



2020/2216(INI)

1.3.2021

PARECER

da Comissão dos Transportes e do Turismo

dirigido à Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

sobre a construção do futuro digital da Europa: eliminar obstáculos ao funcionamento do mercado único digital e melhorar a utilização da inteligência artificial para os consumidores europeus
(2020/2216(INI))

Relator de parecer: Kosma Złotowski

PA_NonLeg

SUGESTÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Congratula-se com a abordagem que a Comissão tenciona adotar sobre a transição digital, que define, distintamente, os objetivos claros a atingir na próxima década; considera que esta visão estruturada será benéfica para os setores dos transportes e do turismo e contribuirá para tornar a União Europeia líder digital a nível mundial; adverte que vários países em todo o mundo progridem, rapidamente, no sentido de disponibilizar no mercado a mobilidade automatizada; exorta, por conseguinte, a UE a reagir de forma muito mais pró-ativa ao rápido desenvolvimento deste setor através de um quadro jurídico e financeiro adaptado às empresas em fase de arranque e aos promotores tecnológicos europeus; salienta que a autonomia estratégica da UE está em jogo; realça a enorme oportunidade de crescimento global das aplicações da inteligência artificial (IA), das quais a UE deve assegurar uma quota de mercado elevada, com base numa combinação inteligente de políticas destinadas a garantir um ambiente empresarial fértil e atrativo para os projetos de IA;
2. Exorta os Estados-Membros a incluírem nos seus planos de recuperação projetos para a digitalização dos transportes; salienta a necessidade de garantir financiamento estável e adequado para os programas de investigação europeus, para investimentos na IA, na tecnologia de cadeia de blocos e na Internet das Coisas, e para o processo de construção de infraestruturas para os transportes e as TIC destinadas a sistemas de transporte inteligentes (STI), incluindo a implantação segura da rede 5G, o desenvolvimento de redes 6G e de futuras redes sem fios para permitir o desenvolvimento de todo o potencial dos transportes digitalizados, assegurando, ao mesmo tempo, elevadas normas de segurança nos transportes; observa que o nível de utilização da IA no setor dos transportes dependerá de infraestruturas digitalizadas modernas;
3. Salienta que a implantação da IA no setor dos transportes exigirá tanto o desenvolvimento de novas infraestruturas como a modernização das infraestruturas existentes; sublinha o facto de, apesar dos inúmeros apelos, os fundos atribuídos no Quadro Financeiro Plurianual (QFP) 2021-2027 serem insuficientes para satisfazer as necessidades do setor dos transportes; alerta para a disparidade significativa entre a vida útil das infraestruturas de transporte digitais e físicas; insta os Estados-Membros a disponibilizarem infraestruturas de transporte seguras, resilientes e de elevada qualidade, facilitando a implantação de serviços de mobilidade conectados e automatizados;
4. Realça que a modernização das infraestruturas digitais e dos transportes relevantes na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE - T) deve ser acelerada; solicita, por conseguinte, à Comissão que proponha mecanismos na sua revisão do Regulamento RTE-T¹ e do Regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de

¹ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

mercadorias² para assegurar esta aceleração; lamenta, a este respeito, a decisão do Conselho Europeu de efetuar cortes no orçamento do enquadramento digital do Mecanismo Interligar a Europa; insta os Estados-Membros a garantirem apoio adequado à digitalização do setor no quadro dos seus planos de recuperação e resiliência; congratula-se com a capacidade dos programas de financiamento da UE de atraírem investimentos privados que são essenciais para financiar tecnologias disruptivas e implantar a mobilidade automatizada em grande escala;

5. Salienta que o setor dos transportes é e continuará a fazer parte dos setores em que os consumidores e os cidadãos experimentarão interações diárias com a IA; partilha, por conseguinte, a opinião da Comissão de que um quadro da UE claro, transparente e coerente, que promova o desenvolvimento de uma IA centrada no ser humano e inclua aspetos relacionados com a segurança e a privacidade, em consonância com o quadro jurídico pertinente da UE, juntamente com o respeito pela autonomia humana, a supervisão e a responsabilização, não só criaria confiança na tecnologia da IA entre os consumidores e as empresas - incentivando, assim, a utilização de novas tecnologias emergentes no setor dos transportes - e garantiria previsibilidade e segurança jurídica, mas também melhoraria as componentes sociais, económicas e ambientais dos transportes; realça os riscos decorrentes da incapacidade de chegar a acordo sobre uma abordagem regulamentar da UE;
6. Salienta o enorme potencial da IA no setor dos transportes e a sua capacidade de aumentar a automatização nos transportes rodoviários, ferroviários, por vias navegáveis e aéreos; realça o papel da IA no fomento da multimodalidade e da transferência modal, bem como no desenvolvimento das cidades inteligentes, melhorando, assim, a experiência de viagem de todos os cidadãos, tornando os transportes, a logística e os fluxos de tráfego mais eficientes, seguros e respeitadores do ambiente;
7. Realça a necessidade de um quadro regulamentar para a IA no setor dos transportes, constituído por regras para projetos-piloto que, se forem bem-sucedidos, permitam um maior desenvolvimento no mercado de massas (através de um ambiente de testagem da regulamentação); salienta que qualquer regulamentação no domínio da IA deve adotar uma abordagem tecnologicamente neutra e respeitar o princípio da proporcionalidade; observa o papel importante que os polos tecnológicos e de inovação digital podem desempenhar, ajudando o setor dos transportes a inovar e fomentando a cooperação entre as empresas, as instituições académicas e o setor público; sublinha a necessidade de os dados serem facilmente legíveis e interoperáveis, de acordo com os princípios FAIR, a fim de criar sinergias entre países e setores, congregar conhecimentos e criar polos tecnológicos;
8. Salienta o enorme potencial dos sistemas que utilizam a IA no setor dos transportes em termos de segurança rodoviária, incluindo pedestres e ciclistas, e a consecução dos objetivos definidos na «Visão Zero»; observa que, na ausência de dados vastos, de elevada qualidade e interoperáveis, a utilização da IA nas infraestruturas e nos veículos de transporte será limitada, podendo prejudicar a competitividade e a segurança dos transportes na UE; exorta a mais investigação e desenvolvimento para reforçar a segurança dos produtos e salienta a necessidade de um novo quadro regulamentar

² Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

harmonizado para a condução automatizada;

9. Realça o grande potencial de aumentar a eficiência do sistema de transportes através da utilização da tecnologia da IA nos veículos e nos sistemas de gestão do tráfego, que pode, nomeadamente, reduzir o tempo de viagem, reduzir o congestionamento, reduzir as emissões nocivas e reduzir os custos; salienta que a IA contribuirá para desenvolver ainda mais a multimodalidade sem descontinuidades, seguindo o conceito de Mobilidade enquanto Serviço (MaaS); considera que a integração dos serviços de transporte proporciona oportunidades para responder melhor às necessidades de mobilidade dos cidadãos europeus e otimizar a utilização dos transportes públicos, limitando, ao mesmo tempo, o número de veículos privados nas estradas; convida a Comissão a explorar formas de facilitar o desenvolvimento equilibrado da MaaS, sobretudo nas zonas urbanas;
10. Observa que a utilização da IA no setor da aviação se centra, atualmente, na gestão do tráfego e na conceção do planeamento do espaço aéreo; congratula-se com os progressos da Empresa Comum Investigação sobre a Gestão do Tráfego Aéreo (ATM) no Céu Único Europeu (SESAR), que apoiou uma série de projetos de investigação relacionados com a IA e com a gestão do tráfego aéreo; exorta ao reforço da investigação e dos investimentos, a fim de maximizar o potencial da IA no setor da aviação no que diz respeito aos consumidores, através de melhorias na comercialização das companhias aéreas, nas vendas, na distribuição, nos processos de fixação de preços, bem como na assistência em escala (controlos de segurança, etc.); observa que a IA pode desenvolver a navegação automatizada de longa e curta distância e nas vias navegáveis interiores e melhorar a vigilância marítima num contexto de aumento do tráfego de navios; observa ainda que a IA pode contribuir para a melhoria da eficiência energética e para a ligação entre os portos e o interior; realça que os portos serão intervenientes fundamentais para a implantação da IA no setor dos transportes marítimos; exorta à implantação da IA e a um nível mais elevado de digitalização em grande escala em todos os portos europeus, a fim de alcançar uma maior eficiência e competitividade;
11. Salienta que a necessidade de regras claras e coerentes sobre a determinação e a partilha da responsabilidade e da responsabilização em caso de mau funcionamento do sistema ou de acidente é um dos obstáculos cruciais à implantação, na prática, de tecnologias baseadas na IA no setor dos transportes, conforme expresso no seu relatório de 5 de outubro de 2020, com recomendações à Comissão sobre o regime de responsabilidade civil aplicável à inteligência artificial³; salienta a necessidade de definir uma divisão clara e justa das responsabilidades entre os fabricantes, os operadores e os utilizadores de veículos autónomos, com base na capacidade de controlar os riscos, a fim de, nomeadamente, garantir a melhor segurança possível dos produtos, a repartição adequada dos riscos, a responsabilidade e a responsabilização; realça, por conseguinte, que a União Europeia deve utilizar, da melhor forma, todos os instrumentos à sua disposição para maximizar tanto a segurança dos sistemas de transporte de IA como a possibilidade de apurar as responsabilidades, se for caso disso; exorta as companhias de seguros a melhorarem a forma como incluem novos riscos decorrentes da mobilidade

³ Textos aprovados, P9_TA(2020)0276.

conectada e automatizada na sua política de subscrição;

12. Salienta que as oportunidades oferecidas pela IA devem ser salientadas e que os decisores políticos devem esforçar-se por informar os cidadãos e as empresas, permitindo-lhes avaliar o potencial e as implicações da IA; realça, a este respeito, a importância de campanhas de informação e comunicação eficazes para assegurar a compreensão e a sensibilização das pessoas; sublinha que a clareza jurídica aumentará a confiança dos consumidores, tendo, assim, um impacto positivo nas empresas da UE e nas pequenas e médias empresas (PME) que desenvolvem essas tecnologias e facilitando a expansão de um mercado da UE forte;
13. Observa que a consecução dos objetivos fixados pela Comissão no seu Livro Branco sobre a inteligência artificial (COM (2020)0065) depende de assegurar que os cidadãos e as empresas tenham amplo acesso a dados públicos e industriais de elevada qualidade, gerados não só pelo setor dos transportes, mas também por todos os setores a ela conectados, assim como da disponibilização de infraestruturas e veículos inteligentes para a recolha e o processamento seguros destes dados; considera que existe uma necessidade urgente de incentivar o acesso aos dados atualmente bloqueados no setor privado; salienta a necessidade de assegurar a liberdade de intercâmbio e o tratamento de dados em bruto, não pessoais e anonimizados por entidades públicas e privadas, em plena conformidade com o acervo da UE em matéria de dados e privacidade; salienta a necessidade de ação legislativa para eliminar os obstáculos ao intercâmbio e à reutilização de dados, embora saliente que deva ser assegurado um nível adequado de proteção dos dados pessoais e da privacidade; insta a Comissão a avaliar o impacto que a vasta implantação de infraestruturas de dados com utilização intensiva de energia (ou seja, centros de dados e explorações de servidores) pode ter no ambiente, com o objetivo de promover a sua implantação sustentável, em conformidade com o Pacto Ecológico;
14. Congratula-se com a Comunicação da Comissão, de 19 de fevereiro de 2020, sobre uma estratégia europeia para os dados (COM(2020)0066) e com a sua proposta de regulamento relativo à governação de dados (COM(2020)0767); salienta a necessidade de criar um verdadeiro mercado único de dados e, especificamente, um espaço comum europeu de dados relativos à mobilidade, que, ao permitir a partilha de dados B2B, B2G e G2B, pode, entre outros, facilitar o acesso e a utilização de dados pelas micro, pequenas e médias empresas e pelas empresas em fase de arranque de transportes e de viagens, sem prejuízo da legislação relativa à proteção de dados; sublinha o facto de o acesso aos dados ser de extrema importância para o desenvolvimento da tecnologia da IA, que será cada vez mais importante nos setores dos transportes e do turismo; salienta, por conseguinte, que os investigadores e as empresas, em especial as PME, devem dispor de maior liberdade de acesso e utilização de dados para o desenvolvimento da IA, a fim de poderem desenvolver e implantar tecnologias de IA de qualidade; salienta que a Europa necessita de uma infraestrutura digital de elevada qualidade e cibersegura, bem como de maior qualidade e melhor acesso aos dados, o que está em conformidade com as disposições estabelecidas na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados⁴ (RGPD);

⁴ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e

15. Salienta a importância de incentivar a partilha e o acesso voluntários de dados, o que beneficiará o desenvolvimento de centros de dados de IA que disponham de uma infraestrutura europeia de computação em nuvem aberta e transparente (por exemplo, Gaia-X) e o tratamento de dados gerados no tráfego em rede; observa que esta infraestrutura se deve basear nos princípios da portabilidade, da interoperabilidade e da encriptação; realça a necessidade de uma melhor coordenação com e entre empresas europeias para a elaboração de normas técnicas relevantes para o mercado, que promovam a interoperabilidade e a transferência de tecnologia e, simultaneamente, estimulem a concorrência; considera que as organizações europeias de normalização devem assumir um papel de liderança e ajudar a identificar as lacunas existentes nas normas internacionais; realça que as liberdades do mercado único representam o principal potencial para aumentar a competitividade e a inovação digitais na Europa e que, por conseguinte, qualquer fragmentação ou quaisquer obstáculos fronteiriços injustificados aos fluxos de dados, à investigação colaborativa e à exportação de bens e serviços digitais entre os Estados-Membros devem ser imediatamente suprimidos, a fim de garantir que a sociedade beneficia plenamente do mercado único;
16. Observa que o aumento da conectividade e da automatização dos transportes exporá, cada vez mais, o setor a ciberameaças e à criminalidade; realça, a este respeito, o facto de os transportes serem uma infraestrutura crítica e que, à medida que este setor se torna mais digital, deve desenvolver uma cultura sólida centrada na cibersegurança; salienta que esta cultura deve integrar, sob a supervisão da Agência da União Europeia para a Cibersegurança, sistemas de cibersegurança relevantes para cada setor, mas partilhando todos o mesmo quadro global, num esforço para aumentar a partilha de informações e melhorar a prevenção e a resposta coordenadas a ameaças comuns; salienta a necessidade de desenvolver competências cibernéticas na UE e de manter a abordagem «cibersegurança desde a conceção», a fim de garantir a implantação de sistemas baseados na IA e automatizados seguros, resilientes e sólidos, tanto para infraestruturas como para veículos;
17. Insta os Estados-Membros a aplicarem corretamente a Diretiva Segurança das Redes e da Informação⁵ e insta a Comissão a supervisionar o processo; congratula-se com a próxima revisão da diretiva, uma vez que pretende melhorar a ciber-resiliência das infraestruturas dos transportes e responder, de forma mais eficaz, aos ciberataques; salienta a necessidade de pleno acesso aos dados e às informações de *software* específicos do veículo para as organizações de inspeção e aprovação autorizadas, num esforço para detetar manipulações abusivas e garantir a cibersegurança dos veículos; exorta ao pleno respeito das regras, estabelecidas pelo quadro da UE em matéria de proteção de dados e privacidade, incluindo a Diretiva Privacidade Eletrónica⁶ e o RGPD;
18. Salienta que o desenvolvimento dinâmico de serviços e modelos empresariais digitais

que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p.1).

⁵ Diretiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2016, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de segurança das redes e da informação em toda a União (JO L 194 de 19.7.2016, p. 1).

⁶ Diretiva 2002/58/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

inovadores nos setores dos transportes e do turismo não será possível sem um acesso gratuito e ilimitado a dados públicos abrangidos pelo âmbito da infraestrutura de informação geográfica, tais como dados geodésicos e cartográficos, modelos topográficos, ortofotomapas, dados sobre a geometria dos edifícios e objetos topográficos utilizados na cartografia; salienta que a divulgação de uma quantidade tão grande de dados geográficos terá um impacto muito positivo na sua utilização pelos empresários europeus que operam no setor das novas tecnologias; insta a Comissão a criar um sistema de incentivos para que os Estados-Membros apoiem o processo de abertura e disponibilização gratuita dos recursos de dados geodésicos;

19. Reconhece a ambição de fazer da UE líder mundial no desenvolvimento e na aplicação da IA nos setores dos transportes e do turismo e sublinha que a UE se deve posicionar como líder mundial no desenvolvimento de normas e padrões jurídicos e éticos uniformes, claros, eficazes e centrados no ser humano para a partilha de dados e a utilização da IA no setor dos transportes, eventualmente estabelecendo normas para o resto do mundo; observa que se deve evitar um mercado fragmentado de dados sobre o tráfego digital na UE, que seja contrário à inovação digital;
20. Chama a atenção para a imprevisibilidade jurídica com que se deparam os criadores de tecnologias de IA, devido à evolução do quadro regulamentar e institucional sobre questões relacionadas com a IA a nível da UE; solicita, por conseguinte, ao Comité Europeu para a Proteção de Dados que apresente orientações para procedimentos normalizados de utilização de dados, incluindo uma lista de critérios para uma anonimização efetiva, a fim de aumentar a previsibilidade jurídica para os criadores de tecnologias de IA nos setores dos transportes e do turismo, em conformidade com as regras de proteção dos dados pessoais; considera que as autoridades nacionais devem seguir essas orientações da UE quando exercem a sua autoridade pública, como forma de garantir uma conformidade regulamentar coerente e eliminar os obstáculos ao funcionamento do mercado único digital;
21. Salienta que a digitalização dos transportes será uma força motriz essencial no seu processo de descarbonização, contribuindo, assim, para a consecução dos objetivos da UE de alcançar emissões líquidas nulas até 2050; sublinha que a aplicação de soluções digitais para todos os modos de transporte e infraestruturas pode reduzir as emissões através da implantação da mobilidade conectada, da eletrificação das frotas, da gestão eficiente da logística e do controlo da velocidade;
22. Sublinha que existe o risco de renovado preconceito e discriminação se a IA for alimentada com dados em bruto e não tratados; salienta que qualquer decisão relacionada com a prestação de um serviço deve ser validada por um ser humano, servindo a IA para apoiar essa decisão;
23. Regista o potencial considerável das micro, pequenas e médias empresas e das empresas em fase de arranque europeias de transportes e turismo, que operam no mercado único digital; salienta a necessidade de atribuir suficiente apoio financeiro e organizacional à inovação e de melhorar as competências digitais dos trabalhadores neste setor; realça que o ambiente regulamentar e financeiro deve permitir a criação e o crescimento de empresas em fase de arranque e de empresas comuns no domínio da IA na Europa; salienta que a UE deve utilizar os instrumentos à sua disposição para analisar os

investimentos estrangeiros e evitar aquisições predatórias, permitindo, assim, às empresas europeias expandir-se e competir no mercado mundial;

24. Salaria que a concorrência limitada no mercado de serviços digitais nos setores dos transportes e do turismo cria obstáculos significativos às PME; observa que as PME são afetadas, sobretudo, pela opacidade da burocracia e pelos excessivos obstáculos administrativos; sublinha, por conseguinte, que a legislação deve ser simplificada e clarificada, a fim de fomentar o desenvolvimento e a utilização das tecnologias digitais, em particular da IA, pelas PME e deve ter em conta as diferenças nas posições de mercado dos operadores no mercado único; realça que um quadro de dados específicos para os transportes deve centrar-se na promoção do crescimento económico através do acesso a vastos conjuntos de dados, em especial para as PME, o que ajudaria os setores dos transportes e do turismo da UE a tirarem partido das oportunidades oferecidas pelo mercado atual, melhorando, conseqüentemente, a segurança dos transportes, protegendo a privacidade e reforçando a competitividade;
25. Salaria o papel das patentes essenciais a uma norma na implantação plena e bem-sucedida das tecnologias de IA no setor dos transportes; insta a Comissão a rever o atual quadro jurídico da UE sobre os direitos de propriedade intelectual, a fim de assegurar uma proteção jurídica adequada, práticas de licenciamento justas e não discriminatórias, tendo em conta, ao mesmo tempo, as peculiaridades da investigação e do desenvolvimento (I&D) das tecnologias de IA;
26. Exorta à criação de incentivos destinados a conceder às PME que operam nos setores dos transportes e do turismo acesso a dados não pessoais produzidos por outras partes interessadas privadas num processo voluntário e mutuamente benéfico;
27. Relembra que a UE é o principal destino do turismo a nível mundial; salienta a necessidade de facilitar a recuperação do setor de forma sustentável; realça o papel primordial que a digitalização, a IA e a robótica desempenharão no relançamento do setor, contribuindo, assim, para a sustentabilidade do setor a longo prazo; regista a necessidade de financiamento e incentivos adequados para os estabelecimentos turísticos, em particular para as micro, pequenas e médias empresas, permitindo-lhes colher os benefícios da digitalização e modernizar a sua oferta aos consumidores;
28. Insta a Comissão e os Estados-Membros a criarem incubadoras e aceleradores tecnológicos para apoiarem e permitirem a emergência e o crescimento de novas empresas turísticas inovadoras que utilizem essas tecnologias e para promoverem a liderança digital da UE no turismo sustentável através da I&D, de empresas comuns e de parcerias público-privadas em questões como a gestão de multidões, a mobilidade e os serviços sem contacto, bem como a valorização das PME locais envolvidas na cadeia de abastecimento turística;
29. Salaria que a implantação em larga escala de redes 5G proporcionará oportunidades de emprego completamente novas para o setor dos transportes e conduzirá a um aumento significativo da produtividade para as economias europeias; sublinha, no entanto, que com a rápida dinâmica do mercado de trabalho, determinados empregos podem tornar-se obsoletos, tornando essencial requalificar e melhorar as competências dos trabalhadores destes setores, tanto no que diz respeito às competências digitais básicas

como às avançadas; insta a Comissão e os Estados-Membros a assegurarem meios específicos para a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores sem competências digitais; salienta a importância de garantir o respeito e o cumprimento dos direitos dos trabalhadores num ambiente laboral em mutação;

30. Considera que a conquista da liderança digital dependerá da produção e da promoção do talento digital pela UE e do desenvolvimento do *know-how* da UE; sublinha, a este respeito, as oportunidades oferecidas pelos programas europeus, como o próximo Programa Europa Digital; exorta os Estados-Membros a investirem na educação e a proporcionarem aos estudantes, desde tenra idade, as competências básicas necessárias para os orientar para carreiras nos domínios da Ciência, da Tecnologia, da Engenharia e da Matemática (CTEM);
31. Lamenta que se continue a verificar uma disparidade de género nas carreiras e nos estudos CTEM e insta a Comissão e os Estados-Membros a continuarem a desenvolver mecanismos para alcançar o equilíbrio entre homens e mulheres neste domínio; sublinha que colmatar esta disparidade também é benéfico para a digitalização do setor dos transportes; regista as implicações positivas a longo prazo para a competitividade e a resiliência europeias no reforço das competências digitais e dos conhecimentos especializados em matéria de cibersegurança das PME europeias;
32. Salienta o enorme potencial das inovações tecnológicas e da IA para adaptar os modos de transporte às pessoas com deficiência, permitindo uma mobilidade mais inclusiva e acessível para todos; congratula-se com o facto de a IA poder aumentar ainda mais a participação das pessoas com deficiência no mercado de trabalho;
33. Sublinha o facto de os desenvolvimentos tecnológicos no domínio dos transportes e da mobilidade, em especial as aplicações de IA e os veículos autónomos, oferecerem um grande potencial no que respeita à simplificação da vida quotidiana das pessoas e das empresas e à disponibilização de soluções de transporte mais seguras, eficientes e a preços acessíveis; exorta a uma política setorial sólida, baseada na transição digital e ambiental, destinada a desenvolver uma capacidade digital, computacional, logística e infraestrutural subjacente à UE, uma vez que ajudaria a UE a alcançar a liderança digital em todos os setores; exorta a União a proteger a sua cadeia de abastecimento de transportes, através da diversificação da oferta e do aumento da autonomia estratégica da UE em termos de materiais e serviços, uma vez que a interrupção destes últimos pode ter um impacto negativo na saúde pública e na segurança; insta a Comissão a ter em conta estes elementos em qualquer atualização da estratégia industrial da UE;
34. Salienta que uma economia dos dados inovadora e competitiva assenta na abertura e na interoperabilidade; realça que a transparência e práticas comerciais equitativas nas plataformas dos transportes e do turismo, especificamente nos algoritmos alimentados pela IA que afetam o serviço, a fixação de preços e a publicidade, são essenciais para assegurar a proteção e a confiança dos consumidores, bem como para promover um ambiente competitivo.

**INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

Data de aprovação	25.2.2021
Resultado da votação final	+ : 41 - : 1 0 : 7
Deputados presentes no momento da votação final	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
Suplentes presentes no momento da votação final	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Ziļe, 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

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções