakonodavstvu EU-a ili država članica;

16. naglašava da ljudski faktor ima ključnu ulogu i ističe kako je za smanjenje rizika koji mogu biti svojstveni automatiziranim procesima važno osigurati da umjetna inteligencija, robotika i srodne tehnologije ostanu čvrsto antropocentrične i da se njima jača dobrobit ljudi te sigurnost i dobrobit društva i okoliša; poziva Komisiju da u svojoj predstojećoj inicijativi o umjetnoj inteligenciji i njezinoj primjeni uzme u obzir posebne potrebe prometnog i turističkog sektora te njihove različite oblike;

17. ističe da je konkurentan pristup podacima od iznimne važnosti za razvoj umjetne inteligencije, što postaje sve izraženije u prometnom i turističkom sektoru, te da se prednosti tehnologije utemeljene na umjetnoj inteligenciji mogu iskoristiti jedino ako istraživačima i poduzećima iz EU-a budu dostupne goleme količine visokokvalitetnih skupova podataka, bez pretjeranih regulatornih opterećenja, posebno u slučajevima kada primjena umjetne inteligencije za koju se podaci upotrebljavaju ne podrazumijeva visoke rizike;

18. naglašava da će EU bez posebne strategije za podatke za prometni sektor kojom će se utvrditi načini obrade i pohrane podataka te unapređivanja njihove kvalitete zaostati u uvođenju tehnologije utemeljene na umjetnoj inteligenciji u cijelom tom sektoru i tako izgubiti na konkurentnosti;

19. naglašava da je potrebno razdvojiti regulativu koja se odnosi na umjetnu inteligenciju visokog i niskog rizika ovisno o načinu na koji se podaci upotrebljavaju; napominje da se to razdvajanje ne smije izvršiti na osnovi sektora, jer bi se tako mogao omesti tehnološki razvoj cijelog sektora, već se mora temeljiti na sredstvu primjene kako bi se osigurala preciznost područja primjene propisa i kako bi se izbjegla nepotrebna administrativna opterećenja;

20. ističe opipljivu pravnu nesigurnost s kojom se suočavaju poduzeća i istraživači koji se koriste osobnim podacima, a koja dovodi do slabljenja inovacija; traži od Komisije da predstavi smjernice za unaprijed odobrene postupke uporabe podataka, kao i za pseudonimizaciju i anonimizaciju, kako bi se povećala pravna sigurnost za dionike koji ovise o uporabi podataka u prometnom i turističkom sektoru; smatra da bi nacionalne agencije trebale slijediti te smjernice EU-a pri izvršavanju svojih ovlasti, čime će se osigurati regulatorna usklađenost i neometani prijenosi podataka između država članica;

21. naglašava da su pravna sigurnost i poštena mogućnost nadziranja razvoja pravila koja se odnose na podatke i razumijevanja tih pravila ključni čimbenici za oslobađanje potencijala europskih poduzeća i istraživača za inovacije;

22. ističe da nedostatak interoperabilnosti i jedinstvenih standarda u znatnoj mjeri sprečava razmjenu i objedinjavanje podataka o prijevozu i mobilnosti iz različitih izvora; ističe da brz razvoj modernih digitalnih rješenja za promet i turizam, kao što su autonomna vozila i inteligentni prometni sustavi, nije moguć bez uspostave zajedničkih, jedinstvenih i strukturiranih strojno čitljivih formata podataka na europskoj razini koji bi se trebali temeljiti na otvorenim standardima za bilježenje; skreće pozornost na važnu ulogu koju u tom pogledu ima europska platforma za više interesnih skupina o normizaciji informacijskih i komunikacijskih tehnologija (IKT); poziva Komisiju da osigura razvoj zajedničkih podatkovnih standarda u prometnom sektoru kako bi se optimizirala interoperabilnost, kompatibilnost i kontinuitet podataka u prometnom sustavu;

23. napominje da uspjeh strategije EU-a za podatke, posebno u području prometa, ovisi o snažnoj industrijskoj politici koja uključuje javna i privatna ulaganja u novu podatkovnu infrastrukturu i podatkovno gospodarstvo s ciljem izgradnje otporne mreže EU-a kojom se promiče brza potrošnja i razmjena podataka, čime se jača interoperabilnost u korist svih dionika, uz bolje postizanje europske vodeće uloge u digitalnom sektoru;

24. pozdravlja prijedlog iznijet u europskoj strategiji za podatke u vezi s kompatibilnim sučeljima za programiranje aplikacija i formatima podataka, budući da se interoperabilnošću formata također osigurava pošteno tržišno natjecanje i jednaki uvjeti;

25. naglašava središnju ulogu prometa u osiguravanju kontinuiteta aktivnosti drugih sektora kao što su zdravstvo, prehrambeni sektor i proizvodnja; stoga ističe potrebu za izgradnjom sinergija između različitih podatkovnih prostora koje Komisija planira osmisliti, uklanjanjem uskih grla, poticanjem produktivnosti i olakšavanjem slobodnog protoka robe i osoba; poziva na poboljšanu koordinaciju među državama članicama kako bi se olakšao prekogranični prijenos podataka između različitih sektora putem dijaloga s vladama i dionicima s ciljem uspostave zajedničkog načina za prikupljanje podataka utemeljenog na načelima vidljivosti, dostupnosti, interoperabilnosti i ponovne upotrebljivosti;

26. poziva Komisiju na promicanje globalnog satelitskog navigacijskog sustava za prijevoz teških tereta kao učinkovitog instrumenta za praćenje kamiona i osiguravanje sljedivosti robe u stvarnom vremenu; naglašava da bi se time smanjili troškovi liječenja i hospitalizacije nastali zbog prometnih nesreća i da bi se osigurale bolje zaštitne mjere za sigurnost cestovnog prometa, uz osiguravanje obrade podataka u stvarnom vremenu (kao što su podaci o raspoloživim parkirnim mjestima); napominje da bi globalni satelitski navigacijski sustav mogao pomoći tijelima kaznenog progona u sprečavanju nezakonitih operacija;

27. napominje da se europska poduzeća koja posluju u nekim trećim zemljama sve više suočavaju s neopravdanim preprekama i digitalnim ograničenjima; pozdravlja činjenicu da se Komisija obvezala rješavati pitanja tih neopravdanih prepreka međunarodnim prijenosima podataka u bilateralnim razgovorima i međunarodnim forumima, uključujući Svjetsku trgovinsku organizaciju (WTO);

28. traži od Komisije da istraži mogućnosti za olakšavanje prijenosa podataka sa strateški važnim trećim zemljama, uz potpuno poštivanje pravne stečevine EU-a u području zaštite podataka; napominje da bi se u tu svrhu zahtjevi u pogledu lokalizacije podataka prema potrebi trebali izbjegavati, da podaci moraju biti obuhvaćeni sporazumima EU-a o slobodnoj trgovini te da se nastojanja da se s trećim zemljama zaključe odluke o primjerenosti moraju ubrzati;

29. ističe da bi se razmjenom podataka mogla poboljšati učinkovitost upravljanja prometom i sigurnost na cestama za sve načine prijevoza; naglašava moguće koristi od razmjene podataka, kao što su navigacija u stvarnom vremenu za izbjegavanje prometa i obavijesti u stvarnom vremenu o kašnjenjima u javnom prijevozu, za uštedu dodatnih radnih sati, poboljšanje učinkovitosti i izbjegavanje uskih grla; međutim, naglašava važnost poduzimanja snažnih i učinkovitih mjera kibersigurnosti kako bi se spriječila zlouporaba u obradi i razmjeni podataka te važnost pronalaska zajedničkog stajališta u rješavanju relevantnih tehničkih i pravnih pitanja, posebno u slučaju prekograničnih dionica;

30. ističe da privatni prijevoznici u prometnom sektoru stvaraju znatnu količinu podataka tijekom pružanja usluga od općeg interesa ili izvršavanja zadaća koje se sufinanciraju javnim sredstvima, kao što je javni prijevoz; naglašava da bi se ti podaci, s obzirom na njihovu važnost i veliku vrijednost za društvo, trebali staviti na raspolaganje za ponovnu upotrebu u općem interesu, pri čemu bi se trebala zajamčiti visoka razina zaštite osobnih podataka; traži od Komisije da zajamči ispravnu uporabu i zaštitu osobnih podataka prikupljenih iz aplikacija i usluga povezanih s prometom i turizmom koje uključuju sljedivost korisnika, putnika i potrošača tih aplikacija;

31. prima na znanje rad Agencije EU-a za mrežnu i informacijsku sigurnost (ENISA) na osiguravanju ključne prometne infrastrukture; naglašava golemi potencijal interneta stvari u području prometa u pogledu osiguravanja boljih operativnih performansi, veće sigurnosti i učinkovite usluge u stvarnom vremenu; naglašava da će se tehnologijama sljedeće generacije u području prometa podaci pohranjivati blizu mjesta njihova nastanka (podaci na rubu mreže), čime će se povećati rizici za kibersigurnost; poziva na koordinirani pristup EU-a pri uspostavi zajedničkih protokola za siguran pristup podacima i za njihovu sigurnu pohranu i obradu u cijelom prometnom sektoru;

32. naglašava da bi se razmjenom podataka u europskom prometnom sektoru mogli olakšati prekogranični infrastrukturni projekti u okviru mreže TEN-T, koji se često suočavaju s posebnim izazovima u pogledu koordinacije postupaka izdavanja dozvola; ističe da bi europski podatkovni prostor koji omogućuje povećanu razmjenu podataka i digitalizaciju mogao pozitivno utjecati na provedbu Direktive o pametnoj mreži TEN-T i posljedično na provedbu mjera EU-a za pojednostavnjenje postupaka izdavanja dozvola, prekograničnih postupaka nabave i drugih administrativnih postupaka; naglašava da je to pojednostavnjenje postupaka ključno za ostvarenje napretka u učinkovitijoj realizaciji transeuropske prometne mreže, kao i za smanjenje tehničkih prepreka i administrativnih opterećenja te posljedično za smanjenje mogućih kašnjenja i povećanja troškova prometnih infrastrukturnih projekata u okviru mreže TEN-T;

33. ističe da bi europska partnerstva mogla imati važnu ulogu u unapređenju inovacija i istraživanja u području uspješnosti i sigurnosti prometnog sektora; naglašava da razmjena podataka može biti posebno važna za jačanje uloge europskih partnerstava; naglašava da europska partnerstva u različitim načinima prijevoza mogu vrlo pozitivno utjecati na sigurno, održivo i pametno uvođenje mreže TEN-T;

34. naglašava da je potrebno regulirati razmjenu podataka između javnih subjekata (G2G) u prekograničnim transakcijama, posebno u područjima kao što su informacije o povijesti uporabe rabljenih vozila; primjećuje da nepostojanje jedinstvenog prekograničnog sustava za razmjenu informacija o vozilima negativno utječe na sigurnost na cestama i na zaštitu potrošača od prijevara;

35. naglašava važnost razmjene podataka za uspostavu interoperabilnih multimodalnih sustava za izdavanje karata; naglašava posebnu potrebu za izdavanjem jedinstvenih karata u željezničkom sektoru te poziva Komisiju da omogući razmjenu podataka između različitih željezničkih operatera s ciljem olakšavanja međunarodnog željezničkog prometa;

36. naglašava važnost razmjene podataka za nove sudionike na tržištu i inovacije; ističe prednosti razmjene podataka u prometnom sektoru, posebno s obzirom na sustave za izdavanje karata, kako za poduzeća tako i za potrošače;

37. ističe važnost prijenosa podataka s vozila na vozilo, s prometne infrastrukture na prometnu infrastrukturu te s vozila na prometnu infrastrukturu, kao i prijenosa podataka između država članica; poziva Komisiju da osigura interoperabilnost između vozila i prometne infrastrukture;

38. poziva Komisiju da brzo dovrši uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u europskoj željezničkoj mreži kako bi se ostvarile koristi od interoperabilnog signalno-sigurnosnog sustava;

39. poziva na strategiju za podatke usmjerenu na postizanje održivosti u svim načinima prijevoza; naglašava važnost željeznicâ kao načina prijevoza koji trenutačno ima najniži ukupni ugljični otisak u prijevozu putnika i tereta;

40. poziva na praćenje provedbe zakonodavstva o prometu, posebno Uredbe (EU) 2020/1056 o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta, Direktive (EU) 2019/1936 o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture[[14]](#footnote-14) i Uredbe (EU) 2019/1239 o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja kako bi se osigurala potpora poduzećima, promicala digitalizacija i poboljšala razmjena podataka između poduzeća i uprava (B2A) i poduzeća i potrošača (B2C), međusobna razmjena podataka između poduzeća (B2B) te razmjena podataka između poduzeća i tijelâ javne vlasti (B2G) te između tijelâ javne vlasti i poduzeća (G2B);

41. naglašava potrebu za zakonodavnim prijedlogom EU-a kojim se osigurava okvir upravljanja za pristup podacima za tijela javne vlasti i poduzeća, koji bi također bio dostupan tehnološkim programerima; smatra da bi se dopuštanjem poduzećima i javnosti da ponovno upotrebljavaju podatke moglo doprinijeti rješavanju glavnih društvenih izazova i poticanju gospodarskog razvoja u Europi;

42. predlaže da bi Komisija u procesu uspostave regulatornog okvira za interoperabilnu razmjenu podataka u željezničkom prijevozu trebala preispitati Uredbu Komisije (EU) br. 454/2011 od 5. svibnja 2011. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s podsustavom „telematskih aplikacija za putnički promet” transeuropskog željezničkog sustava[[15]](#footnote-15) i Uredbu Komisije (EU) br. 1305/2014 od 11. prosinca 2014. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u odnosu na podsustav telematskih aplikacija za teretni promet željezničkog sustava u Europskoj uniji[[16]](#footnote-16);

43. ističe da je potrebno osmisliti inteligentna, održiva i cjenovno pristupačna rješenja za građane i tijela javne vlasti u području gradske i međugradske mobilnosti, poput integriranih sustava za izdavanje karata, te pritom omogućiti sustav javnog prijevoza koji je široko dostupan, cjenovno pristupačan, uključiv, pametan, održiv i učinkovit te u kojem nema diskriminacije na temelju rase, identiteta ni spolne orijentacije; u tom kontekstu ističe važnost mobilnosti kao usluge i logistike kao usluge te njihove potencijalne koristi u skladu s Pariškim sporazumom i klimatskim ciljevima europskog zelenog plana; poziva Komisiju da poštuje načelo „podataka za javno dobro”, da u potpunosti uzme u obzir podatke koje generiraju aktivni načini prijevoza te da olakša razmjenu skupova podataka s ciljem poticanja istraživanja i promicanja prihvaćanja politika kojima se potiče mobilnost za sve građane EU-a; nadalje poziva Komisiju da doprinese omogućivanju alternativnih prijevoznih sredstava koja se koriste digitalnim platformama čiji je cilj povećati dijeljenje tih sredstava, među ostalim zajedničke uporabe automobila i bicikala;

44. naglašava da bi cilj digitalizacije dokumenata u prijevozu tereta i putnika trebao biti smanjenje troškova i administrativnih opterećenja za poduzeća, tijela javne vlasti i korisnike, čime se doprinosi povećavanju učinkovitosti i održivosti tih operacija, uz osiguravanje zaštite radnih mjesta redovitim osposobljavanjem te prekvalifikacijom i nadogradnjom vještina kako bi se stvorila podatkovno pismena radna snaga te potaknuo gospodarski rast i otvaranje radnih mjesta; naglašava važnost digitalnih vještina i inovativnih tehnologija za jačanje učinkovitosti europskog prometnog sektora i njegove prilagođenosti korisnicima; poziva da se subjektima iz svih država članica, a posebno MSP-ovima, omogući slobodno pružanje usluga prijevoza na jedinstvenom tržištu jednostavnom provjerom njihovog identiteta i odobrenja;

45. naglašava da će se tradicionalna zaposlenost u današnjem prometnom sektoru znatno smanjiti ili će se razviti u nove uloge u kojima će se zahtijevati nove vještine; naglašava potrebu za programima čiji je cilj prekvalifikacija i nadogradnja vještina radnika u prometnom sektoru kako bi se stvorila podatkovno pismena radna snaga i istovremeno osigurala zaštita pravâ radnika;

46. poziva Komisiju da prida posebnu pozornost položaju novoosnovanih poduzeća i MSP-ova te da buduće zakonodavstvo osmisli na način da se poboljšaju uvjeti za ta poduzeća;

47. naglašava potrebu da se izbjegne uvođenje zahtjeva kojima bi se ometala novoosnovana poduzeća i MSP-ovi u digitalnom sektoru kako bi se očuvala raznolikost subjekata, osiguralo zadovoljavajuće natjecanje i spriječila pojava monopolâ;

48. ističe da se postojeće direktive, kao što je Direktiva o inteligentnim prometnim sustavima, ne bi smjelo oslabiti sveobuhvatnim skupom pravila te da će olakšavanje okruženja za razmjenu podataka biti ključno za EU u sljedećim godinama; poziva Komisiju da u predstojeću reviziju Direktive o inteligentnim prometnim sustavima uključi razmjenu podataka, posebno u području sustava za izdavanje i rezervaciju karata;

49. ističe važnost prikupljanja i analize gospodarskih, okolišnih i sociokulturnih podataka za turističku industriju kao sredstva da se javnim i privatnim subjektima pruži podrška u donošenju odluka te da se kombiniranjem službenih statistika, podataka u stvarnom vremenu i/ili velike količine podataka omogući prilagodba proizvoda i usluga u cijelom ekosustavu turističke industrije;

50. poziva na uspostavu europskog podatkovnog prostora za turizam kako bi se pomoglo svim subjektima u tom sektoru, a posebno MSP-ovima, da ostvare koristi od golemih količina podataka pri provedbi politika i projekata na regionalnoj i lokalnoj razini, olakšavanju oporavka i poticanju digitalizacije;

51. ističe goleme koristi od podataka za turistički sektor, kojima će se nacionalnim, regionalnim i lokalnim vlastima uvelike olakšati rad na osmišljavanju politika za zaštitu socijalne, gospodarske i ekološke održivosti turizma; ističe koristi od uporabe skupova podataka u vezi s kružnim gospodarstvom, upravljanjem skupinama ljudi, korisničkim iskustvom i programima jezičnih usluga za turizam;

52. kritizira činjenicu da Komisija nije turističku industriju uključila u europsku strategiju za podatke, budući da se taj sektor danas uvelike oslanja na uporabu digitalnih platformi od strane potrošača; poziva Komisiju da ugradi turistički sektor u okvir upravljanja zajedničkim podatkovnim prostorima, čime bi se cijelom ekosustavu turističke industrije omogućilo da se u potpunosti angažira u području inovacija, digitalizacije i održivosti;

53. ističe da podaci mogu biti učinkovit element u borbi protiv rodne pristranosti te potiče na uporabu nepristranih skupova podataka za unapređenje sigurnosti žena u prometu;

54. potiče Komisiju da u suradnji s državama članicama osmisli politike za promicanje obrazovanja u području znanosti, tehnologije, inženjerstva i matematike (STEM) s ciljem razvoja talenata u tim područjima; naglašava potrebu za zadržavanjem tih talenata kroz stvaranje profesionalnih mogućnosti u područjima kao što su softversko inženjerstvo i podatkovne znanosti, uz poseban naglasak na rodnoj ravnopravnosti u tom sektoru, uz istovremeno financiranje istraživanja koja dovode do stvaranja europskog znanja i iskustva koje je potrebno za razvoj tehnologija sljedeće generacije.

INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Datum usvajanja** | 26.1.2021 |  |  |  |
| **Rezultat konačnog glasovanja** | +:–:0: | 4422 |
| **Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju** | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| **Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju** | Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper |

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

|  |  |
| --- | --- |
| **44** | **+** |
| ECR | Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| ID | Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo |
| Nezavisni | Mario Furore |
| EPP | Magdalena Adamowicz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| Renew Europe | Izaskun Bilbao Barandica, José Ramón Bauzá Díaz, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen |
| S&D | Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Isabel García Muñoz, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov |
| GUE/NGL | Clare Daly, Elena Kountoura |
| Zeleni/ESS | Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **–** |
| Nezavisni | Dorien Rookmaker |
| Renew Europe | Dominique Riquet |

|  |  |
| --- | --- |
| **2** | **0** |
| ECR | Peter Lundgren |
| GUE/NGL | Anne-Sophie Pelletier |

Značenje simbola:

+ : za

– : protiv

0 : suzdržan

1. SL L 207, 6.8.2010., str. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. SL L 348, 20.12.2013., str. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. SL L 191, 18.7.2008., str. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. SL L 158, 27.5.2016., str. 1. [↑](#footnote-ref-4)
5. SL C 162, 10.5.2019., str. 2. [↑](#footnote-ref-5)
6. Usvojeni tekstovi, P8\_TA(2019)0005. [↑](#footnote-ref-6)
7. Usvojeni tekstovi, P9\_TA(2020)0005. [↑](#footnote-ref-7)
8. Usvojeni tekstovi, P9\_TA(2020)0253. [↑](#footnote-ref-8)
9. Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta, SL L 249, 31.7.2020., str. 33. [↑](#footnote-ref-9)
10. Direktiva (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture, SL L 305, 26.11.2019., str. 1. [↑](#footnote-ref-10)
11. Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU, SL L 198, 25.7.2019., str. 64. [↑](#footnote-ref-11)
12. Direktiva (EU) 2019/1024 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o otvorenim podacima i ponovnoj uporabi informacija javnog sektora, SL L 172, 26.6.2019., str. 56. [↑](#footnote-ref-12)
13. Europski odbor za zaštitu podataka – Smjernice 1/2020 o obradi osobnih podataka u kontekstu povezanih vozila i aplikacija povezanih s mobilnošću. [↑](#footnote-ref-13)
14. SL L 305, 26.11.2019., str. 1. [↑](#footnote-ref-14)
15. SL L 123, 12.5.2011., str. 11. [↑](#footnote-ref-15)
16. SL L 356, 12.12.2014., str. 438. [↑](#footnote-ref-16)