



2020/2216(INI)

1.3.2021

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon

Euroopa digituleviku kujundamise kohta: digitaalse ühtse turu toimimise tõkete kõrvaldamine ning tehisintellekti parem kasutamine Euroopa tarbijate huvides (2020/2216(INI))

Arvamuse koostaja: Kosma Złotowski

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. tervitab lähenemisviisi, mille komisjon kavatseb seoses digiüleminekuga vastu võtta ja milles on üksikasjalikult visandatud selged eesmärgid, mis tuleb järgmisel kümnendil saavutada; on seisukohal, et selline struktureeritud visioon on transpordi- ja turismisektorile kasulik ning aitab muuta Euroopa Liidu digitaalvaldkonnas ülemaailmseks liidriks; hoiatab, et mitmed maailma riigid liiguvad kiiresti automatiseeritud liikuvuse turul kättesaadavaks tegemise suunas; nõuab seetõttu, et EL reageeriks palju ennetavamalt selle sektori kiiretele arengutele, võttes kasutusele Euroopa idufirmade ja tehnoloogiaarendajate jaoks kohandatud õigus- ja finantsraamistik; rõhutab, et kaalul on ELi strateegiline autonoomia; rõhutab tohutut ülemaailmset kasvuvõimalust tehisintellekti rakenduste puhul, millega seoses EL peaks tagama suure turuosa omandamise, tuginedes arukale poliitikakogumile, mille eesmärk on tagada tehisintellektiprojektidele viljakas ja atraktiivne ärikeskkond;
2. kutsub liikmesriike üles lisama oma taastekavadesse transpordi digiteerimise projekte; rõhutab vajadust tagada stabiilne ja piisav rahastamine Euroopa teadusprogrammidele, investeringutele tehisintellekti plokiahelasse ja asjade internetti ning intelligentsete transpordisüsteemide transpordi- ja IKT-taristu ehitamise protsessile, sealhulgas 5G turvalisele kasutuselevõtule, 6G-võrkude ja tulevaste traadita võrkude arendamisele, et võimaldada digiteeritud transpordi kogu potentsiaali kasutamist, tagades samal ajal kõrged transpordi ohutusstandardid; märgib, et tehisintellekti kasutuselevõtu tase transpordisektoris sõltub nüüdisaegsest digiteeritud taristust;
3. rõhutab, et tehisintellekti kasutuselevõtt transpordisektoris nõuab nii uue taristu arendamist kui ka olemasoleva taristu ajakohastamist; rõhutab asjaolu, et paljudest üleskutsetest hoolimata on mitmeaastases finantsraamistikus (2021–2027) eraldatud vahendid transpordisektori vajaduste jaoks ebapiisavad; hoiatab märkimisväärse lõhe eest digitaalse ja füüsilise transporditaristu eluea vahel; kutsub liikmesriike üles tagama turvalise, vastupidava ja kvaliteetse transporditaristu, mis hõlbustab ühendatud ja automatiseeritud liikuvusteenuste kasutuselevõttu;
4. juhib tähelepanu sellele, et üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) olulise transpordi- ja digitaristu ajakohastamist tuleb kiirendada; kutsub seetõttu komisjoni üles tegema üleeuroopalise transpordivõrgu määruse¹ ja raudtee-kaubaveokoridoride määruse² läbivaatamisel ettepanekuid mehhanismide kohta, mille abil tagada selline kiirendamine; väljendab sellega seoses kahetsust Euroopa Ülemkogu otsuse pärast kärpida Euroopa ühendamise rahastu digitaalvaldkonna rahastamispaketi eelarvet; kutsub liikmesriike üles tagama oma riiklike taaste- ja vastupidavuskavade raames piisav toetus sektori digiteerimisele; väljendab heameelt ELi rahastamisprogrammide

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL, ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta, ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

võime üle kaasata erainvesteeringuid, mis on hädavajalikud murranguliste tehnoloogiate rahastamiseks ja automatiseeritud liikuvuse ulatuslikuks kasutuselevõtuks;

5. toonitab, et transpordisektor on ja jääb nende sektorite hulka, kus tarbijad ja kodanikud kogevad igapäevaselt tehisintellektiga suhtlemist; jagab seetõttu komisjoni seisukohta, et selge, läbipaistev ja sidus ELi raamistik, mis edendab inimkeskse tehisintellekti arendamist, hõlmab ohutuse, eraelu puutumatus ja turvalisusega seotud aspekte kooskõlas ELi asjakohase õigusraamistikuga ning inimeste autonoomsuse, järelevalve ja vastutuse austamist, mitte ainult ei tekitaks tarbijates ja ettevõtetes usaldust tehisintellekti tehnoloogia vastu – ergutades seega transpordisektoris uute kujunemisjärgus tehnoloogiate kasutuselevõttu – ja tagaks prognoositavuse ja õiguskindluse, vaid parandaks ka transpordi sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnaalaseid komponente; rõhutab riske, mis tulenevad suutmatusest leppida kokku ELi regulatiivses lähenemisviisis;
6. rõhutab tehisintellekti tohutut potentsiaali transpordisektoris ja selle võimet suurendada automatiseeritust maantee-, raudtee-, vee- ja lennutranspordis; rõhutab tehisintellekti rolli mitmeliigilise transpordi ja ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku edendamisel ning arukate linnade arendamisel, parandades seeläbi kõigi kodanike reisikogemust ning muutes transpordi-, logistika- ja liiklusvood tõhusamaks, ohutumaks ja keskkonnahoidlikumaks;
7. juhib tähelepanu sellele, et transpordisektoris on tehisintellekti jaoks vaja õigusraamistikku, näiteks katseprojektide eeskirju, mis võimaldavad edu korral edasi arendada massiturgu (kasutades regulatsiooni testkeskkonda); rõhutab, et tehisintellekti valdkonna reguleerimisel tuleks kasutada tehnoloogiliselt neutraalset lähenemisviisi ja järgida proportsionaalsuse põhimõtet; märgib, et tehnoloogiaklastrid ja digitaalse innovatsiooni keskused võivad etendada olulist rolli transpordisektori innovatsiooni toetamisel ning ettevõtete, akadeemiliste institutsioonide ja avaliku sektori vahelise koostöö edendamisel; rõhutab, et andmed peavad vastavalt FAIR-põhimõtetele olema kergesti loetavad ja koostalitlusvõimelised, et luua riikide ja sektorite vahel koostoimet, koondada teadmisi ja luua tehnoloogiaklastreid;
8. rõhutab transpordisektoris tehisintellekti kasutatavate süsteemide tohutut potentsiaali seoses liiklusohutusega, sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite jaoks, ja algatuses „Vision Zero“ seatud eesmärkide saavutamiseks; märgib, et kuna puuduvad ulatuslikud, kvaliteetsed ja koostalitlusvõimelised andmed, on tehisintellekti kasutuselevõtt transporditaristus ja sõidukites piiratud, mis võib kahjustada ELi konkurentsivõimet ja transpordiohutust; nõuab rohkem teadus- ja arendustegevust, et suurendada tooteohutust, ning rõhutab vajadust uue ühtlustatud õigusraamistiku järele automatiseeritud sõidukijuhtimise jaoks;
9. rõhutab suurt potentsiaali seoses transpordisüsteemi tõhususe suurendamisega, kasutades sõidukites ja liikluskorraldussüsteemides tehisintellekti tehnoloogiat, mis võib muu hulgas lühendada reisimiseks kuluvat aega, vähendada ummikuid, vähendada kahjulikke heiteid ja vähendada kulusid; rõhutab, et tehisintellekt aitab kaasa tõrgeteta mitmeliigilise transpordi edasiarendamisele, järgides liikuvuse kui teenuse kontseptsiooni; on veendunud, et transporditeenuste integreerimine pakub võimalusi paremini vastata Euroopa kodanike liikuvusvajadustele ja optimeerida ühistranspordi

kasutamist, piirates samal ajal erasõidukite arvu maanteel; kutsub komisjoni üles uurima, kuidas hõlbustada liikuvuse kui teenuse tasakaalustatud arengut, eelkõige linnapiirkondades;

10. märgib, et tehisintellekti kasutamine lennundussektoris on praegu keskendunud liikluse korraldamisele ja õhuruumi planeerimisele; väljendab heameelt ühtse Euroopa taeva lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) ühisetevõtte saavutuste üle, mis on toetanud mitmeid tehisintellekti ja lennuliikluse korraldamisega seotud teadusprojekte; nõuab teadusuuringute ja investeeringute intensiivistamist, et maksimeerida tehisintellekti potentsiaali lennundussektoris seoses tarbijatega, parandades lennuettevõtjate turundust, müüki, turustamist, hinnakujundusprotsesse ja maapealset teenindust (turvakontroll jne); märgib, et tehisintellekt võib arendada automatiseeritud navigeerimist pika- ja lähimerevedudel ning siseveeteedel ning parandada mereseiret suureneva laevaliikluse tingimustes; märgib lisaks, et tehisintellekt võib aidata suurendada energiatõhusust ning sadamate ja sisemaa vahelisi ühendusi; rõhutab, et sadamad on olulised osalejad tehisintellekti kasutuselevõtul laevandussektoris; nõuab tehisintellekti kasutuselevõttu ja ulatuslikumat digiteerimist kõigis Euroopa sadamates, et saavutada suurem tõhusus ja konkurentsivõime;
11. rõhutab, et üks olulisi tõkkeid, mis takistab transpordisektoris tehisintellektil põhinevate tehnoloogiate praktilist kasutuselevõttu, on vajadus selgete ja sidusate reeglite järele, mis määraksid kindlaks vastutuse ja käsitleksid vastutuse jagamist tõrke või õnnetuse korral, nagu väljendati parlamendi 20. oktoobri 2020. aasta raportis koos soovitusatega komisjonile tehisintellekti tsiviilvastutuse korra kohta³; rõhutab vajadust määratleda autonoomsete sõidukite tootjate, käitajate ja kasutajate kohustuste selge ja õiglane jaotus, mis põhineb riskide ohjamise suutlikkusel, et muu hulgas tagada parim võimalik tooteohutus ning asjakohane riskide, vastutuse ja aruandluskohustuse jaotus; rõhutab seetõttu, et Euroopa Liit peaks võimalikult hästi ära kasutama kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid, et maksimeerida nii tehisintellekti transpordisüsteemide ohutust kui ka võimalust teha vajaduse korral kindlaks vastutus; nõuab, et kindlustusseltsid parandaksid ühendatud ja automatiseeritud liikuvusest tulenevate uute riskide hõlmamist oma kindlustuspoliitikasse;
12. rõhutab, et tehisintellekti pakutavaid võimalusi tuleks esile tõsta ning et poliitikakujundajad peaksid püüdma teavitada kodanikke ja ettevõtjaid, et võimaldada neil hinnata tehisintellekti potentsiaali ja mõju; rõhutab sellega seoses tõhusate teavituse ja kommunikatsioonikampaaniate tähtsust, et tagada inimeste arusaamine ja teadlikkus; rõhutab, et õigusselgus suurendab tarbijate usaldust, avaldades seega positiivset mõju ELi ettevõtjatele ning selliseid tehnoloogiaid arendavatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEdele) ning hõlbustades tugeva ELi turu laienemist;
13. märgib, et komisjoni tehisintellekti käsitlevas valges raamatus (COM(2020)0065) seatud eesmärkide saavutamise sõltub laialdasest juurdepääsust transpordisektori ja kõigi sellega seonduvate sektorite kogutud avalikele ja tööstuslikele andmetele ning intelligentse taristu ja vahendite pakkumisest nende andmete turvaliseks kogumiseks ja töötlemiseks; on veendunud, et kiiresti on vaja stimuleerida juurdepääsu andmetele, mis on praegu erasektoris lukustatud, ning rõhutab vajadust tagada vabadus vahetada ja

³ Vastuvõetud tekstid, P9_TA(2020)0276.

töödelda töötlemata, isikustamata ja anonüümseks muudetud andmeid avaliku ja erasektori üksuste poolt täielikus kooskõlas ELi andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitleva *acquis*'ga; rõhutab, et andmete vahetamist ja taaskasutamist takistavate tõkete kõrvaldamiseks on vaja seadusandlikke meetmeid, kuid rõhutab, et tagada tuleb isikuandmete ja eraelu puutumatuse piisav kaitse; kutsub komisjoni üles hindama mõju, mida energiamahuka andmetaristu (st andmekeskused ja serverifarmid) ulatuslik kasutuselevõtt võib avaldada keskkonnale, et edendada selle kestlikku kasutuselevõttu kooskõlas rohelise kokkuleppega;

14. kiidab heaks komisjoni 19. veebruari 2020. aasta teatise Euroopa andmestrategie kohta (COM(2020)0066) ja komisjoni ettepaneku võtta vastu määrus Euroopa andmehalduse kohta (COM/2020/0767); rõhutab vajadust luua tõeline andmete ühtne turg ja eelkõige Euroopa ühine liikuvuse andmeruum, mis B2B, B2G ja G2B andmevahetuse võimaldamisega võib muu hulgas hõlbustada juurdepääsu andmetele ja nende kasutamist mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ja idufirmade poolt transpordi- ja turismivaldkonnas, ilma et see piiraks andmekaitsealaste õigusaktide kohaldamist; rõhutab asjaolu, et ligipääs andmetele on hädavajalik tehisintellekti tehnoloogia arendamisel, mis on transpordi- ja turismisektoris üha olulisem; rõhutab seega, et teadlastele ja ettevõtetele, eelkõige VKEdele, tuleb anda suurem vabadus ligipääsuks andmetele ja nende kasutamiseks tehisintellekti arendamisel, et tehisintellekti tehnoloogiaid kiiresti arendada ja kasutusele võtta; rõhutab, et Euroopa vajab kvaliteetset ja küberturvalist digitaalset taristut ning parema kvaliteediga andmeid ja paremat juurdepääsu neile kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste harta ja isikuandmete kaitse üldmääruse sätetega⁴;
15. rõhutab, kui oluline on soodustada vabatahtlikku andmete jagamist ja juurdepääsu, mis aitab arendada tehisintellekti andmekeskusi, millel on avatud ja läbipaistev Euroopa pilvetaristu (nt Gaia-X), ning töödelda võrguliikluses tekkivaid andmeid; rõhutab, et pilvetaristud peaksid põhinema kaasaskantavuse, koostalitlusvõime ja krüpteerimise põhimõtetel; rõhutab, et on vaja paremat koordineerimist Euroopa ettevõtetega ja nende vahel, et töötada välja turuga seotud tehnilised standardid, mis edendavad koostalitlusvõimet ja tehnosiiret, hoogustades samal ajal konkurentsi; on veendunud, et Euroopa standardiorganisatsioonid peaksid võtma juhtrolli ja aitama tuvastada lünki rahvusvahelistes standardites; rõhutab asjaolu, et ühisturu vabadused on Euroopa suurema digitaalse konkurentsivõime ja innovatsiooni peamine potentsiaal ning seetõttu tuleb igasugused andmevoogude ning digitaalkaupade ja -teenuste ühise uurimistöö ja ekspordi põhjendamatud piiritõkked ja killustatus liikmesriikide vahel viivitamatult kõrvaldada, et tagada ühiskonnale ühisturust tulenev kogu võimalik kasu;
16. märgib, et transpordi ulatuslikum ühendatus ja automatiseerimine avab sektori üha enam küberohtudele ja -kuritegudele; rõhutab sellega seoses asjaolu, et transport kujutab endast elutähtsat taristut ja kuna see sektor muutub üha digitaalsemaks, peaks seal välja arendama usaldusväärse küberturvalisusele keskenduva kultuuri; rõhutab, et selline kultuur peab Euroopa Liidu Küberturvalisuse Ameti järelevalve all integreerima iga sektori jaoks olulised küberturvalisuse süsteemid, mis kõik jagavad ühist üldist raamistikku, et tõhustada teabe jagamist ning parandada koordineeritud ennetustegevust

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

ja ühistele ohtudele reageerimist; rõhutab vajadust arendada ELis küberoskusi ja säilitada sisseprojekteeritud küberturvalisuse lähenemisviisi, et tagada turvaliste, vastupidavate ja töökindlate tehisintellektipõhiste ja automatiseeritud süsteemide kasutuselevõtt nii taristu kui ka sõidukite jaoks;

17. kutsub liikmesriike üles nõuetekohaselt rakendama võrgu- ja infosüsteemide turvalisust käsitlevat direktiivi⁵ ning kutsub komisjoni üles protsessi jälgima; väljendab heameelt direktiivi eelseisva läbivaatamise üle, kuna selle eesmärk on parandada transporditaristu kübervastupidavusvõimet ja reageerida tõhusamalt küberrünnakutele; rõhutab, et volitatud kontrolli- ja tunnustusorganisatsioonidel peab olema täielik juurdepääs sõidukispetsiifilistele andmetele ja tarkvarateabele, et avastada sõidukite omavolilist muutmist ja manipuleerimist ning tagada sõidukite küberturvalisus; nõuab, et täielikult järgitaks ELi andmekaitse ja eraelu puutumatusse raamistikus sätestatud eeskirju, sealhulgas e-privatsuse direktiivi⁶ ja isikuandmete kaitse üldmäärust;
18. rõhutab, et innovaatiliste digiteenuste ja ärimudelite dünaamiline areng transpordi- ja turismisektoris ei ole võimalik ilma tasuta ja piiramatult juurdepääsuta avalikele andmetele, mis kuuluvad ruumiandmete infrastruktuuri kohaldamisalasse, nagu geodeetilised ja kartograafilised andmed, maastikumudelid, ortofotokaardid, andmed hoonete ja topograafiliste objektide geomeetria kohta, mida kaardistamisel kasutatakse; rõhutab, et nii suure hulga ruumiandmete avaldamisel on väga positiivne mõju nende andmete kasutamisele Euroopa ettevõtjate poolt, kes tegutsevad uue tehnoloogia sektoris; kutsub komisjoni üles looma liikmesriikidele stiimulite süsteemi, et toetada geodeetiliste andmeressursside avamist ja nende tasuta kättesaadavaks tegemist;
19. tunnustab eesmärki teha EList transpordi- ja turismivaldkonnas tehisintellekti arendamisel ja rakendamisel ülemaailmne liider ning rõhutab asjaolu, et EL peaks võtma juhtpositsiooni transpordi valdkonnas tehisintellekti kasutamise selgete, tõhusate, inimkesksete ja ühtsete eetiliste ja õiguslike normide ja standardite arendamisel, luues võimaluse korral standardid kogu maailmale; märgib, et vältida tuleb digitaalsete andmeliiklusandmete killustatud turgu ELis, mis on vastuolus digitaalse innovatsiooniga;
20. juhib tähelepanu õigusalasemale ettearvamatusse, millega tehisintellekti tehnoloogia arendajad kokku puutuvad, seoses tehisintellektiga seotud reguleeriva ja institutsioonilise raamistiku muutumisega ELi tasandil; palub seetõttu Euroopa Andmekaitseinspektsioonil esitada suunised standardsete andmete kasutamise menetluste kohta, sealhulgas tõhusa anonüümimise kriteeriumide loetelu, et suurendada transpordi- ja turismisektori tehisintellekti tehnoloogia arendajate jaoks õiguslikku prognoositavust kooskõlas isikuandmete kaitse eeskirjadega; on seisukohal, et riiklikud ametiasutused peaksid avaliku võimu teostamisel järgima neid ELi suuniseid, et tagada pidev õigusnormidele vastavus ja kõrvaldada digitaalse ühisturu toimimise takistused;
21. rõhutab, et transpordi digiteerimine on CO₂ heite vähendamise protsessi oluline

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1148 meetmete kohta, millega tagada võrgu- ja infosüsteemide turvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus (ELT L 194, 19.7.2016, lk 1).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatusse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatus ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv) (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

edasiviiv jõud, aidates saavutada ELi 2050. aastaks seatud heiteneutraalsuse eesmärke; rõhutab asjaolu, et digitaalsete lahenduste rakendamine kõigi transpordiliikide ja taristute puhul võimaldab heidet vähendada ühendatud liikuvuse kasutuselevõtu, sõidukiparkide elektrifitseerimise, logistika tõhusa haldamise ja kiirusekontrolli abil;

22. rõhutab, et kui tehisintellekti sisestatakse töötlemata ja ebapuhtaid andmeid, tekib uuesti eelarvamuste ja diskrimineerimise oht; rõhutab, et iga teenuse osutamiseiga seoses tehtud otsuse peab kinnitama inimene, ning tehisintellekti kasutatakse selle otsuse toetamiseks;
23. märgib, et digitaalsel ühtsel turul tegutsevatel Euroopa transpordi- ja turismisektori mikro-, väikestel ja keskmise suurusega ettevõtjatel ning idufirmadel on märkimisväärne potentsiaal; rõhutab, et selles sektoris on innovatsiooniks ja töötajate digioskuste parandamiseks vaja piisavat rahalist ja korralduslikku tuge; rõhutab asjaolu, et regulatiivne ja finantskeskkond peaks võimaldama tehisintellekti idufirmade ja ühisettevõtete loomist ja kasvu Euroopas; rõhutab, et EL peaks kasutama oma käsutuses olevaid vahendeid välisinvesteeringute tausta kontrollimiseks ja röövellike omandamiste vältimiseks, võimaldades nii Euroopa ettevõtetel laieneda ja konkureerida maailmaturul;
24. rõhutab, et piiratud konkurents transpordi- ja turismisektori digitaalteenuste turul tekitab VKEdele märkimisväärseid takistusi; märgib, et VKEd kannatavad kõige rohkem läbipaistmatu bürokraatia ja ülemääraste haldustakistuste tõttu; rõhutab seetõttu asjaolu, et õigusakte tuleb lihtsustada ja selgemaks muuta, et edendada digitaaltehnoloogia, eelkõige tehisintellekti arendamist ja kasutamist VKEde poolt, ning et seda tehes tuleb arvesse võtta ühtsel turul osalejate turupositsioonide erinevusi; rõhutab asjaolu, et transpordispetsiifilises andmeraamistikus tuleks keskenduda majanduskasvu edendamisele ulatuslike andmekogumite kättesaadavaks tegemise kaudu, eelkõige VKEde jaoks, mis aitaks ELi transpordi- ja turismisektoritel kasutada ära tänapäeva turu pakutavaid võimalusi ning parandaks seeläbi transpordi ohutust, kaitseks eraelu puutumatus ja suurendaks konkurentsivõimet;
25. toonitab standardi rakendamiseks oluliste patentide rolli, et tagada tehisintellekti tehnoloogiate täielik ja edukas kasutuselevõtt transpordisektoris; kutsub komisjoni üles vaatama läbi ELi kehtiva intellektuaalomandi õiguste õigusraamistiku, et tagada piisav õiguskaitse ning õiglased ja mittediskrimineerivad litsentsimistavad, võttes tehisintellekti tehnoloogiate puhul arvesse teadus- ja arendustegevuse eripära;
26. nõuab stiimuleid, mis annavad transpordi- ja turismisektoris tegutsevatele VKEdele vabatahtliku ja vastastikku kasuliku protsessi käigus juurdepääsu teiste erasektori sidusrühmade toodetud isikustamata andmetele;
27. tuletab meelde, et EL on maailmas eelistatuim turismisihtkoht; rõhutab vajadust soodustada sektori taastumist kestlikul viisil; rõhutab, et digitaliseerimine, tehisintellekt ja robotika täidavad sektori taaskäivitamisel ülimalt tähtsat rolli, aidates seeläbi kaasa turismisektori kestlikkusele pikas perspektiivis; märgib, et turismiettevtete, eelkõige mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks on vaja piisavat rahastamist ja stiimuleid, et võimaldada neil saada digiteerimisest kasu ja ajakohastada oma pakkumist tarbijatele;

28. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles looma tehnoloogiainkubaatoreid ja -kiirendeid, et toetada ja võimaldada selliseid tehnoloogiaid kasutavate uute innovatiivsete turismiettevõtete tekkimist ja kasvu ning edendada ELi digitaalset juhtpositsiooni säästva turismi valdkonnas teadus- ja arendustegevuse, ühissetevõtete ning avaliku ja erasektori partnerluste abil sellistes küsimustes nagu rahvahulga ohjamine, liikuvus ja kontaktivabad teenused ning turismi tarneahelas osalevate kohalike VKEde väärtustamine;
29. rõhutab, et 5G-võrkude ulatuslik kasutuselevõtt pakub transpordisektorile täiesti uusi töövõimalusi ja toob kaasa Euroopa majanduse tootlikkuse olulise suurenemise; rõhutab siiski, et tööturu kiiresti muutuva olemuse tõttu võivad teatavad töökohad iganeda, mistõttu on oluline nendes sektorites töötavaid töötajaid nii põhi- kui ka kõrgema taseme digioskuste osas ümber õpetada ja täiendada; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tagama spetsiaalsed vahendid digioskusteta töötajate ümberõppeks ja täiendõppeks; rõhutab, kui oluline on tagada sellises arenevas töökeskkonnas töötajate õiguste austamine ja jõustamine;
30. on arvamusel, et digitaalse juhtpositsiooni saavutamine sõltub sellest, kuidas EL suudab luua ja edendada digitaalset andekust ning arendada ELi oskusteavet; rõhutab sellega seoses võimalusi, mida pakuvad Euroopa programmid, nagu tulevane digitaalse Euroopa programm; nõuab tungivalt, et liikmesriigid investeeriksid suuremal määral haridusse ning annaksid õpilastele juba varases eas põhioskused, mida on tarvis nende teaduse, tehnoloogia, inseneeria ja matemaatika (nn STEM) valdkonna karjääri suunas juhtimiseks;
31. peab kahetsusväärseks asjaolu, et sooline ebavõrdsus teaduse, tehnoloogia, inseneeria ja matemaatika valdkonna karjäärides ja õpingutes püsib endiselt, ning kutsub komisjoni ja liikmesriike üles arendama edasi mehhanisme selles valdkonnas soolise tasakaalu saavutamiseks; rõhutab asjaolu, et selle lõhe ületamine on kasulik ka transpordisektori digiteerimise jaoks; märgib, et Euroopa VKEde digioskuste ja küberturvalisuse alaste eksperditeadmiste suurendamisel on pikaajaline positiivne mõju Euroopa konkurentsi- ja vastupanuvõimele;
32. rõhutab tehnoloogilise innovatsiooni ja tehisintellekti tohutut potentsiaali transpordiliike puuetega inimeste jaoks kohaldamise valdkonnas, et võimaldada kõigile kaasavat ja parema ligipääsuga liikuvust; väljendab heameelt asjaolu üle, et tehisintellekt võib veelgi suurendada puuetega inimeste osalemist tööturul;
33. rõhutab asjaolu, et transpordi ja liikuvuse valdkonna tehnoloogia arengul, eelkõige tehisintellekti rakendustel ja autonoomsetel sõidukitel, on suur potentsiaal inimeste ja ettevõtete igapäevaelu lihtsustamisel ning ohutumate, tõhusamate ja taskukohasemate transpordilahenduste pakkumise valdkonnas; nõuab usaldusväärset tööstuspoliitikat, mis põhineb digi- ja keskkonnaüleminekul ning mille eesmärk on arendada välja aluseks olev ELi taristu-, logistika-, arvutus- ja digisuutlikkus, kuna see aitaks ELil saavutada digitaalse juhtpositsiooni kõigis sektorites; nõuab tungivalt, et liit kindlustaks oma transpordi tarneahela, mitmekesistades tarneid ning suurendades ELi strateegilist sõltumatust materjalide ja teenuste osas, kuna nende katkemine võib avaldada negatiivset mõju rahvatervisele ja julgeolekule; kutsub komisjoni üles võtma neid elemente arvesse ELi tööstusstrateegia ajakohastamisel;

34. rõhutab, et innovaatiline ja konkurentsivõimeline andmemajandus on rajatud avatusele ja koostalitlusvõimele; juhib tähelepanu sellele, et läbipaistvus ja õiglased äritavad transpordi- ja turismiplatvormidel, eelkõige tehisintellektil põhinevate algoritmide puhul, mis mõjutavad teenuseid, hinnakujundust ja reklaami, on olulised, et tagada tarbijakaitse ja usaldus ning edendada konkurentsil põhinevat keskkonda.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	25.2.2021
Lõpphääletuse tulemus	+: 41 -: 1 0: 7
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop 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, 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, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
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, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
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, Elena Kountoura

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

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu