



2020/2216(INI)

1.3.2021

## ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

σχετικά με τη διαμόρφωση του ψηφιακού μέλλοντος της Ευρώπης: άρση των φραγμών στη λειτουργία της ψηφιακής ενιαίας αγοράς και βελτίωση της χρήσης της TN για τους Ευρωπαίους καταναλωτές (2020/2216(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Kosma Zlotowski

PA\_NonLeg

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. επικροτεί την προσέγγιση που σκοπεύει να υιοθετήσει η Επιτροπή για την ψηφιακή μετάβαση, η οποία περιγράφει ξεκάθαρα τους σαφείς στόχους που πρόκειται να επιτευχθούν την επόμενη δεκαετία· φρονεί ότι ένα τέτοιο δομημένο όραμα θα είναι επωφελές για τον τομέα των μεταφορών και του τουρισμού και θα συμβάλει στο να καταστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση παγκόσμιος ψηφιακός ηγέτης· προειδοποιεί ότι πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο κινούνται ταχέως προς την κατεύθυνση της διάθεσης της αυτοματοποιημένης κινητικότητας στην αγορά· καλεί συνεπώς την ΕΕ να ανταποκριθεί με περισσότερο προορατικό τρόπο στις ταχείες εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα μέσω ενός προσαρμοσμένου νομικού και χρηματοοικονομικού πλαισίου για τις ευρωπαϊκές νεοφυείς επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις ανάπτυξης τεχνολογίας· τονίζει ότι διακυβεύεται η στρατηγική αυτονομία της ΕΕ· τονίζει ότι οι εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης (TN) προσφέρουν τεράστιες ευκαιρίες για παγκόσμια ανάπτυξη και ότι η ΕΕ θα πρέπει να εξασφαλίσει εν προκειμένω μεγάλο μερίδιο αγοράς βάσει ενός έξυπνου συνδυασμού πολιτικών που θα αποσκοπούν στη διασφάλιση ενός γόνιμου και ελκυστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για έργα TN·
2. παροτρύνει τα κράτη μέλη να συμπεριλάβουν στα σχέδια ανάκαμψής τους έργα για την ψηφιοποίηση των μεταφορών· τονίζει την ανάγκη να εξασφαλιστεί σταθερή και επαρκής χρηματοδότηση για τα ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα, για επενδύσεις στην τεχνολογία αλυσίδας συστοιχιών (blockchain) της TN και στο διαδίκτυο των πραγμάτων (IoT), και για τη διαδικασία δημιουργίας υποδομών στον τομέα των μεταφορών και των ΤΠΕ για ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), συμπεριλαμβανομένων της ασφαλούς εγκατάστασης δικτύων 5G και της ανάπτυξης δικτύων 6G και μελλοντικών ασύρματων δικτύων, ώστε να καταστεί δυνατή η αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού των ψηφιοποιημένων μεταφορών, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζονται υψηλά πρότυπα ασφάλειας των μεταφορών· σημειώνει ότι το επίπεδο υιοθέτησης της TN στον τομέα των μεταφορών θα εξαρτηθεί από τις σύγχρονες ψηφιοποιημένες υποδομές·
3. τονίζει ότι για να εφαρμοστεί η TN στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει τόσο να αναπτυχθούν νέες υποδομές όσο και να αναβαθμιστούν οι υφιστάμενες υποδομές· υπογραμμίζει το γεγονός ότι, παρά τις πολυάριθμες εκκλήσεις, τα κονδύλια που προβλέπονται στο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) 2021-2027 δεν επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες του τομέα των μεταφορών· προειδοποιεί σχετικά με το σημαντικό χάσμα μεταξύ της διάρκειας ζωής των ψηφιακών και των φυσικών υποδομών μεταφορών· καλεί τα κράτη μέλη να παρέχουν ασφαλείς, ανθεκτικές και υψηλής ποιότητας υποδομές μεταφορών που διευκολύνουν την ανάπτυξη υπηρεσιών συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας·
4. επισημαίνει ότι πρέπει να επιταχυνθεί η αναβάθμιση των σχετικών μεταφορικών και ψηφιακών υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)· καλεί συνεπώς την

Επιτροπή να προτείνει μηχανισμούς κατά την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ<sup>1</sup> και του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους<sup>2</sup>, προκειμένου να εξασφαλίσει την εν λόγω επιτάχυνση· αποδοκιμάζει, στο πλαίσιο αυτό, την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου να μειώσει τον προϋπολογισμό για το ψηφιακό σκέλος του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»· καλεί τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν επαρκή υποστήριξη για την ψηφιοποίηση του τομέα στο πλαίσιο των εθνικών τους σχεδίων ανάκαμψης και ανθεκτικότητας· επικροτεί την ικανότητα των προγραμμάτων χρηματοδότησης της ΕΕ να συγκεντρώνουν ιδιωτικές επενδύσεις που είναι απαραίτητες για τη χρηματοδότηση επαναστατικών τεχνολογιών και την ανάπτυξη αυτοματοποιημένης κινητικότητας σε μεγάλη κλίμακα·

5. επισημαίνει ότι ο τομέας των μεταφορών είναι και θα παραμείνει μεταξύ των πρώτων τομέων όπου οι καταναλωτές και οι πολίτες θα βιώνουν καθημερινές αλληλεπιδράσεις με την ΤΝ· συμμερίζεται, επομένως, την άποψη της Επιτροπής ότι ένα σαφές, διαφανές και συνεκτικό ενωσιακό πλαίσιο που προωθεί την ανάπτυξη ανθρωποκεντρικής ΤΝ, περιλαμβάνει πτυχές που σχετίζονται με την ασφάλεια, την ιδιωτικότητα και την προστασία σύμφωνα με το σχετικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ, σε συνδυασμό με τον σεβασμό της ανθρώπινης αυτονομίας, την εποπτεία και την ευθύνη, όχι μόνο θα ενισχύσει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και των επιχειρήσεων στην τεχνολογία ΤΝ – ενθαρρύνοντας έτσι τη χρήση περαιτέρω αναδυόμενων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών – και θα εξασφαλίσει προβλεψιμότητα και ασφάλεια δικαίου, αλλά θα βελτιώσει επίσης τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες των μεταφορών· επισημαίνει τους κινδύνους που απορρέουν από την αδυναμία επίτευξης συμφωνίας σχετικά με μια ρυθμιστική προσέγγιση της ΕΕ·
6. τονίζει τις τεράστιες δυνατότητες της ΤΝ στον τομέα των μεταφορών και την ικανότητά της να αυξήσει τον αυτοματισμό για τις οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές και αεροπορικές μεταφορές· υπογραμμίζει ότι η ΤΝ διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην προώθηση της πολυτροπικότητας και στην αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, καθώς και στην ανάπτυξη έξυπνων πόλεων, βελτιώνοντας έτσι την ταξιδιωτική εμπειρία όλων των πολιτών με το να καθιστά τις μεταφορές, την εφοδιαστική και τις ροές κυκλοφορίας πιο αποτελεσματικές, ασφαλέστερες και πιο φιλικές προς το περιβάλλον·
7. επισημαίνει την ανάγκη να θεσπιστεί ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ΤΝ στον τομέα των μεταφορών, όπως για παράδειγμα κανόνες για πιλοτικά έργα τα οποία, εάν είναι επιτυχή, καθιστούν δυνατή την περαιτέρω ανάπτυξη της μαζικής αγοράς (μέσω ενός ρυθμιστικού δοκιμαστηρίου)· τονίζει ότι κάθε ρύθμιση στον τομέα της ΤΝ θα πρέπει να ακολουθεί μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση και να σέβεται την αρχή της αναλογικότητας· σημειώνει ότι οι τεχνολογικοί συνεργατικοί σχηματισμοί και οι κόμβοι ψηφιακής καινοτομίας μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο διευκολύνοντας τον τομέα των μεταφορών να καινοτομήσει και ενισχύοντας τη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων, ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και του δημόσιου τομέα·

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ, ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

υπογραμμίζει την ανάγκη τα δεδομένα να είναι ευανάγνωστα και διαλειτουργικά, σύμφωνα με τις αρχές FAIR, ώστε να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ χωρών και τομέων, να συγκεντρωθούν γνώσεις και να δημιουργηθούν τεχνολογικοί συνεργατικοί σχηματισμοί·

8. τονίζει τις τεράστιες δυνατότητες των συστημάτων που χρησιμοποιούν TN στον τομέα των μεταφορών όσον αφορά την οδική ασφάλεια, μεταξύ άλλων για τους πεζούς και τους ποδηλάτες, και την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στο όραμα για μηδενικές απώλειες (Vision Zero)· σημειώνει ότι, ελλείψει μεγάλου όγκου διαλειτουργικών δεδομένων υψηλής ποιότητας, η υιοθέτηση της TN στις υποδομές μεταφορών και στα οχήματα θα είναι περιορισμένη, γεγονός που ενδέχεται να υπονομεύσει την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλεια των μεταφορών της ΕΕ· ζητεί να εντατικοποιηθούν οι εργασίες έρευνας και ανάπτυξης για να ενισχυθεί η ασφάλεια των προϊόντων και τονίζει την ανάγκη να θεσπιστεί ένα νέο εναρμονισμένο κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοματοποιημένη οδήγηση·
9. επισημαίνει ότι η χρήση τεχνολογίας TN στα οχήματα και στα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών, μεταξύ άλλων, μειώνοντας τον χρόνο ταξιδιού, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τις επιβλαβείς εκπομπές και το κόστος· τονίζει ότι η TN θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της απρόσκοπτης πολυτροπικότητας, με βάση την έννοια της κινητικότητας ως υπηρεσίας (MaaS)· πιστεύει ότι η ολοκλήρωση των υπηρεσιών μεταφορών προσφέρει ευκαιρίες για την καλύτερη κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των Ευρωπαίων πολιτών και για τη βελτιστοποίηση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών, περιορίζοντας παράλληλα τον αριθμό των ιδιωτικών οχημάτων στους δρόμους· καλεί την Επιτροπή να διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να διευκολύνει την ισόρροπη ανάπτυξη της MaaS, ιδίως στις αστικές περιοχές·
10. σημειώνει ότι η χρήση της TN στον τομέα των αερομεταφορών επικεντρώνεται επί του παρόντος στη διαχείριση της κυκλοφορίας και στον σχεδιασμό του εναέριου χώρου· επικροτεί τα επιτεύγματα της κοινής επιχείρησης SESAR (ερευνητικό σχέδιο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού), η οποία έχει υποστηρίξει μια σειρά ερευνητικών έργων σε σχέση με τη TN και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας· ζητεί να εντατικοποιηθούν οι έρευνες και οι επενδύσεις, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό της TN στον τομέα των αερομεταφορών όσον αφορά τους καταναλωτές μέσω της βελτίωσης των διαδικασιών μάρκετινγκ, πωλήσεων, διανομής και τιμολόγησης των αεροπορικών εταιρειών, καθώς και στον τομέα των υπηρεσιών εδάφους (έλεγχοι ασφάλειας κ.λπ.)· σημειώνει ότι η TN μπορεί να αναπτύξει αυτοματοποιημένη πλοήγηση για τις θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων και μικρών αποστάσεων και για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, και να βελτιώσει τη θαλάσσια επιτήρηση στο πλαίσιο της αυξανόμενης κυκλοφορίας των πλοίων· σημειώνει επίσης ότι η TN μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της σύνδεσης μεταξύ των λιμένων και της ενδοχώρας· επισημαίνει ότι οι λιμένες θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της TN στον τομέα της ναυτιλίας· ζητεί να αναπτυχθεί η TN και να επιτευχθεί υψηλότερο επίπεδο ψηφιοποίησης σε μεγάλη κλίμακα σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες, προκειμένου να ενισχυθούν η αποδοτικότητα και η ανταγωνιστικότητα·
11. τονίζει ότι η ανάγκη για σαφείς και συνεκτικούς κανόνες σχετικά με τον καθορισμό και

τον επιμερισμό των ευθυνών σε περίπτωση δυσλειτουργιών ή ατυχημάτων αποτελεί ένα από τα βασικά εμπόδια στην πρακτική εφαρμογή τεχνολογιών που βασίζονται στην ΤΝ στον τομέα των μεταφορών, όπως αναφέρεται στην έκθεσή του της 5ης Οκτωβρίου 2020 με συστάσεις προς την Επιτροπή όσον αφορά το καθεστώς αστικής ευθύνης για την τεχνητή νοημοσύνη<sup>3</sup>: τονίζει την ανάγκη για σαφή και δίκαιη κατανομή ευθυνών μεταξύ κατασκευαστών, φορέων εκμετάλλευσης και χρηστών αυτόνομων οχημάτων με βάση την ικανότητα ελέγχου των κινδύνων, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να εξασφαλιστούν η καλύτερη δυνατή ασφάλεια των προϊόντων και η προσήκουσα κατανομή των κινδύνων και να καθοριστούν οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες· επισημαίνει, συνεπώς, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να χρησιμοποιήσει με τον βέλτιστο τρόπο όλα τα εργαλεία που διαθέτει για να μεγιστοποιήσει τόσο την ασφάλεια των συστημάτων ΤΝ που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές όσο και τη δυνατότητα απόδοσης ευθυνών, εάν είναι απαραίτητο· ζητεί από τις ασφαλιστικές εταιρείες να βελτιώσουν τον τρόπο με τον οποίο ενσωματώνουν τους νέους κινδύνους που προκύπτουν από τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα στην πολιτική τους για την ανάληψη ασφαλιστικών κινδύνων·

12. τονίζει ότι οι ευκαιρίες που προσφέρει η ΤΝ θα πρέπει να υπογραμμιστούν και ότι οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να επιδιώξουν να ενημερώσουν τους πολίτες και τις επιχειρήσεις, ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν τις δυνατότητες και τις επιπτώσεις της ΤΝ· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία που έχουν οι αποτελεσματικές εκστρατείες ενημέρωσης και επικοινωνίας για τη διασφάλιση της κατανόησης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών· υπογραμμίζει ότι η νομική σαφήνεια θα αυξήσει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών και, ως εκ τούτου, θα έχει θετικό αντίκτυπο στις επιχειρήσεις και τις ΜΜΕ της ΕΕ που αναπτύσσουν αυτές τις τεχνολογίες και θα διευκολύνει την επέκταση μιας ισχυρής αγοράς της ΕΕ·
13. σημειώνει ότι η επίτευξη των στόχων που έθεσε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για την τεχνητή νοημοσύνη (COM(2020)0065) εξαρτάται από την παροχή ευρείας πρόσβασης στους πολίτες και τις επιχειρήσεις σε υψηλής ποιότητας δημόσια και βιομηχανικά δεδομένα που παράγονται όχι μόνο από τον τομέα των μεταφορών αλλά και από όλους τους συναφείς τομείς, καθώς και από την παροχή έξυπνων υποδομών και οχημάτων απαραίτητων για την ασφαλή συλλογή και επεξεργασία τους· πιστεύει ότι υπάρχει επείγουσα ανάγκη να ενθαρρυνθεί η πρόσβαση στα δεδομένα που είναι επί του παρόντος εγκλωβισμένα στον ιδιωτικό τομέα, τονίζει δε την ανάγκη να διασφαλιστεί η ελευθερία των δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων να ανταλλάσσουν και να επεξεργάζονται ανεπεξέργαστα, μη προσωπικά και ανωνυμοποιημένα δεδομένα, σε πλήρη συμμόρφωση με το κεκτημένο της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής· τονίζει ότι είναι αναγκαίο να ληφθούν νομοθετικά μέτρα για την άρση των εμποδίων στην ανταλλαγή και περαιτέρω χρήση των δεδομένων, αλλά ότι πρέπει να διασφαλιστεί κατάλληλο επίπεδο προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής· καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει τον αντίκτυπο που μπορεί να έχει στο περιβάλλον η ευρεία ανάπτυξη υποδομών δεδομένων υψηλής έντασης ενέργειας (π.χ. κέντρα δεδομένων και κέντρα διακομιστών), με στόχο την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξής τους σύμφωνα με την Πράσινη Συμφωνία·
14. χαιρετίζει την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2020, σχετικά με μια

---

<sup>3</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P9\_TA(2020)0276.

ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα (COM(2020)0066) και την πρότασή της για κανονισμό σχετικά με την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση δεδομένων (COM(2020)0767)· τονίζει την ανάγκη να δημιουργηθεί μια πραγματική ενιαία αγορά δεδομένων και συγκεκριμένα ένας κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων κινητικότητας, ο οποίος, επιτρέποντας την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων (B2B), από επιχειρήσεις προς δημόσιες αρχές (B2G) και από δημόσιες αρχές προς επιχειρήσεις (G2B), μπορεί, μεταξύ άλλων, να διευκολύνει την πρόσβαση σε δεδομένα και τη χρήση τους από τις μεταφορικές και ταξιδιωτικές πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες, και νεοφυείς επιχειρήσεις, με την επιφύλαξη της νομοθεσίας για την προστασία των δεδομένων· υπογραμμίζει το γεγονός ότι η πρόσβαση στα δεδομένα έχει καίρια σημασία για την ανάπτυξη της τεχνολογίας ΤΝ, η οποία θα αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού· τονίζει, επομένως, ότι οι ερευνητές και οι επιχειρήσεις, ιδίως οι ΜΜΕ, πρέπει να έχουν μεγαλύτερη ελευθερία πρόσβασης και χρήσης δεδομένων για την ανάπτυξη της ΤΝ, προκειμένου να είναι σε θέση να αναπτύσσουν και να εφαρμόζουν ποιοτικές τεχνολογίες ΤΝ· τονίζει ότι η Ευρώπη χρειάζεται υψηλής ποιότητας και ασφαλείς στον κυβερνοχώρο ψηφιακές υποδομές, καθώς και καλύτερη πρόσβαση σε υψηλής ποιότητας δεδομένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων<sup>4</sup> (ΓΚΠΔ)·

15. τονίζει ότι είναι σημαντικό να ενθαρρυνθούν η εθελοντική κοινοχρησία δεδομένων και η πρόσβαση σε αυτά, προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη κέντρων δεδομένων ΤΝ που διαθέτουν ανοικτή και διαφανή ευρωπαϊκή υποδομή υπολογιστικού νέφους (π.χ. Gaia-X), καθώς και η επεξεργασία δεδομένων που παράγονται κατά την κίνηση του δικτύου· σημειώνει ότι η υποδομή αυτή θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της φορητότητας, της διαλειτουργικότητας και της κρυπτογράφησης· τονίζει ότι πρέπει να υπάρξει καλύτερος συντονισμός με τις ευρωπαϊκές εταιρείες και μεταξύ αυτών, προκειμένου να αναπτυχθούν τεχνικά πρότυπα σχετικά με την αγορά, τα οποία θα προωθούν τη διαλειτουργικότητα και τη μεταφορά τεχνολογίας, τονώνοντας παράλληλα τον ανταγωνισμό· πιστεύει ότι οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να αναλάβουν ηγετικό ρόλο και να συμβάλλουν στον εντοπισμό κενών στα διεθνή πρότυπα· υπογραμμίζει ότι οι ελευθερίες που προσφέρει η ενιαία αγορά αποτελούν την κύρια κινητήρια δύναμη για την ενίσχυση της ψηφιακής ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας στην Ευρώπη και ότι, επομένως, πρέπει να αντιμετωπιστούν αμέσως τυχόν κατακερματισμός και αδικαιολόγητοι συνοριακοί φραγμοί στις ροές δεδομένων, στη συνεργατική έρευνα και στις εξαγωγές ψηφιακών αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών, προκειμένου η κοινωνία να επωφεληθεί πλήρως από την ενιαία αγορά·
16. σημειώνει ότι η αυξημένη συνδεσιμότητα και η αυτοματοποίηση των μεταφορών εκθέτουν τον τομέα όλο και περισσότερο σε απειλές και εγκλήματα στον κυβερνοχώρο· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός ότι οι μεταφορές αποτελούν υποδομές ζωτικής σημασίας και ότι, καθώς ο τομέας αυτός γίνεται πιο ψηφιακός, θα πρέπει να αναπτύξει μια σταθερή νοοτροπία που θα επικεντρώνεται στην ασφάλεια στον κυβερνοχώρο· τονίζει ότι μια τέτοια νοοτροπία πρέπει να ενσωματώνει, υπό την

---

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ, ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1.

εποπτεία του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Κυβερνοασφάλεια, συστήματα κυβερνοασφάλειας σχετικά με κάθε τομέα, τα οποία, ωστόσο, πρέπει να διαθέτουν το ίδιο γενικό πλαίσιο, με σκοπό να ενισχυθεί η ανταλλαγή πληροφοριών και να βελτιωθεί ο συντονισμός της πρόληψης και της αντιμετώπισης κοινών απειλών· τονίζει την ανάγκη να αναπτυχθούν δεξιότητες στον κυβερνοχώρο ΤΠΕ εντός της ΕΕ και να διατηρηθεί η προσέγγιση της «κυβερνοασφάλειας ήδη από τον σχεδιασμό», προκειμένου να διασφαλιστεί η ανάπτυξη ασφαλών, ανθεκτικών και ισχυρών αυτοματοποιημένων συστημάτων που βασίζονται στην ΤΝ τόσο για τις υποδομές όσο και για τα οχήματα·

17. καλεί τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν ορθά την οδηγία για την ασφάλεια των δικτύων και των πληροφοριών<sup>5</sup>, και την Επιτροπή να επιβλέπει τη διαδικασία· εκφράζει την ικανοποίησή του για την επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας, δεδομένου ότι αποσκοπεί να βελτιώσει την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών στον κυβερνοχώρο και να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα τις κυβερνοεπιθέσεις· τονίζει την ανάγκη οι εξουσιοδοτημένοι οργανισμοί επιθεώρησης και έγκρισης να έχουν πλήρη πρόσβαση σε δεδομένα και λογισμικό που αφορούν συγκεκριμένα οχήματα, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζουν παραβιάσεις και χειραγωγήσεις και να διασφαλίζουν την ασφάλεια των οχημάτων στον κυβερνοχώρο· ζητεί να γίνουν πλήρως σεβαστοί οι κανόνες που καθορίζονται στο πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας για την προστασία της ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες<sup>6</sup> και του ΓΚΠΔ·
18. τονίζει ότι η δυναμική ανάπτυξη καινοτόμων ψηφιακών υπηρεσιών και επιχειρηματικών μοντέλων στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού δεν θα είναι δυνατή χωρίς τη δωρεάν και απεριόριστη πρόσβαση σε δημόσια δεδομένα τα οποία καλύπτονται από την υποδομή χωρικών πληροφοριών, όπως είναι τα γεωδαιτικά και χαρτογραφικά δεδομένα, τα μοντέλα εδάφους, οι ορθοφωτογραφικοί χάρτες, τα δεδομένα γεωμετρίας κτιρίων και τα τοπογραφικά αντικείμενα που χρησιμοποιούνται στη χαρτογράφηση· τονίζει ότι η κοινοποίηση αυτού του μεγάλου όγκου χωρικών δεδομένων θα έχει πολύ θετικό αντίκτυπο στη χρήση αυτών των δεδομένων από Ευρωπαίους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των νέων τεχνολογιών· καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει ένα σύστημα κινήτρων για τα κράτη μέλη, προκειμένου να υποστηρίξει τη διαδικασία ανοίγματος και δωρεάν διάθεσης των πόρων γεωδαιτικών δεδομένων·
19. αναγνωρίζει τη φιλοδοξία να καταστεί η ΕΕ παγκόσμιος ηγέτης στην ανάπτυξη και εφαρμογή της ΤΝ στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού και τονίζει ότι η ΕΕ θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη σαφών, αποτελεσματικών, ανθρωποκεντρικών και ομοιόμορφων δεοντολογικών και νομικών κανόνων και προτύπων για την ανταλλαγή δεδομένων και τη χρήση της ΤΝ στον τομέα των μεταφορών, συμβάλλοντας έτσι δυναμικά στον καθορισμό προτύπων

<sup>5</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2016, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο ασφάλειας συστημάτων δικτύου και πληροφοριών σε ολόκληρη την Ένωση, ΕΕ L 194/1 της 19.7.2016, σ. 1.

<sup>6</sup> Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες), ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37.



για τον υπόλοιπο κόσμο· επισημαίνει ότι ο κατακερματισμός της αγοράς ψηφιακών δεδομένων κίνησης στην ΕΕ πρέπει να αποφευχθεί, καθώς αντιβαίνει στην ψηφιακή καινοτομία·

20. επιστράτη την προσοχή στην έλλειψη νομικής προβλεψιμότητας που αντιμετωπίζουν οι φορείς ανάπτυξης τεχνολογίας ΤΝ λόγω του εξελισσόμενου κανονιστικού και θεσμικού πλαισίου για ζητήματα ΤΝ σε επίπεδο ΕΕ· ζητεί, επομένως, από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Προστασίας Δεδομένων να παράσχει καθοδήγηση σχετικά με τυποποιημένες διαδικασίες χρήσης δεδομένων, συμπεριλαμβανομένου ενός καταλόγου κριτηρίων για την αποτελεσματική ανωνυμοποίηση, προκειμένου να αυξηθεί η νομική προβλεψιμότητα για τους φορείς ανάπτυξης τεχνολογιών ΤΝ στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού, σύμφωνα με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· θεωρεί ότι οι εθνικές αρχές θα πρέπει να ακολουθούν την καθοδήγηση της ΕΕ κατά την άσκηση των δημόσιων εξουσιών τους, ούτως ώστε να διασφαλιστεί συνεπής κανονιστική συμμόρφωση και να αρθούν τα εμπόδια για τη λειτουργία της ενιαίας ψηφιακής αγοράς·
21. τονίζει ότι η ψηφιοποίηση των μεταφορών θα αποτελέσει βασικό παράγοντα για τις διαδικασίες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμβάλλοντας έτσι στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την επίτευξη καθαρών μηδενικών εκπομπών έως το 2050· υπογραμμίζει το γεγονός ότι η εφαρμογή ψηφιακών λύσεων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις υποδομές μπορεί να μειώσει τις εκπομπές μέσω της ανάπτυξης συνδεδεμένης κινητικότητας, της ηλεκτροδότησης των στόλων, της αποτελεσματικής διαχείρισης της εφοδιαστικής και του ελέγχου της ταχύτητας·
22. υπογραμμίζει ότι, εάν η ΤΝ τροφοδοτείται με ανεπεξέργαστα και βρώμικα δεδομένα, υπάρχει κίνδυνος επαναλαμβανόμενων μεροληψιών και διακρίσεων· τονίζει ότι κάθε απόφαση που λαμβάνεται σε σχέση με την παροχή μιας υπηρεσίας πρέπει να επικυρώνεται από άνθρωπο, ενώ η ΤΝ πρέπει να χρησιμοποιείται για την υποστήριξη της εν λόγω απόφασης·
23. σημειώνει τις σημαντικές δυνατότητες των ευρωπαϊκών πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων (ΜΜΕ) και νεοφυών επιχειρήσεων στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ψηφιακή ενιαία αγορά· τονίζει την ανάγκη να παρασχεθεί επαρκής οικονομική και οργανωτική στήριξη για καινοτομίες και για τη βελτίωση των ψηφιακών δεξιοτήτων των εργαζομένων στον τομέα αυτό· επισημαίνει το γεγονός ότι το ρυθμιστικό και χρηματοπιστωτικό περιβάλλον θα πρέπει να επιτρέπει τη σύσταση και την ανάπτυξη νεοφυών επιχειρήσεων και κοινοπραξιών ΤΝ στην Ευρώπη· τονίζει ότι η ΕΕ θα πρέπει να αξιοποιήσει τα εργαλεία που έχει στη διάθεσή της για τον έλεγχο των ξένων επενδύσεων και την αποτροπή επιθετικών αγορών, παρέχοντας έτσι στις ευρωπαϊκές εταιρείες τη δυνατότητα να αναπτύσσονται και να είναι ανταγωνιστικές στην παγκόσμια αγορά·
24. τονίζει ότι ο περιορισμένος ανταγωνισμός στην αγορά ψηφιακών υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και του τουρισμού δημιουργεί σημαντικά εμπόδια για τις ΜΜΕ· σημειώνει ότι οι ΜΜΕ πλήττονται περισσότερο από την αδιαφανή γραφειοκρατία και τα υπερβολικά διοικητικά εμπόδια· υπογραμμίζει, ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η νομοθεσία πρέπει να απλουστευθεί και να αποσαφηνιστεί, προκειμένου να προωθηθούν η ανάπτυξη και η χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών, ιδίως της ΤΝ, από τις ΜΜΕ,

πρέπει δε να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές θέσεις των φορέων εκμετάλλευσης στην ενιαία αγορά· επισημαίνει ότι ένα ειδικό πλαίσιο δεδομένων για τις μεταφορές θα πρέπει να επικεντρώνεται στην τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης μέσω της πρόσβασης σε τεράστια σύνολα δεδομένων, ιδίως για τις ΜΜΕ, προκειμένου να βοηθήσει τους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού της ΕΕ να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που προσφέρει η σημερινή αγορά, βελτιώνοντας κατά συνέπεια την ασφάλεια των μεταφορών, προστατεύοντας την ιδιωτικότητα και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα·

25. τονίζει τον ρόλο που διαδραματίζουν τα ουσιώδη για τη λειτουργία προτύπου διπλώματα ευρεσιτεχνίας στην πλήρη και επιτυχή εφαρμογή των τεχνολογιών ΤΝ στον τομέα των μεταφορών· καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ για τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προκειμένου να διασφαλίσει επαρκή νομική προστασία και δίκαιες και αμερόληπτες πρακτικές αδειοδότησης, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ιδιαιτερότητες της έρευνας και της ανάπτυξης (E&A) όσον αφορά τις τεχνολογίες ΤΝ·
26. ζητεί να δοθούν κίνητρα ώστε οι ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών και του τουρισμού να έχουν πρόσβαση σε δεδομένα μη προσωπικού χαρακτήρα που παράγονται από άλλους ενδιαφερόμενους ιδιωτικούς φορείς στο πλαίσιο μιας εθελοντικής και αμοιβαία επωφελούς διαδικασίας·
27. υπενθυμίζει ότι η ΕΕ είναι ο κύριος τουριστικός προορισμός παγκοσμίως· τονίζει την ανάγκη να διευκολυνθεί η ανάκαμψη του τομέα με βιώσιμο τρόπο· επισημαίνει ότι η ψηφιοποίηση, η ΤΝ και η ρομποτική θα διαδραματίσουν πρωταρχικό ρόλο στην επανεκκίνηση του τομέα, συμβάλλοντας έτσι μακροπρόθεσμα στη βιωσιμότητα κλάδου· σημειώνει ότι πρέπει να παρασχεθούν επαρκής χρηματοδότηση και κίνητρα στις τουριστικές επιχειρήσεις, ιδίως τις πολύ μικρές και τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, προκειμένου αυτές να μπορέσουν να αξιοποιήσουν τα οφέλη της ψηφιοποίησης και να εκσυγχρονίσουν τις προσφορές τους στους καταναλωτές·
28. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν φυτώρια και επιταχυντές τεχνολογίας, προκειμένου να στηρίζουν και να διευκολύνουν την ανάπτυξη και ανάπτυξη νέων καινοτόμων τουριστικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τέτοιες τεχνολογίες, και να προωθήσουν την ψηφιακή πρωτοπορία της ΕΕ στον βιώσιμο τουρισμό μέσω της E&A, μέσω κοινοπραξιών και συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε θέματα όπως η διαχείριση πλήθους, η κινητικότητα και οι ανέπαφες υπηρεσίες, καθώς και μέσω της αξιοποίησης τοπικών ΜΜΕ που συμμετέχουν στην τουριστική αλυσίδα εφοδιασμού·
29. τονίζει ότι η ανάπτυξη δικτύων 5G σε μεγάλη κλίμακα θα δημιουργήσει εντελώς νέες ευκαιρίες απασχόλησης στον τομέα των μεταφορών και θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας των ευρωπαϊκών οικονομιών· υπογραμμίζει, ωστόσο, ότι, καθώς η φύση της αγοράς εργασίας μεταβάλλεται με ραγδαίους ρυθμούς, ορισμένες θέσεις εργασίας θα μπορούσαν να καταστούν παρωχημένες, καθιστώντας απαραίτητη την επανεκπαίδευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων σε αυτούς τους τομείς, όσον αφορά τόσο τις βασικές όσο και τις προηγμένες ψηφιακές δεξιότητες· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ειδικά μέσα για την επανειδίκευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων που δεν

διαθέτουν ψηφιακές δεξιότητες· τονίζει ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστούν ο σεβασμός και η επιβολή των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε ένα τόσο εξελισσόμενο εργασιακό περιβάλλον·

30. είναι της γνώμης ότι η επίτευξη ψηφιακής ηγεσίας θα εξαρτηθεί από το κατά πόσον η ΕΕ παράγει και προωθεί ψηφιακά ταλέντα και αναπτύσσει την τεχνογνωσία της· υπογραμμίζει εν προκειμένω τις ευκαιρίες που παρέχουν τα ευρωπαϊκά προγράμματα, όπως για παράδειγμα το επερχόμενο πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη»· παροτρύνει τα κράτη μέλη να επενδύσουν στην εκπαίδευση και να παράσχουν στους μαθητές από μικρή ηλικία τις βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για να τους κατευθύνουν προς τη σταδιοδρομία στους τομείς των φυσικών επιστημών, της τεχνολογίας, της μηχανικής και των μαθηματικών (STEM)·
31. εκφράζει τη δυσαρέσκειά του για το γεγονός ότι εξακολουθεί να υφίσταται χάσμα μεταξύ των φύλων όσον αφορά τις σταδιοδρομίες και τις μελέτες στους τομείς STEM, και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αναπτύξουν περαιτέρω μηχανισμούς για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των φύλων εν προκειμένω· υπογραμμίζει το γεγονός ότι η γεφύρωση αυτού του χάσματος είναι επωφελής και για την ψηφιοποίηση του τομέα των μεταφορών· σημειώνει ότι η ενίσχυση των ψηφιακών δεξιοτήτων και της εμπειρογνωσίας των ευρωπαϊκών ΜΜΕ στον τομέα της κυβερνοασφάλειας θα έχει μακροπρόθεσμα θετικές επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και ανθεκτικότητα·
32. τονίζει ότι οι τεχνολογικές καινοτομίες και η ΤΝ προσφέρουν τεράστιες δυνατότητες για την προσαρμογή των τρόπων μεταφοράς για άτομα με αναπηρία, εξασφαλίζοντας πιο προσβάσιμη και χωρίς αποκλεισμούς κινητικότητα για όλους· εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η ΤΝ μπορεί να αυξήσει περαιτέρω τη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στην αγορά εργασίας·
33. υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, ιδίως οι εφαρμογές ΤΝ και τα αυτόνομα οχήματα, προσφέρουν μεγάλες δυνατότητες όσον αφορά την απλούστευση της καθημερινής ζωής των ανθρώπων και των επιχειρήσεων και την παροχή ασφαλέστερων, αποδοτικότερων και οικονομικά πιο προσιτών λύσεων στον τομέα των μεταφορών· ζητεί να χαραχθεί μια υγιής βιομηχανική πολιτική, η οποία θα βασίζεται στην ψηφιακή και περιβαλλοντική μετάβαση και θα έχει ως στόχο την ανάπτυξη των υποκείμενων υποδομών, της εφοδιαστικής, της δυναμικότητας επεξεργασίας και των ψηφιακών ικανοτήτων της ΕΕ, δεδομένου ότι αυτό θα συμβάλει στο να καταστεί η ΕΕ πρωτοπόρος στον ψηφιακό τομέα σε όλους τους τομείς· παροτρύνει την Ένωση να διασφαλίσει την αλυσίδα εφοδιασμού της στον τομέα των μεταφορών, μέσω της διαφοροποίησης του εφοδιασμού και αυξάνοντας τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ όσον αφορά τα υλικά και τις υπηρεσίες, δεδομένου ότι διακοπή της παροχής τους θα μπορούσε να έχει αρνητικό αντίκτυπο στη δημόσια υγεία και ασφάλεια· καλεί την Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη αυτά τα στοιχεία σε κάθε επικαιροποίηση της βιομηχανικής στρατηγικής της ΕΕ·
34. τονίζει ότι μια καινοτόμος και ανταγωνιστική οικονομία δεδομένων πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια και τη διαλειτουργικότητα· επισημαίνει ότι η διαφάνεια και οι θεμιτές επιχειρηματικές πρακτικές στις πλατφόρμες μεταφορών και τουρισμού, ειδικά για τους αλγόριθμους που λειτουργούν με ΤΝ και επηρεάζουν την εξυπηρέτηση, την τιμολόγηση

και τη διαφήμιση, είναι ουσιαστικής σημασίας για τη διασφάλιση της προστασίας και της εμπιστοσύνης των καταναλωτών, καθώς και για την προώθηση ενός ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ  
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	25.2.2021
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+ : 41 - : 1 0 : 7
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Έλενα Κουντουρά, 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, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Ελισσάβερτ Βόζεμπεργκ-Βρωονίδη, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

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

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Ziļe, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Ελισάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Έλενα Κουντουρά

1	-
NI	Dorien Rookmaker

7	0
ECR	Peter Lundgren
NI	Mario Furore
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή