



Odbor za promet i turizam

2020/2216(INI)

1.3.2021

MIŠLJENJE

Odbora za promet i turizam

upućeno Odboru za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

o oblikovanju digitalne budućnosti Europe: uklanjanje prepreka funkcioniranju jedinstvenog digitalnog tržišta i poboljšanje upotrebe umjetne inteligencije za europske potrošače
(2020/2216(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Kosma Złotowski

PA_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za promet i turizam poziva Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uključi sljedeće prijedloge:

1. pozdravlja pristup koji Europska komisija namjerava usvojiti u pogledu digitalne tranzicije, u kojem se točno navode jasni ciljevi koje treba ostvariti u sljedećem desetljeću; smatra da će takva strukturirana vizija biti korisna za sektor prometa i turizma te da će doprinijeti tome da Europska unija postane globalni predvodnik u digitalnom području; upozorava da je nekoliko zemalja diljem svijeta sve bliže tome da automatiziranu mobilnost učini dostupnom na tržištu; stoga poziva EU da prilagođenim pravnim i finansijskim okvirom za europska novoosnovana i tehnološka poduzeća što proaktivnije odgovori na brzi razvoj u tom sektoru; ističe da je u pitanju strateška autonomija EU-a; naglašava da aplikacije umjetne inteligencije imaju goleme globalne mogućnosti za rast u kojem bi EU trebao osigurati velik udio na tržištu na temelju pametne kombinacije politika usmjerenih na osiguravanje plodnog i privlačnog poslovnog okružja za projekte u području umjetne inteligencije;
2. apelira na države članice da u svoje planove oporavka uključe projekte za digitalizaciju prometa; ističe da je potrebno osigurati stabilno i odgovarajuće financiranje za europske istraživačke programe, za ulaganja lance blokova umjetne inteligencije i internet stvari te za proces izgradnje prometne infrastrukture i infrastrukture IKT-a za intelligentne prometne sustave (ITS), uključujući sigurno uvođenje mreže 5G, razvoj mreže 6G i budućih bežičnih mreža, kako bi se omogućio razvoj punog potencijala digitaliziranog prometa i istodobno osigurali visoki sigurnosni standardi u prometu; primjećuje da će stupanj uvođenja umjetne inteligencije u sektoru prometa ovisiti o modernoj digitaliziranoj infrastrukturi;
3. naglašava da treba razviti novu infrastrukturu i modernizirati postojeću kako bi se umjetna inteligencija uvela u sektor prometa; ističe činjenicu da unatoč brojnim pozivima, sredstva dodijeljena u višegodišnjem finansijskom okviru (VFO) za razdoblje 2021. – 2027. nisu dovoljna za potrebe sektora prometa; upozorava da se vijek trajanja digitalne i fizičke prometne infrastrukture uvelike razlikuju; poziva države članice da osiguraju sigurnu, otpornu visokokvalitetnu prometnu infrastrukturu kako bi se olakšalo uvođenje povezanih i automatiziranih usluga mobilnosti;
4. ističe da treba ubrzati nadogradnju relevantne prometne i digitalne infrastrukture u transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T); stoga poziva Komisiju da u svojoj reviziji Uredbe o TEN-T-u¹ i Uredbe o željezničkim teretnim koridorima² predloži mehanizme kako bi se taj postupak ubrzao; u tom pogledu žali zbog odluke Europskog vijeća o smanjenju proračuna za digitalnu omotnicu Instrumenta za povezivanje Europe; poziva države članice da u okviru svojih nacionalnih planova za oporavak i otpornost osiguraju odgovarajuću potporu za digitalizaciju tog sektora; pozdravlja činjenicu da programi

¹ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU, SL L 348, 20.12.2013., str. 1.

² Uredba (EU) 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe, SL L 276, 20.10.2010., str. 22.

financiranja EU-a uspijevaju privući privatna ulaganja koja su ključna za financiranje naprednih tehnologija i opsežno uvođenje automatizirane mobilnosti;

5. ističe da sektor prometa već je i da će biti među sektorima u kojima će potrošači i građani svakodnevno biti u kontaktu s umjetnom inteligencijom; stoga dijeli stajalište Komisije da bi se jasnim, transparentnim i dosljednim okvirom EU-a, koji promiče razvoj antropocentrične umjetne inteligencije te obuhvaća aspekte koji se odnose na sigurnost, privatnost i osiguranje u skladu s relevantnim pravnim okvirom EU-a, zajedno s poštovanjem ljudske autonomije, nadzora i odgovornosti, ne samo izgradilo povjerenje potrošača i poduzeća u tehnologije umjetne inteligencije, čime bi se potaknula upotreba novih tehnologija u sektoru prometa, i osigurala predvidljivost i pravna sigurnost, nego bi se također poboljšala socijalna, gospodarska i okolišna komponenta prijevoza; naglašava rizike koji bi se mogli pojaviti ako se ne dogovori regulatorni pristup EU-a;
6. naglašava golem potencijal umjetne inteligencije u sektoru prometa i njezinu sposobnost za povećanje automatizacije cestovnog, željezničkog, vodnog i zračnog prometa; ističe ulogu umjetne inteligencije u poticanju multimodalnosti i alternativnih načina prijevoza te razvoja pametnih gradova, čime se poboljšava iskustvo putovanja svih građana jer promet, logistika i prometni tokovi postaju učinkovitiji, sigurniji i ekološki prihvatljiviji;
7. naglašava da je u sektoru prometa potreban regulatorni okvir za umjetnu inteligenciju, na primjer pravila za pilot-projekte koji se, ako su uspješni, mogu dalje razvijati na masovnom tržištu (korištenjem regulatornog sigurnog testnog okruženja); naglašava da bi svi propisi u području umjetne inteligencije trebali slijediti tehnološki neutralan pristup i poštovati načelo proporcionalnosti; primjećuje da tehnološki klasteri i digitalnoinovacijski centri mogu imati važnu ulogu i pomoći sektoru prometa u inovacijama i jačanju suradnje među poduzećima, akademskim institucijama i javnim sektorom; naglašava da podaci trebaju biti lako čitljivi i interoperabilni, u skladu s načelima FAIR, kako bi se stvorile sinergije među zemljama i sektorima, objedinilo znanje i stvorili tehnološki klasteri;
8. ističe golem potencijal sustava koji upotrebljavaju umjetnu inteligenciju u sektoru prometa za sigurnost cestovnog prometa, među ostalim za pješake i bicikliste, i postizanje ciljeva iz koncepta nulte stope smrtnih slučajeva u prometu (Vision Zero); primjećuje da će, u nedostatku velikih, visokokvalitetnih i interoperabilnih podataka, uvođenje umjetne inteligencije u prometnu infrastrukturu i vozila biti ograničeno, što bi moglo našteti konkurentnosti EU-a i sigurnosti prometa; traži više istraživanja i daljnji razvoj kako bi se poboljšala sigurnost proizvoda i naglašava da je potreban novi uskladeni regulatorni okvir za automatiziranu vožnju;
9. ističe velik potencijal za povećanje učinkovitosti prometnog sustava upotrebom tehnologija umjetne inteligencije u vozilima i sustavima upravljanja prometom, čime se među ostalim može skratiti vrijeme putovanja te smanjiti zagušenje, štetne emisije i troškovi; naglašava da će umjetna inteligencija, u skladu s konceptom mobilnosti kao usluge (MaaS), doprinijeti dalnjem razvoju neometane multimodalnosti; smatra da bi se integracijom prometnih usluga moglo bolje odgovoriti na potrebe europskih građana u pogledu mobilnosti te optimizirati upotrebu javnog prijevoza i ograničiti broj privatnih

vozila na cestama; poziva Komisiju da istraži kako olakšati uravnotežen razvoj mobilnosti kao usluge, posebno u urbanim područjima;

10. primjećuje da je upotreba umjetne inteligencije u zrakoplovnom sektoru trenutačno usmjereni na upravljanje prometom i planiranje zračnog prostora; pozdravlja postignuća zajedničkog poduzeća za istraživanje i razvoj upravljanja zračnim prometom na jedinstvenom europskom nebu (SESAR), koje je poduprlo niz istraživačkih projekata povezanih s umjetnom inteligencijom i upravljanjem zračnim prometom; traži da se ojačaju istraživanja i ulaganja kako bi se maksimalno iskoristio potencijal umjetne inteligencije u sektoru zrakoplovstva za potrošače poboljšanjem marketinga, prodaje, distribucije, postupaka određivanja cijena zračnih prijevoznika i zemaljskih usluga (sigurnosne kontrole itd.); primjećuje da se s pomoću umjetne inteligencije može razviti automatizirana plovidba u pomorskom prijevozu na duge i kratke udaljenosti i unutarnjim plovnim putovima te poboljšati pomorski nadzor u kontekstu povećanja brodskog prometa; nadalje, primjećuje da umjetna inteligencija može doprinijeti poboljšanju energetske učinkovitosti i povezanosti luka sa zaleđem; naglašava da će luke imati ključnu ulogu za uvodenje umjetne inteligencije u sektor pomorskog prometa; traži uvođenje umjetne inteligencije i veću razinu opsežne digitalizacije u svim europskim lukama radi poboljšanja učinkovitosti i konkurentnosti;
11. ističe da je potreba za jasnim i dosljednim pravilima o utvrđivanju i podjeli odgovornosti u slučaju kvara ili nesreće jedna od ključnih prepreka za praktičnu primjenu tehnologija koje se temelje na umjetnoj inteligenciji u sektoru prometa, kako navodi u svojem izješču od 5. listopada 2020. s preporukama Komisiji o sustavu građanskopravne odgovornosti za umjetnu inteligenciju³; naglašava da je potrebno utvrditi jasnou i pravednu podjelu odgovornosti između proizvođača, operatera i korisnika autonomnih vozila na temelju sposobnosti za kontrolu rizika kako bi se, među ostalim, zajamčila najbolja moguća sigurnost proizvoda te odgovarajuća podjela rizika i odgovornosti; stoga ističe da bi Europska unija trebala što bolje iskoristiti sve alate koji su joj na raspolaganju kako bi se maksimalno povećala sigurnost prometnih sustava koji se temelje na umjetnoj inteligenciji i mogućnost za utvrđivanje odgovornosti ako je to potrebno; poziva osiguravajuća društva da poboljšaju način na koji u svoju politiku preuzimanja rizika uključuju nove rizike koji proizlaze iz povezane i automatizirane mobilnosti;
12. naglašava da u prvi plan treba staviti mogućnosti koje pruža umjetna inteligencija i da bi tvorci politika trebali nastojati informirati građane i poduzeća kako bi im omogućili da procijene potencijal i implikacije umjetne inteligencije; u tom pogledu ističe važnost učinkovitih informativnih i komunikacijskih kampanja kako bi se osiguralo razumijevanje i osviještenost građana; ističe da će pravna jasnoća povećati povjerenje potrošača te će stoga pozitivno utjecati na poduzeća te mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) u EU-u koja razvijaju takve tehnologije i olakšati širenje snažnog tržišta EU-a;
13. primjećuje da ostvarivanje ciljeva koje je Komisija postavila u Bijeloj knjizi o umjetnoj inteligenciji (COM(2020)0065) ovisi o osiguranju širokog pristupa građana i poduzeća visokokvalitetnim javnim i industrijskim podacima koji se stvaraju ne samo u sektoru prometa već i u svim sektorima koji su s njim povezani te o osiguravanju pametne

³ Usvojeni tekstovi, P9_TA(2020)0276.

infrastrukture i vozila za njihovo sigurno prikupljanje i obradu; smatra da je potrebno hitno poticati pristup podacima koji se trenutno čuvaju u privatnom sektoru te naglašava da je potrebno osigurati slobodnu razmjenu i obradu neobrađenih, neosobnih i anonimiziranih podataka od strane javnih i privatnih subjekata, uz potpuno poštovanje pravne stečevine EU-a o podacima i privatnosti; naglašava da je potrebno poduzeti zakonodavne mjere kako bi se uklonile prepreke za razmjenu i ponovnu upotrebu podataka, no ističe da se pritom mora zajamčiti odgovarajuća razina zaštite osobnih podataka i privatnosti; poziva Komisiju da ocijeni učinak koji opsežno uvođenje energetski intenzivne podatkovne infrastrukture (tj. podatkovni centri i farme poslužitelja) može imati na okoliš kako bi se promicalo njihovo održivo uvođenje u skladu sa zelenim planom;

14. pozdravlja komunikaciju Komisije od 19. veljače 2020. naslovljenu „Europska strategija za podatke“ (COM(2020)0066) i njezin Prijedlog uredbe o europskom upravljanju podacima (COM(2020)0767); naglašava da je potrebno stvoriti istinski jedinstveno tržište za podatke, a posebno zajednički europski podatkovni prostor za mobilnost, koji omogućivanjem dijeljenja podataka među poduzećima, između poduzeća i državne uprave te između državne uprave i poduzeća, mikro, malim i srednjim poduzećima te novoosnovanim poduzećima u području prijevoza i putovanja, među ostalim, može olakšati pristup podacima i njihovu upotrebu, ne dovodeći u pitanje zakonodavstvo o zaštiti podataka; naglašava činjenicu da je pristup podacima od ključne važnosti za razvoj tehnologija umjetne inteligencije, koja će biti sve važnija u sektoru prometa i turizma; stoga ističe da istraživačima i poduzećima, a posebno MSP-ovima, treba omogućiti više slobode kad je riječ o pristupu podacima i njihovu korištenju za razvoj umjetne inteligencije kako bi se mogle razviti i primijeniti kvalitetne tehnologije umjetne inteligencije; naglašava da je Europski potrebna visokokvalitetna i kibersigurna digitalna infrastruktura te kvalitetniji i bolji pristup podacima, što je u skladu s odredbama utvrđenima u Povelji Europske unije o temeljnim pravima i Općoj uredbi o zaštiti podataka⁴;
15. naglašava da je važno poticati dobrovoljnu razmjenu podataka i dobrovoljan pristup podacima, što će doprinijeti razvoju podatkovnih centara umjetne inteligencije s otvorenom i transparentnom europskom infrastrukturom u oblaku (npr. Gaia-X) i obradi podataka nastalih u mrežnom prometu; primjećuje da bi se ta infrastruktura trebala temeljiti na načelima prenosivosti, interoperabilnosti i šifriranja; naglašava da je potrebna bolja koordinacija s europskim poduzećima i među njima kako bi se razvili tehnički standardi relevantni za tržište kojima se promiču interoperabilnost i prijenos tehnologije te istodobno potiče tržišno natjecanje; smatra da bi europske organizacije za normizaciju trebale biti predvodnici i pomoći u utvrđivanju nedostataka u međunarodnim normama; naglašava činjenicu da slobode jedinstvenog tržišta predstavljaju glavni potencijal za veću digitalnu konkurentnost i digitalne inovacije u Europi te da se stoga moraju odmah ukloniti fragmentacija i neopravdane granične prepreke za protok podataka, zajedničko istraživanje i izvoz digitalne robe i usluga između država članica kako bi se osiguralo da društvo u potpunosti iskoristi prednosti jedinstvenog tržišta;

⁴ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ, SL L 119, 4.5.2016., str. 1.

16. primjećuje da će veća povezanost i automatizacija prometa sve više izlagati sektor rizicima od kiberprijetnji i kriminala; s tim u vezi naglašava činjenicu da je promet ključna infrastruktura i da bi, s obzirom na to da je taj sektor sve više digitalan, trebao razviti čvrstu kulturu s naglaskom na kibersigurnosti; naglašava da ta kultura mora uključivati, pod nadzorom Agencije Europske unije za kibersigurnost, sustave kibersigurnosti relevantne za svaki sektor, ali da svi dijele isti sveobuhvatni okvir kako bi se povećala razmjena informacija te poboljšalo koordinirano sprečavanje zajedničkih prijetnji odgovor na te prijetnje; ističe da je potrebno razviti kibernetičke vještine u EU-u i zadržati pristup „integrirane kibersigurnosti“ kako bi se osiguralo uvođenje sigurnih, otpornih i pouzdanih automatiziranih sustava koji se temelje na umjetnoj inteligenciji i za infrastrukturu i za vozila;
17. poziva države članice da ispravno provedu Direktivu o mrežnoj i informacijskoj sigurnosti⁵, a Komisiju da nadgleda taj proces; pozdravlja predstojeću reviziju te Direktive jer se njome namjerava poboljšati kiberotpornost prometne infrastrukture i učinkovitije odgovoriti na kibernapade; ističe da ovlaštene organizacije koje obavljaju inspekcije i izdaju odobrenja trebaju imati potpuni pristup podacima i softverskim informacijama koje su karakteristične za vozilo kako bi se otkrile nedopuštene izmjene i manipulacije te kako bi se zajamčila kibersigurnost vozila; traži potpuno poštovanje pravila koja su utvrđena u okviru EU-a za zaštitu podataka i privatnosti, uključujući Direktivu o e-privatnosti⁶ i Opću uredbu o zaštiti podataka;
18. naglašava da dinamičan razvoj inovativnih digitalnih usluga i poslovnih modela u sektoru prometa i turizma neće biti moguć bez besplatnog i neograničenog pristupa javnim podacima koji spadaju u područje primjene infrastrukture za prostorne informacije, kao što su geodetski i kartografski podaci, modeli terena, ortofoto karte, podaci o geometriji zgrada i topografskih objekata koji se upotrebljavaju u kartiranju; naglašava da će objavljivanje tako velike količine prostornih podataka imati vrlo pozitivan učinak na upotrebu tih podataka od strane europskih poduzetnika koji posluju u sektoru nove tehnologije; poziva Komisiju da uspostavi sustav poticaja za države članice kako bi poduprle postupak objavljivanja izvora geodetskih podataka i stavile ih besplatno na raspolaganje;
19. prepoznaje ambiciju da EU postane svjetski predvodnik u razvoju i primjeni umjetne inteligencije u sektoru prometa i turizma te naglašava da bi EU trebao postati globalni predvodnik u razvoju jasnih, učinkovitih, antropocentričnih, jedinstvenih etičkih i pravnih normi i standarda za dijeljenje podataka i upotrebu umjetne inteligencije u sektoru prometa te bi mogao postavljati standarde za ostatak svijeta; napominje da je potrebno izbjegći fragmentirano tržište digitalnih podataka o prometu u EU-u, koje je u suprotnosti s digitalnim inovacijama;
20. skreće pozornost na pravnu nepredvidljivost s kojom se suočavaju programeri umjetne inteligencije zbog razvoja regulatornog i institucionalnog okvira o pitanjima u vezi s umjetnom inteligencijom na razini EU-a; stoga traži od Europskog odbora za zaštitu

⁵ Direktiva (EU) 2016/1148 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2016. o mjerama za visoku zajedničku razinu sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava širom Unije, SL L 194, 19.7.2016., str. 1.

⁶ Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija (Direktiva o privatnosti i elektroničkim komunikacijama), SL L 201, 31.7.2002., str. 37.

podataka da predstavi smjernice za standardizirane postupke upotrebe podataka, uključujući popis kriterija za učinkovitu anonimizaciju, kako bi se povećala pravna predvidljivost za programere umjetne inteligencije u sektoru prometa i turizma u skladu s pravilima o zaštiti osobnih podataka; smatra da bi nacionalna tijela trebala slijediti te smjernice EU-a pri izvršavanju svojih javnih ovlasti kako bi se osigurala dosljedna usklađenost s propisima i uklonile prepreke za funkcioniranje jedinstvenog digitalnog tržišta;

21. naglašava da će digitalizacija prometa biti ključni pokretač procesa njegove dekarbonizacije i tako doprinijeti postizanju ciljeva EU-a u pogledu neto nultih emisija do 2050.; naglašava činjenicu da primjena digitalnih rješenja na sve načine prijevoza i infrastruktuру može smanjiti emisije uvođenjem povezane mobilnosti, elektrifikacijom voznih parkova, učinkovitim upravljanjem logistikom i kontrolom brzine;
22. naglašava da postoji rizik od ponavljanja pristrandosti i diskriminacije ako se umjetnoj inteligenciji dostavljaju neobrađeni i neočišćeni podaci; podsjeća da svaku odluku o pružanju usluge mora potvrditi čovjek, a umjetna inteligencija se koristi kako bi se poduprla ta odluka;
23. primjećuje velik potencijal europskih mikro, malih i srednjih poduzeća te novoosnovanih poduzeća u sektoru prometa i turizma koja posluju na jedinstvenom digitalnom tržištu; naglašava da je potrebna dosta finansijska i organizacijska podrška za inovacije i poboljšanje digitalnih vještina zaposlenika u tom sektoru; ističe činjenicu da bi regulatorno i finansijsko okružje trebalo omogućiti osnivanje i rast novoosnovanih poduzeća i zajedničkih potvjeta u području umjetne inteligencije u Europi; naglašava da bi EU trebao iskoristiti alate koji su mu na raspolaganju za provjeru stranih ulaganja i sprečavanje predatorskih preuzimanja, čime bi se europskim poduzećima omogućilo da rastu i natječu se na globalnom tržištu;
24. ističe da je ograničeno tržišno natjecanje na tržištu digitalnih usluga u sektoru prometa i turizma znatna prepreka za MSP-ove; napominje da netransparentna birokracija i prekomjerne administrativne prepreke najviše pogađaju MSP-ove; stoga naglašava činjenicu da zakonodavstvo treba pojednostavniti i pojasniti kako bi se promicao razvoj i upotreba digitalnih tehnologija, a posebno umjetne inteligencije, od strane MSP-ova, te da ono treba u obzir uzeti razlike u tržišnom položaju subjekata na jedinstvenom tržištu; naglašava činjenicu da bi podatkovni okvir specifičan za promet trebao biti usmjeren na poticanje gospodarskog rasta pristupom goleminim skupovima podataka, posebno za MSP-ove, što bi pomoglo sektoru prometa i turizma u EU-u da iskoristi prilike koje nudi današnje tržište, čime bi se poboljšala sigurnost prometa, zaštitila privatnost i povećala konkurentnost;
25. ističe da su patenti bitni za normu važni kako bi se tehnologije umjetne inteligencije u potpunosti i uspješno uvele u sektor prometa; poziva Komisiju da revidira trenutačni pravni okvir EU-a o pravima intelektualnog vlasništva kako bi se osigurala odgovarajuća pravna zaštita te poštene i nediskriminirajuće prakse licenciranja, uzimajući u obzir posebnosti istraživanja i razvoja kad je riječ o tehnologijama umjetne inteligencije;
26. traži poticaje kojima bi se MSP-ovima koji posluju u sektoru prometa i turizma

omogućio pristup neosobnim podacima koje su proizveli drugi privatni dionici u dobrovoljnem postupku koji je koristan za obje strane;

27. podsjeća da je EU glavno svjetsko turističko odredište; naglašava da je potrebno olakšati oporavak sektora na održiv način; ističe da će digitalizacija, umjetna inteligencija i robotika imati ključnu ulogu u ponovnom pokretanju sektora te tako doprinijeti dugoročnoj održivosti industrije; primjećuje da su neophodna odgovarajuća finansijska sredstva i poticaji za turističke objekte, posebno za mikro poduzeća te mala i srednja poduzeća, kako bi im se omogućilo da iskoriste prednosti digitalizacije i moderniziraju svoju ponudu za potrošače;
28. poziva Komisiju i države članice da uspostave tehnološke inkubatore i akceleratore kako bi se pružila potpora i omogućio nastanak i rast novih inovativnih turističkih poduzeća koja koriste te tehnologije i da promiču digitalno vodstvo EU-a u održivom turizmu uz pomoć istraživanja i razvoja, zajedničkih pothvata i javno-privatnih partnerstva u područjima kao što su upravljanje velikim brojem ljudi, mobilnost i beskontaktnе usluge, te vrednovanje lokalnih MSP-ova uključenih u lanac opskrbe u turizmu;
29. ističe da će opsežna primjena mreža 5G pružiti potpuno nove mogućnosti za zapošljavanje u sektoru prometa te dovesti do znatnog povećanja produktivnosti za europska gospodarstva; međutim, ističe da bi zbog brzih promjena na tržištu rada neka zanimanja mogla postati zastarjela te je stoga ključno da se zaposlenici koji rade u tim sektorima prekvalificiraju i usavršavaju u pogledu osnovnih i naprednih digitalnih vještina; poziva Komisiju i države članice da osiguraju namjenska sredstva za prekvalifikaciju i usavršavanje zaposlenika bez digitalnih vještina; naglašava da je važno zajamčiti poštovanje i provođenje prava radnika u tako promjenjivom radnom okružju;
30. mišljenja je da će ostvarivanje digitalnog vodstva ovisiti o tome hoće li EU stvarati i poticati digitalne talente te razvijati znanje i iskustvo u EU-u; u tom pogledu ističe mogućnosti koje pružaju europski programi, kao što je predstojeći program Digitalna Europa; apelira na države članice da ulažu u obrazovanje i da učenicima od rane dobi pruže osnovne vještine koje su potrebne kako bi ih se usmjerilo na karijere u području znanosti, tehnologije, inženjerstva i matematike (STEM);
31. žali zbog činjenice što rodno uvjetovana razlika još postoji u karijerama i studijima u području znanosti, tehnologije, inženjerstva i matematike te poziva Komisiju i države članice da i dalje razvijaju mehanizme za postizanje rodne ravnoteže u tom području; naglašava činjenicu da je premoćivanje te razlike korisno i za digitalizaciju sektora prometa; primjećuje da poboljšanje digitalnih vještina i stručnosti u području kibersigurnosti u europskim MSP-ovima ima pozitivne dugoročne implikacije za europsku konkurentnost i otpornost;
32. naglašava da tehnološke inovacije i umjetna inteligencija imaju golem potencijal da prilagode načine prijevoza za osobe s invaliditetom, čime se omogućuje uključivija i pristupačnija mobilnost za sve; pozdravlja činjenicu da umjetna inteligencija može dodatno povećati sudjelovanje osoba s invaliditetom na tržištu rada;
33. ističe da tehnološki razvoj u području prometa i mobilnosti, a posebno aplikacije

umjetne inteligencije i autonomna vozila, predstavlja velik potencijal za pojednostavljivanje svakodnevnog života ljudi i poduzeća te za pružanje sigurnijih, učinkovitijih i cjenovno pristupačnijih prometnih rješenja; traži čvrstu industrijsku politiku, koja će se temeljiti na digitalnoj i ekološkoj tranziciji, čiji je cilj razviti temeljni infrastrukturni, logistički, računalni i digitalni kapacitet EU-a s obzirom na to da će on pomoći u tome da EU preuzme digitalno vodstvo u svim sektorima; potiče Uniju da osigura svoj lanac opskrbe u prijevozu diversifikacijom opskrbe i povećanjem strateške autonomije EU-a kad je riječ o materijalima i uslugama jer bi njihov prekid mogao utjecati na javno zdravlje i sigurnost; poziva Komisiju da pri svakom ažuriranju industrijske strategije EU-a te elemente uzme u obzir;

34. naglašava da se inovativno i konkurentno podatkovno gospodarstvo temelji na otvorenosti i interoperabilnosti; ističe da su transparentnost i poštene poslovne prakse na prijevoznim i turističkim platformama, posebno u pogledu algoritama koji se temelje na umjetnoj inteligenciji i koji utječu na usluge, određivanje cijena i oglašavanje, ključni za osiguravanje zaštite i povjerenja potrošača te za poticanje konkurentnog okružja.

INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Datum usvajanja	25.2.2021
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	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
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Žīle, 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

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani