



A8-0425/2018

5.12.2018

JELENTÉS

az önvezető gépjárművekről az európai közlekedésben
(2018/2089(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Wim van de Camp

A vélemény előadói (*):

Arndt Kohn, Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság
Emil Radev, Jogi Bizottság

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	18
VÉLEMÉNY A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL...	21
VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	26
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	31
INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL	38
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA	39

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

az önvezető gépjárművekről az európai közlekedésben (2018/2089(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság 2018. május 17-i, „Úton az automatizált mobilitás felé: európai uniós stratégia a jövő mobilitásával kapcsolatban” című közleményére (COM(2018)0283),
 - tekintettel az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájáról szóló 2016. november 30-i bizottsági közleményre (COM(2016)0766), amely mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé,
 - tekintettel „A növekedést, a versenyképességet és a kohéziót célzó internetkapcsolatról: a gigabit alapú európai társadalom és az 5G” című, 2017. június 1-i állásfoglalására¹,
 - tekintettel a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájáról szóló, 2018. március 13-i állásfoglalására²,
 - tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság, a Jogi Bizottság és a Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményeire (A8-0425/2018),
- A. mivel az összekapcsolt és automatizált mobilitással kapcsolatos uniós stratégia szorosan kapcsolódik a Bizottság politikai prioritásaihoz, nevezetesen a munkahelyteremtésre, a növekedésre és a beruházásokra, a kutatásra és innovációra, a környezetvédelemre és az éghajlatváltozásra, a tiszta és biztonságos mobilitásra és közlekedésre, a közutak biztonságára és tehermentesítésére, az egységes digitális piacra, valamint az energiaunióra vonatkozó menetrendekhez;
- B. mivel a technológiai fejlődés gyors üteme mind a közlekedési ágazatban, mind a robotika és a mesterséges intelligencia ágazatában, jelentős hatással van a gazdaságra és a társadalomra; mivel az önvezető járművek nagy mértékben megváltoztatják majd mindennapi életünket, meghatározzák a nemzetközi közúti közlekedés jövőjét, javítják a közúti közlekedésbiztonságot, fokozzák a mobilitást és csökkentik a környezetre gyakorolt hatásokat; mivel a közúti szállítási ágazat új szolgáltatásoknak és közlekedési módoknak nyithatna utat, így elégitve ki az egyéni mobilitás és az áruszállítás iránti növekvő igényeket, és akár elősegíthetné a várostervezés forradalmasítását is;
- C. mivel a Bizottság célja az, hogy a „zéró-elképzelés” kezdeményezés célkitűzéseivel összhangban 2010-hez képest 2020-ra a felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma; mivel úgy tűnik, hogy az áldozatok és a sérültek teljes számának

¹ HL C 307., 2018.8.30., 144. o.

² Elfogadott szövegek, P8_TA(2018)0063.

csökkentése terén elért előrelépés napjainkban megtorpant, 2016-ban ugyanis több mint 25 000 ember vesztette életét az EU útjain, és további 135 000 súlyos sérülést szenvedett; mivel városaink jelentős mobilitási problémákkal szembesülnek, amelyeket a levegőszennyezés és az éghajlatváltozás csak súlyosbít;

- D. mivel az olyan fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek, mint a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer és az automata vészfék már bebizonyították, hogy hozzájárulnak a közúti biztonsághoz és csökkentik a súlyos balesetek számát;
- E. mivel a közúti balesetek túlnyomó többsége emberi hibából ered, ezért elengedhetetlen az ilyen balesetek lehetőségeinek a biztonságot növelő fejlett járműrendszerek igénybe vétele révén történő csökkentése, a személyes mobilitás fenntartása mellett;
- F. Az EU-ban az elmúlt évtizedben a közúti közlekedés biztonságának javulása terén tapasztalható pozitív tendencia lassulni kezdett; mivel a közlekedésből származó környezetkárosító kibocsátás nagy részéért – az üvegházhatású gázok és a légszennyező anyagok vonatkozásában – továbbra is a közúti közlekedés a felelős;
- G. mivel a világon mindenütt egyre nő a közlekedés (mind a személy-, mind az áru fuvarozás) iránti igény, ugyanakkor egyre jobban szem előtt kell tartanunk bolygónk erőforrásainak véges voltát is, ezért a közlekedés hatékonysága egyre meghatározóbb tényezővé válik;
- H. mivel az EU-nak ösztönöznie kell és tovább kell fejlesztenie a digitális technológiákat annak érdekében, hogy az automatizált mobilitás kiküszöbölje az emberi hibát, valamint csökkentse a közlekedési balesetek és a halálos áldozatok számát;
- I. mivel az automatizálás és az új technológia alkalmazása növelni fogja a közlekedés és a közlekedési rendszerek biztonságát, és megszüntet néhány érintett emberi tényezőt; mivel az automatizálással párhuzamosan figyelembe kell venni a különböző tagállamok közlekedési rendszereinek sokféleségét és állapotát is; mivel új közlekedési rendszereket kell építeni, továbbá az új és a már meglévő közlekedési rendszereket megfelelő biztonsági elemekkel kell felszerelni az automatizálás előtt;
- J. mivel az automatizálási szintek léteznek, az 1. és a 2. szint már a piacon van, de a „feltételes”, a „magas fokú” és a „teljes” automatizálási szintek (utóbbi esetben a járművek már önvezetővé válnak) a várakozások szerint leghamarabb csak a 2020 és 2030 között időszakban állnak majd rendelkezésre, ezért a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek fontosak, mert technológiájuk a teljes automatizálás előtt egyengeti az utat;
- K. mivel a rendelkezésre álló technológiák javítása és a biztonságos, intelligens infrastruktúra bevezetése érdekében a kutatási és az azt követő fejlesztési szakaszban egyaránt beruházásokról kell gondoskodni;
- L. mivel a világ számos országa (pl. az Egyesült Államok, Ausztrália, Japán, Korea és Kína) gyorsan halad afelé, hogy elérhetővé tegye a piacon az összekapcsolt és az automatizált mobilitást; mivel Európának sokkal proaktívabban kell válaszolnia az ágazat gyors fejlődésére annak érdekében, hogy ösztönözze a kezdeményezéseket és előmozdítsa a szigorú biztonsági követelményeket az összes közlekedési résztvevő

számára, függetlenül attól, hogy tengeri, belvízi, közúti, légi vagy vasúti közlekedésben vesznek részt, vagy egyesben alkalmaznak közlekedési módokat;

- M. mivel a Bizottság arra számít, hogy az automatizált és összekapcsolt járművek új piaca exponenciálisan növekszik, és a becslések szerint az uniós gépjárműiparban 2025-ig 620 milliárd EUR-t, az elektronikai ágazatban pedig 180 milliárd EUR-t meghaladó bevétellel lehet számolni;
- N. mivel az amszterdami nyilatkozat (2016) felvázolja a tagállamok, a Bizottság és az ipar közötti együttműködést az összekapcsolt és automatizált vezetés területén;
- O. mivel az önvezető közlekedés kiterjed a távirányítással vezetett, automatizált és autonóm közúti, vasúti, légi, tengeri és belvízi közlekedés valamennyi formájára;
- P. mivel az automatizált mobilitáshoz vezető útról szóló bizottsági közlemény fontos mérföldkövet jelent az összekapcsolt és automatizált mobilitás uniós stratégiájában;
- Q. mivel a hangsúlyt az autonóm mobilitásra kell helyezni, tekintettel arra, hogy a teljesen önvezető járművek figyelemre méltó biztonsági előnyöket kínálnak majd, és egymással összekapcsolt funkciók nélkül is képesek lesznek működni; mivel a járulékos képességek és szolgáltatások továbbra is szükségessé tehetik a digitális kommunikációt;
- R. mivel az önvezető járművek már 2020-ra várható bevezetése számottevő előnyökkel jár majd, de számos új kockázatot is rejt magában, nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság, a polgári jogi felelősség és a biztosítás, a kiberbiztonság, a szellemi tulajdon-jogok, az adatvédelem és az adathozzáférési kérdések, a műszaki infrastruktúra, a szabványosítás és a foglalkoztatás tekintetében; mivel lehetetlen teljes mértékben megjósolni az önvezető mobilitás munkahelyekre és környezetre gyakorolt hosszú távú hatásait; mivel alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy az uniós jogi keret megfelelő módon reagáljon ezekre a kihívásokra, továbbá az, hogy a nyilvánosság többet tudjon az önvezető járművekről és jobban elfogadja őket;
- S. mivel az e technológiák alkalmazását övező etikai kérdések megkövetelik a mesterséges intelligencia telepítésére szolgáló iránymutatások és olyan rendszerek kidolgozását, amelyek biztosítják ezen etikai kérdések koherens kezelését;

Általános elvek

1. üdvözli az automatizált mobilitáshoz vezető útról szóló bizottsági közleményt, amely felvázolja, hogy az EU milyen megközelítés alkalmazásával válhat világszintű vezetővé az automatizált mobilitás biztonságos rendszereinek kiépítése terén, növelve a közúti biztonságot és a hatékonyságot, valamint csökkentve a torlódásokat, az energiafogyasztást és a közlekedésből származó kibocsátásokat, továbbá fokozatosan felszámolva a fosszilis tüzelőanyagok használatát;
2. elismeri a Bizottság és a tagállamok által a jövő automatizált mobilitása felé tett kezdeti lépéseket, és elismeri az ITS-irányelvvel¹ kapcsolatos jogalkotási kezdeményezéseket,

¹ HL L 207., 2010.8.6., 1. o.

valamint a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv¹ és a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet² javasolt felülvizsgálatát;

3. megerősíti, hogy a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) fontos szerepet játszanak az összekapcsoltság biztosításában az SAE (Autóipari Mérnökök Társasága) 2. és 3., és esetleg 4. szintű automatizált/önvezető járművek számára; szorgalmazza, hogy a tagállamok és az ipar valósítsa meg a kooperatív intelligens közlekedési rendszereket (C-ITS), és felszólítja a Bizottságot, hogy továbbra is támogassa a tagállamokat és az ipart a C-ITS-szolgáltatások alkalmazása terén, mindenekelőtt az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, az európai strukturális és beruházási alapok és az InvestEU program igénybe vételével;
4. hangsúlyozza, hogy a közúti, vasúti, vízi és légi közlekedés valamennyi autonóm eszközében rejlik még innovációs potenciál; hangsúlyozza, hogy az európai szereplőknek egyesíteniük kell az erőiket annak érdekében, hogy az autonóm közlekedés terén világszinten vezető pozíciót érjenek el és tartsanak fenn; megjegyzi, hogy az autonóm mobilitás fejlődéséhez (kiváltképpen a közúti közlekedésben) szükség van az európai gazdaság számos ágazata, köztük a gépjármű-gyártó és a digitális ágazat közötti együttműködésre;
5. elismeri, hogy az automatizált mobilitásban jelenős potenciál rejlik több ágazat számára, új üzleti lehetőségeket kínálva az induló vállalkozásoknak, a kkv-knak, a vállalatoknak és az iparág egészének, különösen az új mobilitási szolgáltatások és foglalkoztatási lehetőségek létrehozása tekintetében;
6. hangsúlyozza, hogy a fogyatékossgal élő és mozgáskorlátozott személyek által is igénybe vehető autonóm járműveket kell kifejleszteni;
7. sürgeti a Bizottságot, hogy technológiasemleges, nyitott és piacérett megközelítés biztosítása érdekében terjesszen elő egy stratégiát, különösen az adatvédelem, az adatahozzáférés és a kiberbiztonság tekintetében, a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájáról szóló, 2018. március 13-i állásfoglalásának megfelelően; elismeri a járművek fedélzeti adataihoz és a forrásokhoz való hozzáférésről a Bizottság által a jövőben kibocsátandó ajánlásokban rejlő lehetőségeket;
8. megerősíti, hogy a teljes autóipari értéklánra kiterjedő fedélzeti adatokhoz való tisztességes, biztonságos, valós idejű és technológiasemleges hozzáférés biztosítása érdekében szükség van jogalkotási intézkedések mérlegelésére; úgy véli, hogy az ilyen hozzáférésnek a digitalizáció előnyeit kell közvetítenie a végfelhasználók és harmadik felek számára, valamint egyenlő feltételeket és biztonságot kell szavatolnia a fedélzeti adatok tárolása tekintetében;
9. megjegyzi, hogy a szellemi tulajdonjogokkal és a hozzá tartozó használati jogokkal kapcsolatban is más területekhez hasonló kérdések fognak felmerülni az önvezető mobilitás céljából alkalmazott mesterséges intelligencia tekintetében, mint például a mesterséges intelligencia által létrehozott kódokhoz, adatokhoz és találmányokhoz fűződő tulajdonosi és használati jogok esetében; úgy véli azonban, hogy ezekre a

¹ COM(2018)0274.

² COM(2018)0286.

kérdésekre a lehető legáltalánosabb megoldásokat kell megtalálni;

10. felhívja a figyelmet arra, hogy az autonóm mobilitás szabályozására vonatkozó új jogszabályi keret kidolgozásakor biztosítani kell a technológiai fejlődés, a kutatás és az innováció útjában álló esetleges akadályok felszámolását;
11. rámutat, hogy az automatizált mobilitáshoz vezető útról szóló bizottsági közlemény nem tartalmaz elemzést és javaslatokat minden közlekedési mód önvezető járműveire vonatkozóan; felkéri a Bizottságot, hogy az intermodális szállítás és mobilitás területén is biztosítson a különböző közlekedési módokra vonatkozó specifikus elemzéseket és stratégiákat;
12. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy bővítsék ki az autonóm járművekre vonatkozó politikáikat, hogy azok magukban foglalják a közösségi közlekedést, továbbá hogy nézeteiket valamennyi közlekedési módra terjesszék ki.
13. üdvözli az önvezető gépjárművekkel foglalkozó tanácsi magas szintű találkozókön végzett munkát, és szorgalmazza a munka kiterjesztését a közúti közlekedésen kívüli más közlekedési módokra is;
14. hangsúlyozza, hogy a járművek és az infrastruktúra (pl. forgalmi jelzések, útburkolati jelek, jelzőrendszerek és C-ITS) műszaki szabványait nemzetközi, uniós és nemzeti szinten kell kidolgozni és összehangolni, az átfedések elkerülése érdekében a meglévő eredményekre és fórumokra építve, a nyílt, átlátható és technológiásemleges megközelítés elvei alapján, növelve a közúti biztonságot, és biztosítva a határokon átnyúló zökkenőmentes interoperabilitást;
15. megállapítja, hogy a megbízható jármű- és útvonaladatok alapvető építőelemei az egységes európai közlekedési térségben közlekedő önvezető és összekapcsolt gépjárművek elérésének és a végfelhasználóknak kínált versenyképes szolgáltatásoknak; sürgeti a Bizottságot, hogy biztosítsa az ilyen adatok felhasználását gátló akadályok felszámolását és egy ezzel kapcsolatos szilárd szabályozási rendszer 2020. január 1. előtt történő létrehozását, valamint azt, hogy az adatok minősége és elérhetősége minden tagállamban azonos legyen;
16. megjegyzi, hogy sürgősen jogbiztonságot kell teremteni az felhasználók és az érintett felek számára autonóm járművek meglévő kulcsfontosságú jogszabályoknak való megfelelése tekintetében, különös tekintettel az elektronikus hírközlési adatvédelemre vonatkozó jogszabályokra és az általános adatvédelmi rendeletre¹; felkéri a Bizottságot annak pontosítására, hogy az autonóm járművek által generált információk mely kategóriáit kezelik majd nyílt adatként és lesznek valós időben hozzáférhetőek, illetve hogy melyek lesznek bizalmasak;
17. kiemeli annak fontosságát, hogy a felhasználók rendelkezzenek az autonóm gépjárművek által előállított, összegyűjtött és továbbított személyes és fedélzeti adataik felett, és hozzáférjenek azokhoz; kiemeli, hogy a fogyasztóknak a kibertámadásokkal szembeni védelem legmagasabb szintjét kell nyújtani;

¹ HL L 119., 2016.5.4., 1. o.

18. hangsúlyozza az önvezető járművek által előállított és az ilyen járművektől összegyűjtött és továbbított adatok várható jelentős növekedését, és hangsúlyozza, hogy ezen adatokat az autonóm járművek elterjedésének ösztönzése, valamint az innovációnak az új mobilitási megoldások keretében történő továbbfejlesztése érdekében kell felhasználni; rámutat arra, hogy a személyes adatok és az önvezető járművek által generált érzékeny adatok védelmének elsődleges fontossággal kell bírnia;
19. hangsúlyozza, hogy a teljes mértékben önvezető vagy nagymértékben automatizált járművek az elkövetkező években kereskedelmi forgalomba kerülnek majd, és hogy az ilyen járművek biztonságos használatát és a felelősségi körök egyértelmű szabályozását biztosító, megfelelő szabályozási kereteket a lehető leghamarabb be kell vezetni az ebből eredő változások kezelése érdekében, ideértve az önvezető járművek, az infrastruktúra és a többi felhasználó közötti interakciókat;
20. megjegyzi, hogy a felelősséget érintő hatályos szabályokat – úgymint a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1985. július 25-i 85/374/EGK tanácsi irányelv¹ (a termékfelelősségről szóló irányelv) és a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK irányelv² (a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv) – nem oly módon alkották meg, hogy azok az önvezető járművek használatából eredő kihívásokat kezeljék, és hangsúlyozza, hogy egyre több bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi szabályozási keret – különös tekintettel a polgári felelősségre, a biztosításra, a regisztrációra és a személyes adatok védelmére – nem lesz elegendő vagy megfelelő, ha megjelennek a növekvő mértékű járműautomatizálásból, konnektivitásból és komplexitásból eredő új kockázatok;
21. úgy véli, hogy az ágazatban végbemenő dinamikus technológiai változások fényében tisztázni kell, baleset esetén kinek kell viselnie a teljesen önvezető gépjárművek által okozott károkat, és amennyiben az önállóság olyan szintű, hogy a jármű teljes mértékben képes az önálló működésre és a vezető általi működtetésre is, kétséget kizáróan tisztázni kell, melyik eshetőségben ki a felelős fél; hangsúlyozza, hogy különösen szükséges annak vizsgálata, hogy indokolja-e a felelősség gyártókra történő áthárítását az az elgondolás, hogy az összes baleseten belül rendkívül alacsony a műszaki tényezők számlájára írható balesetek aránya, ami mint gondatlanságtól független kockázati tényező, pusztán csak ahhoz a kockázathoz köthető, amelyet az önvezető járművek kereskedelmi forgalomba hozatala jelent; hangsúlyozza emellett, hogy szükségesnek tartja annak vizsgálatát, hogy a jármű tulajdonosára vonatkozó sajátos közlekedésbiztonsági előírások és a járművezetőre vonatkozó használati kötelezettségek minden esetben megfelelően ellensúlyozzák-e a felelősség áthárítását; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy végezzen alapos vizsgálatot, módosítsa a jelenlegi uniós jogi keretet, és amennyiben szükséges, vezessen be olyan új szabályokat, amelyek alapján megállapítható a felelősség és a kötelezettség; szintén felszólítja a Bizottságot, hogy értékelje és ellenőrizze a további uniós eszközök bevezetésének lehetőségét annak érdekében, hogy lépést lehessen tartani a mesterséges intelligencia fejlődésével;
22. fenntartja, hogy a globális navigációs műholdrendszeren (GNSS) alapuló

¹ HL L 210., 1985.8.7., 29. o.

² HL L 263., 2009.10.7., 11. o.

technológiáknak és a Galileo projektnek komoly szerepük van a fedélzeti és hálózati digitális rendszerek kölcsönhatásainak és átjárhatóságának javításában; sürgeti, hogy a még újtukra nem bocsátott műholdakat a lehető legrövidebb időn belül készítsék fel és indítsák el annak érdekében, hogy az európai Galileo helymeghatározó rendszer alapértelmezett helymeghatározó rendszerként beépíthető legyen az automatizált járművekbe;

23. megjegyzi, hogy az automatizált mobilitási technológiákhoz való egyetemes hozzáférés csak akkor lehetséges, ha nagy sebességű internetkapcsolat és 5G hálózatok is rendelkezésre állnak; sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a 4G hálózatok jelenlegi generációjának gyorsabbra cserélése egyes régiókban, különösen vidéki övezetekben még mindig elmarad a várakozásoktól;

Közúti közlekedés

24. emlékeztet a GEAR 2030 végleges jelentésében javasolt, az ember–gép interfészre vonatkozó irányadó elvekben foglalt új biztonsági szabályokra;
25. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a közúti biztonság tárgyában az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB), az EU és a tagállamok szintjén a lehető legrövidebb időn belül olyan jogszabályok szülessenek, amelyek az emberi hiba kiküszöbölése, valamint a közlekedési balesetek és a közutakon bekövetkező halálesetek számának csökkentése érdekében támogatják a technológiai innovációt és az autonóm vezetést;
26. hangsúlyozza a gépjárművekre vonatkozó, nagyra törő új általános biztonsági rendelet elfogadásának jelentőségét, tekintettel arra, hogy az új járműbiztonsági technológiák kötelező bevezetése már rövid távon életet menthet meg, és e technológiák ezenfelül a jövőben az összekapcsolt és automatizált járművek jövőbeni elterjesztéséhez is felhasználhatók lesznek;
27. emlékeztet arra, hogy az összekapcsolt és automatizált gépjárművek fejlesztésének motorja főként a technológiai fejlődés volt; rendkívül fontosnak tartja az összekapcsolt és automatizált gépjárművek fejlesztéséhez kapcsolódó emberi és társadalmi aspektusok tanulmányozását és elismerését, valamint annak biztosítását, hogy az összekapcsolt és automatizált gépjárművek bevezetése a társadalmi, emberi és környezeti értékek és célok maradéktalan tiszteletben tartása mellett történjen;
28. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az EU-n belüli mobilitás fontosságát szem előtt tartva jussanak közös álláspontra és működjenek együtt annak érdekében, hogy az EU vezető szerepet vállaljon az önvezető járművek nemzetközi műszaki harmonizációjában az ENSZ EGB és a bécsi egyezmény keretében, különös tekintettel az ENSZ EGB járműelőírások harmonizálásával foglalkozó világforumán (29. munkacsoport), valamint az automatizált/önvezető és összekapcsolt járművekkel foglalkozó munkacsoportban (GRVA) folyó megbeszélésekre;
29. hangsúlyozza, hogy az automatizált járművekkel egész élettartamuk során kapcsolatos eljárásoknak – többek között a nyílt utakon és valós vezetési feltételek között végzett határokon átnyúló tesztelésnek és időszakos műszaki vizsgálatoknak – a lehető leginkább szabványosított, átláthatónak és ellenőrizhetőnek kell lenniük;

30. hangsúlyozza, hogy egyértelmű, rendszeresen felülvizsgált, szükség esetén naprakésszé tett és harmonizált szabályozásra van szükség, amely kötelezően előírja az eseményadat-rögzítők üzembehelyezését a felülvizsgált általános biztonsági rendelettel összhangban annak érdekében, hogy javítani lehessen a balesetek kivizsgálását, valamint pontosítani lehessen és mihamarabb lehetővé lehessen tenni a felelősséggel kapcsolatos kérdések rendezését; megjegyzi, hogy ezekre az eseményadat-rögzítőkre szükség van ahhoz, hogy meg lehessen határozni a balesetben érintett szereplők felelősségét;
31. hangsúlyozza, hogy már az automatizált gépjárművek, illetve a nem összekapcsolt és nem automatizált gépjárművek egyidejű létezésének átmeneti időszakától kezdődően védelmi rendszerek kell beépíteni; hangsúlyozza, hogy a gépjárművezetés-támogató rendszerek lépést jelentenek a teljesen automatizált vezetéshez vezető úton, és hogy aktív biztonsági rendszereknek köszönhetően már napjainkban megelőzhetők közúti balesetek, illetve passzív biztonsági rendszerek segítségével mérsékelhető a balesetek súlyossága;
32. felhívja a tagállamokat, hogy bocsássanak rendelkezésre biztonságos és színvonalas közúti infrastruktúrát, amely megkönnyíti majd az automatizált és önvezető járművek használatát;
33. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a forgalmi információk digitális továbbítására szolgáló valamennyi rendszer átjárhatóságának biztosítására;
34. hangsúlyozza, hogy aggályok merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy a felhasználók túlzottan a technológiára hagyatkozhatnak olyan járművek használatakor is, amelyek bizonyos fokú emberi beavatkozást is igényelnek; kéri a „fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerekkel rendelkező járművek” (SAE 1–3. szint) fogalmának egyértelműbb meghatározását, valamint az e járművekre és az "automatizált gépjárművekre" (SAE 4–5. szint) vonatkozó követelmények differenciálását a közúti biztonsággal kapcsolatos jogszabályokban, és további vizsgálatokat szorgalmaz a 3. szintű automatizált járművek megvalósíthatóságát és biztonságát illetően, különös tekintettel arra, hogy jelezni kell a vezető számára, ha be kell avatkoznia, illetve fel kell hívni a figyelmét a késedelmes beavatkozással járó esetleges veszélyekre;
35. felkéri a Bizottságot, hogy írjon elő világos etikai iránymutatásokat a mesterséges intelligenciával kapcsolatban;
36. felkéri a Bizottságot felelősségi kritériumok és az embereket védő rendszerek kidolgozására, koherens megközelítést biztosítva ezáltal az önvezető járművek automatizált rendszereivel összefüggő etikai kérdések tekintetében;
37. hangsúlyozza, hogy a jogalkotónak foglalkozni kell az önvezető járművekkel kapcsolatos etikai kérdésekkel és meg kell oldania ezeket még mielőtt az ilyen járművek teljes mértékben elfogadásra és forgalomba bevezetésre kerülnek; ezért hangsúlyozza, hogy az automatizált járműveket előzetes vizsgálatnak kell alávetni az említett etikai szempontok kezelése érdekében;
38. kiemeli a városi mobilitás várható torlódási kihívásait, amelyek az önvezető járművek széles körű elterjedéséből erednek majd; úgy véli, hogy az önvezető gépjárművek és az

autonóm megoldások, például az autómegosztás és a fuvarközvetítés hozzájárulhatnak a kihívások kezeléséhez; felkéri a hatóságokat, hogy dolgozzanak ki olyan politikákat, amelyek biztosítják, hogy az önvezető járművek minden polgár számára javítják a közlekedési lehetőségeket, ideértve a tömegközlekedési és egyéb megoldásokat is;

39. hangsúlyozza, hogy a konvojban haladás ígéretes jövő előtt áll, mivel üzemanyagot és energiát takarít meg, és javítja az útbiztonságot, felszólítja ezért a tagállamokat, a Bizottságot és az ipart az amszterdami nyilatkozatban felsorolt intézkedések foganatosítására; felhívja a Bizottságot, hogy a minden járműre kiterjedő összekapcsolás (V2X) előmozdítása érdekében javasoljon a magas fokon és teljesen automatizált járművekre (például a konvojban haladásra) vonatkozó szabályozási keretet, különösen a nagy távolságokban végrehajtott közúti fuvarozás vonatkozásában;
40. úgy véli, hogy az önvezető járművek passzív és aktív biztonsági elemei egyaránt fontos szerepet játszanak az ütközések, illetve az ütközések miatti sérülések és halálesetek számának csökkentésében, hiszen az ütközések továbbra sem zárhatók ki teljesen, különösen a közlekedés ideiglenes „vegyes” szakaszában; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák a közúti biztonságot;
41. hangsúlyozza a hagyományos és önvezető gépjárművek növekvő vegyes forgalmának tendenciájával járó kockázatokat, ezért további helyszíni vizsgálatokra szólít fel az időtálló kutatás-fejlesztés támogatása érdekében az állami és magánvállalatok, -szervezetek számára, valamint konkrét adatokat is kér a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályok megfelelő kiigazításához;
42. kiemeli, hogy a meglévő hiányosságok kezelésére szolgáló egyik lehetséges megoldás az önvezető járművek által okozott károk esetére létrehozott, objektív felelősségen alapuló biztosítási keretrendszer lehet;
43. hangsúlyozza, hogy a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokról szóló 2017. február 16-i állásfoglalása¹ értelmében a károsultak megfelelő védelmének biztosítása érdekében a megtérítendő kár természetét és mértékét tekintve a felelősség nem korlátozható;

Légi közlekedés

44. hangsúlyozza az aktualizált repülésbiztonsági szabályokról szóló, a közelmúltban elfogadott EASA-rendeletet², amely többek között olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek szilárd jogalapot biztosítanak a polgári célú drónok valamennyi típusára vonatkozó első átfogó uniós szabályok számára; emlékeztet, hogy ehhez nélkülözhetetlen volt az EASA-rendelet elfogadása, mivel az új technológiák – például a pilóta nélküli légi járművek (UAV) – szintén megjelennek az európai légtérben, és hogy ez a jelenlegi uniós szabályozási keret és az egymástól eltérő nemzeti szabályok kiigazítását tette szükségessé;
45. sürgeti a Bizottságot, hogy késedelem nélkül terjesszen elő az automatizált légi járművekre vonatkozó részletes szabályokat, amelyek egyedi és testre szabott

¹ HL C 252., 2018.7.18., 239. o.

² HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

előírásokat tartalmaznak, mivel a pilóta nélküli légi járművekkel és az operatív kérdésekkel kapcsolatos uniformizált megközelítéssel nem lehet biztosítani a pilóta nélküli légi járműveknek a hagyományos légi járművekkel megosztott légtérbe való biztonságos integrálását; emlékeztet arra, hogy a pilóta nélküli légi járműveknek biztonságos (és adott esetben tanúsított) hírszerzési rendszerekre, valamint speciális légtérre és vezetési környezetre van szükségük; hangsúlyozza, hogy az automatizált járművekre alkalmazandó szabályoknak figyelembe kell venniük a művelet vagy tevékenység jellegét és kockázatát, az érintett, pilóta nélküli légi járművek üzemeltetési jellemzőit és a műveleti terület jellemzőit, például a népsűrűséget, a domborzati jellemzőket, valamint az épületek és egyéb érzékeny infrastruktúrák jelenlétét;

46. rámutat a személyes adatok védelmének fontosságára abban az esetben, ha a légi közlekedési ágazatban automatizált légi jármű használatára kerül sor;
47. emlékeztet a drónokról szóló 2016. évi varsói nyilatkozatra, amely új munkahelyekkel és üzleti lehetőségekkel kecsegtet; ismételten hangsúlyozza az EU drónökoszisztémájának kifejlesztése érdekében tervezett intézkedések fontosságát, amelyek várhatóan 2019-re lesznek érvényben, továbbá kielemezi, hogy a rigai nyilatkozat vezérelveire kell építeni;
48. rámutat, hogy össze kell hangolni a technológiafejlesztést és az operatív elképzeléseket annak lehetővé tétele érdekében, hogy a légi jármű az U-space, a SESAR közös vállalkozás által irányított program célkitűzéseinek megfelelően, biztonságosan részt vegyen a légiforgalmi szolgáltatási feladatok megvalósításában; elismeri a SESAR JU által mindmáig végzett munkát, amelyet továbbra is támogatni kell;
49. emlékeztet arra, hogy a kutatási és kísérleti programok finanszírozása a pilóta nélküli légi járművek esetében már valósággá vált (például a „U-Space” program keretében), és hogy e programok teljesítményét a következő költségvetési programozási időszakokban tovább kell fokozni; megjegyzi, hogy a kísérleti tesztek a pilóta nélküli légi járművek kiterjedt flottája esetében ma már valós körülmények között folytathatók le, és egyúttal maximális biztonságot szavatolnak a légiforgalmi szolgáltatásban és annak biztonsági feltételei tekintetében, így mintául szolgálhatnak az autonóm földi járművek kísérleti teszteléséhez is;
50. megjegyzi, hogy megfelelő övezeteket kell létrehozni a pilóta nélküli légi járművek, közöttük drónok technológiáinak tesztelésére, biztonságos körülményeket teremtve az új technológiai megoldások ösztönzéséhez azok végleges bevezetése előtt;

Tengeri és belvízi szállítás

51. hangsúlyozza az önvezető hajókban rejlő potenciált és hozzáadott értéket, különösen a belvízi utakon és a rövid távú tengeri hajózásban, ami a tengereken és a belvizeken jórészt emberi hibából bekövetkező balesetek számának csökkenéséhez vezethet;
52. hangsúlyozza, hogy az automatizálás potenciális lehetőséget kínál az emberi hibák egy részének kiküszöbölésére, és több időt bocsát a hajóhid személyzetének rendelkezésére az optikai megfigyeléshez, aminek szűk hajózási útvonalakon és kikötői övezetekben különösen nagy jelentősége van; úgy véli, azonban, hogy a biztonság szempontjából elengedhetetlen az információcsere és a kommunikáció (különösen a közelben

tartózkodó hajókkal), ezért a hajóhidakat elégséges személyzettel kell ellátni;

53. üdvözli a PIANC intelligens hajózással foglalkozó munkacsoportjának és az autonóm hajók nemzetközi hálózatának munkáját;
54. felkéri a Bizottságot, hogy a belvízi és a tengeri hajózásra vonatkozóan vázolja és határozza meg az automatizálási szinteket, továbbá rögzítsen közös szabványokat a kikötők számára is az önvezető hajók elterjedésének harmonizálása és ösztönzése érdekében, kölcsönös kapcsolatot teremtve az automatizált és nem automatizált járművek felhasználói és az infrastruktúra között;
55. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a maradéktalanul multimodális autonóm szállítási rendszerek elérése érdekében korunk legmagasabb szintű követelményeit is kielégítő terminállétesítmények és hatékony elektronikus forgalomirányítási rendszerek (például a folyami információs szolgáltatások és a rajnai kikötői információs rendszer) alapján fejlesszék és bővítsék a digitális csomópontokat és az összekapcsolt TEN-T folyosókat;
56. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki átfogó stratégiát azzal a céllal, hogy ösztönözze a belvízi hajózás, a belvízi hajózási infrastruktúra, a hajóutak és a forgalomirányítás további automatizálását, és az automatizált kikötők fejlesztését, a belvízi hajózási térség (DINA) előkészítése során multimodális csomópontokként véve figyelembe a belvízi kikötők földrajzi elhelyezkedését;
57. felhív a határokon átívelő tesztelési övezetek támogatásának fokozására és előmozdítására, valamint több olyan projektet szorgalmaz, mint amilyen például a NOVIMAR és a hálózati intelligencia révén megvalósuló tengeri önvezető navigáció (MUNIN), amelyet az EU társfinanszíroz a hetedik keretprogram és a Horizont 2020 keretében az autonóm hajózás és az automatizált infrastruktúra-technológia EU-ban történő továbbfejlesztése céljából;
58. hangsúlyozza, hogy a hajókra vonatkozó előírásokat ki kell egészíteni és össze kell hangolni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet előírásaival annak érdekében, hogy a hajók biztonságos működése tekintetében nemzetközi jogi keret jöjjön létre;

Vasúti közlekedés

59. felkéri a Bizottságot, hogy az iparral és más szereplőkkel konzultálva és egyeztetve hozzon létre közös protokollokat és szabványokat, amelyek lehetővé teszik az önvezető vasúti és könnyű vasúti rendszereket;
60. kéri a vasúti közlekedés autonóm járműveire vonatkozó keretfeltételek javítását és a vasúti ágazat digitalizálásának felgyorsítását; megjegyzi, hogy a vasúti ágazat automatizálásának alapja az Európai Vasúti Ellenőrzési Rendszer (ETCS), és hogy az automatizálás az ETCS és az automatikus vonatműködés (ATO) összekapcsolása révén valósítható meg; felhívja a Bizottságot, hogy a meglévő és jövőbeli uniós finanszírozási rendszereket használják fel az Európai Vasúti Ellenőrzési Rendszer (ETCS) kiépítésének felgyorsítására és előtérbe helyezésére;
61. hangsúlyozza, hogy a digitális kapcsolódási pontok fontos új állomásokat jelentenek a

vasúti infrastruktúra digitalizálása felé vezető úton, és felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák ezek kiépítését.

62. felhívja a Bizottságot, hogy a Shift2Rail programot folytatva tegyen további fejlesztési lépéseket a digitális vasúti hálózat és a teljes mértékben automatizált vasúti közlekedés létrehozása felé, többek között beépítve a standard automatikus vonatműködést és a kiberbiztonság követelményeit az Európai Vasúti Ellenőrzési Rendszerbe;
63. hangsúlyozza, hogy a városi mobilitás egyre több torlódással kapcsolatos kihívással szembesül, továbbá kiemeli a kötöttpályás automatizált tömegközlekedési rendszerek által e kihívások kezeléséhez kínált lehetőségeket; felkéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő és támogassák azokat a projekteket, amelyek kötöttpályás automatizált tömegközlekedési innovációkkal oldják meg ezeket a problémákat;

Fogyasztói jogok és versenyfeltételek

64. felkéri a Bizottságot, hogy minden közlekedési mód esetében dolgozzon ki átfogó szabályokat, amelyek az automatizálás minden szintjén megállapítják a járművek gyártója, vezetője vagy üzemeltetője által viselendő felelősséget, és ezek jogait; hangsúlyozza, hogy ezeket a felelőségeket kereskedelmi címkézés vagy más kommunikációs formák alkalmazásával, világos és magától értetődő módon ismertessék meg a járművek vezetőivel és üzemeltetőivel; alapvető fontosságúnak tartja a járművek biztonságának és rendszeres karbantartásának biztosítását azok teljes életciklusa folyamán, továbbá hangsúlyozza, hogy e tekintetben fontos lehetővé tenni a fedélzeti adatokhoz és erőforrásokhoz való tisztességes piaci hozzáférést az érintett szereplők számára;
65. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy az önvezető járművek valamennyi rendszere oly módon kerüljön kialakításra, amely lehetővé teszi a gépjárművek tulajdonosai vagy használói számára az egymással versengő szolgáltatók közötti szabad választást, és ne kelljen kizárólag a jármű gyártója által kínált szolgáltatásokra hagyatkozniuk;
66. hangsúlyozza, hogy méltányos piaci hozzáférést kell biztosítani a gépjárműipari szolgáltatók számára az önvezető járművek karbantartása és javítása területén; emlékeztet arra, hogy e gazdálkodó egységek – különösen alkatrészgyártók, kisebb műhelyek és szolgáltatóközpontok – a gépjárműiparban folyó verseny fontos szereplői, és tevékenységük pozitív hatást gyakorol a szóban forgó szolgáltatások rendelkezésére állására és árára;
67. megjegyzi, hogy a digitalizált gépjármű-szolgáltatási piacon a jármű adataihoz és funkcióihoz való közvetlen és időben történő hozzáférés meghatározó lesz abból a szempontból, hogy az automatizált és kombinált mobilitási szolgáltatások piaca tisztességes verseny helyszíne lesz-e; ismételten emlékeztet arra, hogy a független szereplők a gépjármű-ellátási lánc valamennyi szakaszában rendkívül fontos szerepet játszanak;
68. úgy véli, hogy ha a gyártók megnehezítik az önvezető gépjárművek szerelőinek hozzáférést az önvezető járművekbe telepített rendszerekhez, akkor ez veszélyeztetheti

a nevezett járművek javítóiparának egységes piacát; hangsúlyozza, hogy e piaci szegmensnek a 461/2010/EU bizottsági rendelet¹ rendelkezéseinek hatálya alá kell esnie;

69. hangsúlyozza, hogy a fogyasztókat az általuk megvásárolni kívánt gépjárművek megvásárlását megelőzően tájékoztatni kell mind a gépjármű tulajdonságairól, mind pedig arról, hogy milyen javítási szolgáltatások állnak a rendelkezésükre;
70. véleménye szerint az automatizált járművekre való áttérés – a közúti közlekedésbiztonságra, az üzemanyag-fogyasztásra és a környezetre gyakorolt pozitív hatásai, valamint a távközlési ágazatban és az autógyártásban létrejövő új munkahelyek mellett – munkahelyek megszűnését is okozhatja a közlekedési ágazatban, valamint negatív hatással lehet a biztosítási ágazatra is, ezért ezt a kérdést a zökkenőmentes átállás lehetővé tétele érdekében a lehető legrövidebb időn belül rendezni kell;

Kutatási és oktatási igények

71. hangsúlyozza, hogy az EU-ban a globális piaci versenyben való helytállás és új munkahelyek teremtése érdekében fejleszteni kell a kulcsfontosságú önvezető technológiákat (pl. az emberi agy és a vezetés közbeni kognitív folyamatok formalizálását és szimulációját, a környezetérzékelési rendszereket és a mesterséges intelligenciát);
72. hangsúlyozza, hogy amint elérhetővé válnak a piacon, az automatizált járművek jelentős hatást fognak gyakorolni az áruk forgalmazására és fogyasztására; úgy véli ezért, hogy sürgősen értékelni kell ezt a hatást, és intézkedéseket kell hozni az érintett ágazatok és személyek támogatására;
73. kezdeményezéseket szorgalmaz a foglalkoztatási kereslet és kínálat változásaihoz kapcsolódó problémák feltérképezése és kezelése érdekében, tekintettel arra, hogy új és szakirányú készségekre van szükség mind a járműgyártás, mind a szakmai felhasználás terén, átképzések (például tanfolyamok és egyéb képzések) révén, a mobilitás új formáira történő átállás elősegítése érdekében;
74. sürgeti a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együtt tegyen javaslatot a készségek és az oktatás és képzés előmozdítására irányuló olyan kezdeményezésekre, amelyek révén az EU az önvezető közlekedési ágazat élvonalában maradhat; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a tagállamok szem előtt tartásuk az oktatási programjaikban ezeket az új tendenciákat annak érdekében, hogy ki tudják elégíteni a különböző közlekedési ágazatok magasan képzett és kompetens munkaerő iránti igényét;
75. emlékeztet a „Horizont 2020” keretprogram keretében 2014 és 2020 között az automatizált járművekkel kapcsolatos kutatási és innovációs programokra elkülönített 300 millió euróra, és azt javasolja, hogy ezeket a programokat a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó következő többéves pénzügyi („Horizont Európa”) időszakban is folytassák és terjesszék ki minden közlekedési módra;
76. hangsúlyozza, hogy az együttműködésen alapuló kutatás a teljes innovációs

¹ HL L 129., 2010.5.28., 52. o.

ökoszisztéma bevonása révén fontos szerepet játszhat a közlekedés automatizálásának gyors előmozdításában;

77. kéri ezért a Bizottságot, hogy az autonóm közlekedésre vonatkozó ágazati irányítású stratégiai megközelítés kialakítása érdekében hívjon életre a vasúti közlekedés Shift2Rail közös vállalkozásához és a repüléstechnikai ágazat CleanSky közös vállalkozásához hasonló közös vállalkozást, amely kiváltja az európai polgárok érdeklődését, jelentős üzleti értékkel bír, megsokszorozza az EU kutatási és innovációs potenciálját az ágazati, az állami és a tudományos szféra széles körű együttműködése alapján, továbbá előmozdítja a technológiák harmonizált és interoperábilis fejlesztését és alkalmazását annak érdekében, hogy globális szinten működő multimodális közlekedési rendszert lehessen létrehozni az autonóm közlekedés terén;
78. hangsúlyozza, hogy EU-szerte valós körülmények között kijelölt tesztelési területekre van szükség annak érdekében, hogy alaposan lehessen tesztelni és fejleszteni lehessen az új technológiákat; sürgeti a tagállamokat, hogy 2020-ig jelöljék ki azokat a városi és városon kívüli területeket, ahol a kutatási célú önvezető járművek valós forgalmi körülmények között tesztelhetők, egyszersmind biztosítva a közúti közlekedés biztonságát ezeken a területeken, valamint biztosítsák európai határokon átnyúló és interoperábilis tesztelési keretek létrehozását;
79. megjegyzi, hogy egyes uniós polgárok jelezték, hogy nem bíznak az automatizált mobilitásban; hangsúlyozza ezért, hogy a társadalmi elfogadottság növelése érdekében a jogalkotóknak foglalkozniuk kell az etikai szempontokkal; szorgalmazza a mesterséges intelligenciával és az automatizált mobilitás egyéb szempontjaival kapcsolatos kiterjedt kutatásokba való befektetéseket;
80. az önvezető közlekedés hosszú távú hatásaira vonatkozó széles körű kutatást szorgalmaz az olyan kérdések tekintetében, mint a fogyasztói alkalmazkodás, a társadalmi elfogadottság, a fiziológiai reakciók, a fizikai válaszok, valamint a társadalmi mobilitás, a balesetek számának csökkentése és általános értelemben a közlekedés javítása;
81. sürgeti az összes érintett érdekelt felet – többek között gépjárműgyártókat, alkatrész-beszállítókat és szoftver- és tervezési szolgáltatókat –, tagállamot és hatóságot, hogy működjenek együtt az innováció előmozdítása, az automatizált mobilitásra autópályán és városi utakon egyaránt alkalmas infrastruktúrába való beruházások biztosítása és a határokon átnyúló tesztelések megkönnyítése érdekében; kiemeli, hogy növelni kell a jelenlegi infrastruktúra átalakításába, az új infrastruktúra kiépítésébe és az európai utak csatlakozóképességének növelésébe való beruházásokat; rámutat arra, hogy az európai polgárok részéről bizalmatlanság figyelhető meg az automatizált vezetéssel szemben, és ezért a polgárok bizalmának növelését célzó figyelemfelkeltő kampányt kell indítani. felszólít az autonóm és összekapcsolt közlekedésben alkalmazott mesterséges intelligenciával és etikai szempontokkal kapcsolatos kiterjedt kutatásokba történő beruházásra;

o

o o

82. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

Háttér

Mobilitási rendszerünk mélyreható változásokon megy keresztül, hogy digitálisabb, biztonságosabb és tisztább legyen. A járművek további automatizálása valamennyi közlekedési mód esetében, nevezetesen az összekapcsolt és az automatizált közúti járművek tekintetében, az információs és kommunikációs technológiák fejlődésével együtt gazdag lehetőségeket biztosít a forgalom javítására, valamennyi felhasználó biztonságának növelésére és a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére. Ugyanakkor jelentős potenciállal rendelkeznek az európai ipar és vállalkozások versenyképességének erősítésére a közlekedési ágazatban és azon túl. Az automatizált mobilitás, amikor széles körben és mindennapos jelleggel rendelkezésre fog állni, várhatóan jelentős előnyökkel jár majd társadalmunk számára a városokban és a vidéki térségekben nyújtott innovatív mobilitási szolgáltatások, a rugalmasabb tömegközlekedés és az összes polgár igényeihez igazított választék tekintetében.

Bár a technológiai fejlődés gyors és erőteljes ütemben halad nemzetközi szinten, továbbra is jelentős kérdések merülnek fel az automatizált járművek fejlesztésével és integrációjával, valamint a járművek és az infrastruktúra műszaki előírásaival kapcsolatos mobilitási szolgáltatásokkal, az adatok felhasználásával, biztonságával és védelmével, a járművek üzemeltetéséhez kapcsolódó kötelezettségekkel és felelősséggel, az etikával, a társadalmi elfogadottsággal, illetve az emberi ellenőrzésű és az automatizált járművek párhuzamos létezésével összefüggésben.

Az összekapcsolt és automatizált közúti közlekedés tekintetében a tagállamok, az ipar és a Bizottság kezdeményezései már foglalkoznak egy integrált szakpolitika fontos elemeivel, beleértve a járművekkel kapcsolatos szempontokat (nevezetesen a GEAR 2030 jelentést), valamint a közlekedési és kommunikációs infrastruktúrát (nevezetesen a kooperatív intelligens közlekedési rendszerekkel kapcsolatos európai stratégiát). Az összekapcsolt és automatizált vezetés területén folytatott együttműködésről szóló 2016. évi amszterdami nyilatkozat nyomán tovább folyik a munka az önvezető gépjárművekkel foglalkozó tanácsi magas szintű találkozókon. Az Európai Parlament a kooperatív intelligens közlekedési rendszerekkel kapcsolatos európai stratégiáról szóló 2018. márciusi állásfoglalásában javasolta többek között az uniós jogi keret megerősítését az összekapcsolt közlekedés határokon átnyúló interoperabilitási és felelősségi szabályainak biztosítása érdekében, hogy szabályokat lehessen megállapítani a járművek fedélzeti adataihoz való hozzáférésre vonatkozóan.

A jövőre vonatkozó európai uniós mobilitási stratégiáról szóló közleményével, amelyre ez a jelentés vonatkozik, a Bizottság európai menetrendet határoz meg, amely magában foglalja a közös jövőképet, valamint az önvezető járművek közúton való megjelenéséhez szükséges fő technológiák, szolgáltatások és infrastruktúra fejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó támogatási tevékenységeket. A tervezett rövidebb távú kezdeményezések közé tartozik az automatizált mobilitás hozzájárulása a halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentésére irányuló, 2050-ig tartó „zéró-elképzelés” projekthez, az infrastruktúra kiépítésének támogatása az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön keresztül, az 5G tesztelés illetve az automatizált mobilitás biztonságos végrehajtását célzó jogalkotási javaslatok. A közúti infrastruktúra biztonságáról szóló irányelv és a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet javasolt felülvizsgálatának az a célja, hogy az uniós jogszabályokba integrálja az

automatizált vezetéshez kapcsolódó konkrét biztonsági megfontolásokat.

Az előadó álláspontja

Jelenleg az összekapcsolt és automatizált autó jelenti az automatizált mobilitás legfejlettebb elemét. A jelenlegi 3. szintet meghaladó automatikus vezetési funkcióval rendelkező személygépkocsik igen rövid idő múlva, 2020-tól kezdődően lépnek majd be az európai közúti közlekedésbe, a technológiák pedig további előrelépést fognak tenni, kiterjedve a közúti közlekedés valamennyi típusára, ideértve a haszongépjárműveket és a tehergépjárműveket is. Ezért elengedhetetlen, hogy minden szinten folytassuk és fokozzuk a kapcsolódó erőfeszítéseket: a szabályozási keret, a kutatás és az innováció, valamint a járművek és a közúti és kommunikációs infrastruktúra valós körülmények közötti tesztelése és telepítése terén is. Európa számára kulcsfontosságú, hogy e terület élvonalában maradjon, az automatizált közúti közlekedés előnyeinek kiaknázása és az Egyesült Államokban, Kínában vagy Japánban kifejtett hatalmas erőfeszítésekkel szembeni versenyben való sikeres helytállás érdekében. Az előadó különösen azt javasolja, hogy sürgősen foglalkozzanak az adatvédelemmel, a jármű- és az útvonaladatok használatával, valamint a kiberbiztonsággal kapcsolatos rendezetlen kérdésekkel. Ezen túlmenően a nemzetközi szintű szabványosítási erőfeszítéseket – nevezetesen az ENSZ EGB és a bécsi egyezmény keretében – tovább kell koordinálni, és elő kell segíteni a járművek határokon átnyúló zökkenőmentes interoperabilitását. A 3. szintű automatizált gépkocsikkal kapcsolatos növekvő tapasztalatokra építve a kutatási erőfeszítéseknek foglalkozniuk kell olyan új jelenségekkel, mint a technológiába vetett túlzott bizalom. Az egyre növekvő szerepet játszó mesterséges intelligenciarendszerek miatt egyre sürgetőbbé válik az önvezető autók ilyen rendszereinek etikai vonatkozásaival kapcsolatos iránymutatások kidolgozása.

A közúti közlekedés mellett az automatizált járművek potenciálja egyre nyilvánvalóbbá válik a logisztikai ágazatban, a tömegközlekedési ágazatban és más közlekedési módok terén is, azaz a belvízi szállításban és a rövid távú tengeri hajózásban használt önvezető hajók, az áruszállító drónok (sőt akár a légi taxik), valamint az automatizált könnyű vasúti rendszerek, például a városi tömegközlekedés területén. Ezekkel a kérdésekkel sajnos nem foglalkozott a Bizottság közleménye.

A légi közlekedés tekintetében az előadó úgy véli, hogy az automatizált légi járművekre és a légterekbe való biztonságos integrálásukra vonatkozó részletes szabályokat késedelem nélkül be kell mutatni, építve például a 2017. júniusi U-Space tervre és az új EASA-rendeletre.

A vízi közlekedés tekintetében, ahol az önvezető hajók csökkenthetik az emberi hibából eredő baleseteket, a Bizottságnak proaktívan kell ösztönöznie az önvezető hajók elfogadását, és közös megközelítést kell kidolgoznia a belvízi hajózás automatizálása tekintetében, a vonatkozó műszaki szabványokkal együtt.

A vasúti közlekedés tekintetében az előadó kiemeli az innovatív automatizált tömegközlekedési rendszerekben rejlő potenciált a városi mobilitással és a torlódásokkal kapcsolatos kihívások kezelése tekintetében, és intézkedéseket sürget az e kérdésekkel foglalkozó projektek előmozdítása és támogatása érdekében.

Mínt hogy a jövő mobilitása az automatizálás felé mozdul, alapvető a kulcsfontosságú önvezető technológiák és a tudomány fejlesztése a kutatás, az oktatás és a képzés területén megvalósuló olyan kezdeményezések révén, amelyeket például a „Horizont Európa” program

keretében kellene támogatni. Az előadó úgy véli továbbá, hogy az önvezető/vezető nélküli közlekedés lehetséges hosszú távú hatásainak társadalmi vonatkozásai további kutatási erőfeszítéseket tesznek indokolttá.

Az előadó arról is meg van győződve, hogy az autonóm mobilitással kapcsolatos uniós szakpolitikai megközelítésének olyan kezdeményezéseket kell tartalmaznia, amelyek kezelik a járműgyártás és -felhasználás terén a foglalkoztatási minták és az új készségek iránti kereslet várható változásait.

15.10.2018

VÉLEMÉNY A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

önvezető gépjárművek az európai közlekedésben
(2018/2089(INI))

A vélemény előadója: Arndt Kohn

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

JAVASLATOK

A Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot, mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. üdvözli a Bizottság „Úton az automatizált mobilitás felé: európai uniós stratégia a jövő mobilitásával kapcsolatban” című, 2018. május 17-i közleményét (COM(2018)0283); elismeri az autonóm tömegközlekedési és magáncélú közúti, vasúti, vízi és légi közlekedés valamennyi formájában rejlő lehetőségeket és ezek jelentőségét, akárcsak az ezen politika által számos ágazatra gyakorolt továbbgyűrűző hatásokat, valamint az automatizált, vezető nélküli mobilitás által lehetővé váló új üzleti modelleket, amelyek segítséget nyújtanak a vállalatok számára ahhoz, hogy Európát vezető szereplővé tegyék a járműtechnológiák terén; felhívja a figyelmet a felhasználókra, többek között a speciális igényű vagy fogyatékossgal élő személyekre és a látássérültekre gyakorolt hatásaira is;
2. hangsúlyozza, hogy a közös európai stratégia és egy világos, egyszerű és innovatív szabályozási keret alapvető fontosságú ahhoz, hogy Európa vezető szerepet töltsön be a vezető nélküli járművek piacán, a magánszektor versenyképességének fenntartása, valamint a munkahelyteremtés és az innováció előmozdítása érdekében; elismeri, hogy a piacon jelenleg rendelkezésre álló technológiák orvosolandó hiányosságokkal küzdenek a felhasználók szemszögéből, és sürgeti a gépjárműipart, hogy vállaljon felelősséget a járművezetők és az utasok biztonságáért és védelméért;
3. rámutat arra, hogy míg az összekapcsolt és automatizált mobilitás kiépítése

hozzájárulhat a közúti közlekedésbiztonsághoz, elősegítheti a forgalmi dugók megelőzését, valamint a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2050-ig nullára csökkenését, továbbá kedvező hatással lehet a társadalmi befogadásra és az általános közlekedési hatékonyságra, addig a társadalmi elfogadottság csak akkor érhető el, ha az autonóm járművek megfelelnek a legszigorúbb biztonsági és védelmi normáknak;

4. hangsúlyozza, hogy a jogalkotónak foglalkozni kell az önvezető járművekkel kapcsolatos etikai kérdésekkel és meg kell oldania ezeket még mielőtt az ilyen járművek teljes mértékben elfogadásra és forgalomba bevezetésre kerülnek; ezért hangsúlyozza, hogy az automatizált járműveket előzetes vizsgálatnak kell alávetni az említett etikai szempontok kezelése érdekében;
5. felhívja a Bizottságot, hogy legkésőbb 2018 végéig tegyen közzé jogalkotási javaslatot a járművek fedélzeti adataihoz és a forrásokhoz való hozzáférésről; hangsúlyozza, hogy a járművek automatizált jellemzőire vonatkozó egyértelmű információkat a potenciális fogyasztók rendelkezésére kell bocsátani mielőtt megvásárolnák a járművet, akárcsak az adott jármű élettartama alatt e jellemezőket érintő, feltehetően sorra kerülő változásokra vonatkozó információkat is; kiemeli, hogy fontos a javítással és karbantartással foglalkozó különféle piaci szereplők számára, hogy egyenlő és tisztességes, hátrányos megkülönböztetéstől mentes, közvetlen, valós idejű és technológiasemleges hozzáférésük legyen a járműfedélzeti adatokhoz és erőforrásokhoz a tisztességes és torzulásmentes verseny biztosítása érdekében, különösen a független kkv-k számára – az innováció előmozdítása, illetve a fogyasztók jogainak és a szolgáltatások minőségének biztosítása mellett; hangsúlyozza, hogy mind a fogyasztóknak, mind pedig harmadik feleknek megfelelő jogokkal és jogorvoslati mechanizmusokkal kell rendelkezniük;
6. elismeri, hogy az adatrögzítők és az adatrögzítőhöz való hozzáférés alapvető feltétele a kárt vagy balesetet okozó események tényleges oka tisztázásának, és hogy az autonóm járművek technológiailag bonyolultak és jelentős mértékben különböznek a jelenlegi közúti gépjárművektől; üdvözi a 2018. május 17-én közleményben tett bizottsági javaslatot, amely az automatizált járművek adatrögzítőinek a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet és a gépjárművekre vonatkozó irányelv felülvizsgálata során történő szabályozására irányul, abból a célból, hogy tisztázza a felelősség kérdését a baleset bekövetkeztekor az automatizált járművek esetében. hangsúlyozza, hogy a fogyasztói jogok védelme és az olyan helyzetek megelőzése érdekében, amelyekben a sérülést szenvedett felek jelenleg ismeretlen kockázatoknak vannak potenciálisan kitéve, alapvető fontosságú, hogy átfogó és világos jogszabályok biztosítsák a felelősségre vonatkozó jogi keretet;
7. kiemeli annak fontosságát, hogy a felhasználók rendelkezzenek az összekapcsolt és automatizált gépjárművek által előállított és gyűjtött személyes és fedélzetén generált adataik felett egyaránt és hozzáférjenek azokhoz; rámutat arra, hogy a jövőbeli fedélzeti rendszereket oly módon kell kialakítani, hogy a fogyasztók számára szabad választási lehetőséget biztosítsanak, és lehetővé tegyék a felhasználók számára, hogy közvetlenül válasszanak a versengő szolgáltatók közül, hogy melyiket jogosítják fel arra, hogy egy adott szolgáltatásra vonatkozóan hozzáférjen a jármű adataihoz és felhasználja azokat, tiszteletben tartva eközben az adatvédelemre és a szellemi tulajdonjogok védelmére vonatkozó előírásokat; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a járművek közötti,

illetve a járművek és az összekapcsolt infrastruktúra közötti adattovábbítást és adattárolást biztonsági minimumintézkedések védjék, beleértve a titkosítást, a szoftverfrissítéseket és az erős hitelesítési mechanizmusokat, miközben szem előtt tartják az adatvédelmi jogszabályokat és a magánélet, illetve a szellemi tulajdonjogok tiszteletben tartásának elvét, és biztosítják a beépített és alapértelmezett adatvédelem legmagasabb szintjét; kiemeli, hogy a fogyasztóknak a feltöréssel és a kibertámadásokkal szembeni védelem legmagasabb szintjét kell nyújtani;

8. megerősíti, hogy a különböző márkák által kiigazított technikai standardokat össze kell hangolni a globális iránymutatásokkal, azokat technológiásemleges megközelítés alkalmazásával kell megfogalmazni, és azoknak biztosítaniuk kell az interoperabilitást; hangsúlyozza, hogy a jövőben várható, a kiberbiztonságról és a menet közbeni (over-the-air) szoftverfrissítésekről szóló ENSZ-EGB-előírásoknak a jövőbeli európai jogszabályok referenciaértékévé kell válniuk, és hogy az Európai Uniónak vezetnie kell a nemzetközi szabványok továbbfejlesztését annak érdekében, hogy az autonóm járművek világszerte történő bevetése előtt az adatbiztonságra, a magánélet védelmére és a felelősségre vonatkozó rendelkezések teljesüljenek;
9. sürgeti az összes érintett érdekelt felet – többek között gépjárműgyártókat, alkatrész-beszállítókat és szoftver- és tervezési szolgáltatókat –, tagállamot és hatóságot, hogy működjenek együtt az innováció előmozdítása, az automatizált mobilitásra autópályán és városi utakon egyaránt alkalmas infrastruktúrába való beruházások biztosítása és a határokon átnyúló tesztelések megkönnyítése érdekében; kiemeli, hogy növelni kell a jelenlegi infrastruktúra átalakításába, az új infrastruktúra kiépítésébe és az európai utak csatlakozóképességének növelésébe való beruházásokat; rámutat arra, hogy az európai polgárok részéről bizalmatlanság figyelhető meg az automatizált vezetéssel szemben, és ezért a polgárok bizalmának növelését célzó figyelemfelkeltő kampányt kell indítani. felszólít az autonóm és összekapcsolt közlekedésben alkalmazott mesterséges intelligenciával és etikai szempontokkal kapcsolatos kiterjedt kutatásokba történő beruházásra.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	11.10.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 33 - : 1 0 : 2
A zárószavazáson jelen lévő tagok	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Richard Sulík, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Marco Zullo
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Lucy Anderson, Biljana Borzan, Edward Czesak, Igor Gräzin, Arndt Kohn, Julia Reda, Martin Schirdewan, Lambert van Nistelrooij, Sabine Verheyen
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Ramón Jáuregui Atondo, Stanislav Polčák, Flavio Zanonato, Tomáš Zdechovský

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS
A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN

33	+
ALDE	Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Richard Sulík
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Marco Zullo
ENF	Mylène Troszczynski
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Stanislav Polčák, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský, Lambert van Nistelrooij
S&D	Lucy Anderson, Biljana Borzan, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Ramón Jáuregui Atondo, Arndt Kohn, Marlene Mizzi, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Flavio Zanonato
Verts/ALE	Pascal Durand, Julia Reda

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

2	0
ALDE	Igor Gräzin
GUE/NGL	Martin Schirdewan

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

16.10.2018

VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az önvezető gépjárművekről az európai közlekedésben
(2018/2089(INI))

A vélemény előadója(*): Emil Radev

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

JAVASLATOK

A Jogi Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot, mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- A. mivel a technológiai fejlődés gyors üteme mind a közlekedési ágazatban, mind a robotika és a mesterséges intelligencia ágazatában, jelentős hatással van a gazdaságra és a társadalomra; mivel az önvezető járművek nagy mértékben megváltoztatják majd mindennapi életünket, meghatározzák a nemzetközi közúti közlekedés jövőjét, javítják a közúti közlekedésbiztonságot, fokozzák a mobilitást és csökkentik a környezetre gyakorolt hatásokat; mivel a közúti szállítási ágazat új szolgáltatásoknak és közlekedési módoknak nyithatna utat, így elégtétve ki az egyéni mobilitás és az áruszállítás iránti növekvő igényeket, és akár elősegíthetné a várostervezés forradalmasítását is;
- B. mivel az önvezető járművek már 2020-ra várható bevezetése számottevő előnyökkel jár majd, de számos új kockázatot is rejt magában, nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság, a polgári jogi felelősség és a biztosítás, a kiberbiztonság, a szellemi tulajdon-jogok, az adatvédelem és az adathozzáférési kérdések, a műszaki infrastruktúra, a szabványosítás és a foglalkoztatás tekintetében; mivel lehetetlen teljes mértékben megjósolni az önvezető mobilitás munkahelyekre és környezetre gyakorolt hosszú távú hatásait; mivel alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy az uniós jogi keret megfelelő módon reagáljon ezekre a kihívásokra, továbbá az, hogy a nyilvánosság többet tudjon az önvezető járművekről és jobban elfogadja őket;
1. megjegyzi, hogy a felelősséget érintő hatályos szabályokat – úgymint a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló, 1985. július 25-i 85/374/EGK tanácsi irányelv (a

termékfelelősségről szóló irányelv) és a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a gépjármű-felelősségbiztosítási irányelv) – nem oly módon alkották meg, hogy azok az önvezető járművek használatából eredő kihívásokat kezeljék, és hangsúlyozza, hogy egyre több bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi szabályozási keret – különös tekintettel a polgári felelősségre, a biztosításra, a regisztrációra és a személyes adatok védelmére – nem lesz elegendő vagy megfelelő, ha megjelennek a növekvő mértékű járműautomatizálásból, konnektivitásból és komplexitásból eredő új kockázatok;

2. úgy véli, hogy az ágazatban végbemenő dinamikus technológiai változások fényében tisztázni kell, baleset esetén kinek kell viselnie a teljesen önvezető gépjárművek által okozott károkat, és amennyiben az önállóság olyan szintű, hogy a jármű teljes mértékben képes az önálló működésre és a vezető általi működtetésre is, kétséget kizáróan tisztázni kell, melyik eshetőségben ki a felelős fél; hangsúlyozza, hogy különösen szükséges annak vizsgálata, hogy indokolja-e a felelősség gyártókra történő áthárítását az az elgondolás, hogy az összes baleseten belül rendkívül alacsony a műszaki tényezők számlájára írható balesetek aránya, ami mint gondatlanságtól független kockázati tényező, pusztán csak ahhoz a kockázathoz köthető, amelyet az önvezető járművek kereskedelmi forgalomba hozatala jelent; hangsúlyozza emellett, hogy szükségesnek tartja annak vizsgálatát, hogy a jármű tulajdonosára vonatkozó sajátos közlekedésbiztonsági előírások és a járművezetőre vonatkozó használati kötelezettségek minden esetben megfelelően ellensúlyozzák-e a felelősség áthárítását; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy végezzen alapos vizsgálatot, módosítsa a jelenlegi uniós jogi keretet, és amennyiben szükséges, vezessen be olyan új szabályokat, amelyek alapján megállapítható a felelősség és a kötelezettség; szintén felszólítja a Bizottságot, hogy értékelje és ellenőrizze a további uniós eszközök bevezetésének lehetőségét annak érdekében, hogy lépést lehessen tartani a mesterséges intelligencia fejlődésével;
3. hangsúlyozza a hagyományos és önvezető gépjárművek növekvő vegyes forgalmának tendenciájával járó kockázatokat, ezért további helyszíni vizsgálatokra szólít fel az időtálló kutatás-fejlesztés támogatása érdekében az állami és magánvállalatok, - szervezetek számára, valamint konkrét adatokat is kér a polgári jogi felelősségre vonatkozó szabályok megfelelő kiigazításához;
4. kiemeli, hogy a meglévő hiányosságok kezelésére szolgáló egyik lehetséges megoldás az önvezető járművek által okozott károk esetére létrehozott, objektív felelősségen alapuló biztosítási keretrendszer lehet;
5. hangsúlyozza, hogy a robotikára vonatkozó polgári jogi szabályokról szóló 2017. február 16-i állásfoglalása¹ értelmében a károsultak megfelelő védelmének biztosítása érdekében a megtérítendő kár természetét és mértékét tekintve a felelősség nem korlátozható;
6. úgy véli, hogy egy uniós szintű megközelítés ösztönzi az önvezető közlekedési rendszerek határokon átnyúló fejlesztését, segíti az európai uniós gépjárműipar versenyképességét, biztosítja a fogyasztóvédelem magas szintjét és elkerüli a belső piac széttöredezettességét;

¹HL C 252., 2018.7.18., 239. o.;

7. hangsúlyozza, hogy méltányos piaci hozzáférést kell biztosítani a gépjárműipari szolgáltatók számára az önvezető járművek karbantartása és javítása területén; emlékeztet arra, hogy az ilyen szervezetek – beleértve különösen az alkatrészgyártókat, kisebb műhelyeket és szolgáltatóközpontokat – a gépjárműipar fontos versenyeleméi és pozitív hatással bírnak az ilyen szolgáltatások hozzáférhetőségére és árára;
8. hangsúlyozza, hogy fontolóra kell venni a nemzetközi megállapodások, például a közúti forgalomról szóló Bécsi Egyezmény, a közúti forgalomról szóló Bécsi Egyezmény, valamint a közúti jelzésekről szóló Bécsi Egyezmény módosítását a teljesen önvezető gépjárművek bevezetésének megkönnyítése érdekében;
9. üdvözli a járművek kibertámadásokkal szembeni védelmének szabályozására és a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet felülvizsgálata keretében az önálló járművek adatrögzítőkkel való felszerelésére vonatkozó bizottsági javaslatokat, amelyek célja, hogy elősegítsék a balesetek okának meghatározását és annak tisztázását, hogy ki minősül felelősnek baleset esetén; hangsúlyozza, hogy az önvezető mobilitás fontos kihívásokat jelent a személyes adatok és a magánélet védelmével kapcsolatban, nevezetesen a földrajzi helymeghatározás és e járművek mozgása nyomon követésének szükségessége miatt, és felhívja a Bizottságot, hogy pontosítsa az e járművek által gyűjtött adatok védelmére és megosztására vonatkozó szabályokat, beleértve az olyan adatokat is, amelyek közvetve azonosítják a személyeket, valamint az adatokhoz való hozzáférést, teljes mértékben tiszteletben tartva ugyanakkor az (EU) 2016/679 európai parlamenti és a tanácsi rendelet előírásait; megállapítja, hogy meg kell vizsgálni, hogy a felhasználók nyomon tudják-e követni és ellenőrizni tudják-e, illetve hogyan tudják nyomon követni és ellenőrizni az adataikhoz való hozzáférést az általános adatvédelmi rendeletnek megfelelően, valamint a védelemhez való joguk szempontjából is, amikor saját felelősségükről van szó, és fontolóra kell venni e célból a blokklánc-technológia bevezetését; felszólítja továbbá a Bizottságot a rendszerek közötti átjárhatóság és az adathordozhatóság lehetővé tételére a bezártsági hatás elkerülése és a tisztességes verseny és innováció előmozdítása érdekében, így nyújtva módot az önvezető járművet használók számára ahhoz, hogy több szolgáltató közül is választhassanak, valamint biztosítva, hogy a kisebb gépjárműipari szolgáltatók ne veszítsék el megélhetésüket;
10. megjegyzi, hogy a szellemi tulajdonjogokkal és a hozzá tartozó használati jogokkal kapcsolatban is más területekhez hasonló kérdések fognak felmerülni az önvezető mobilitás céljából alkalmazott mesterséges intelligencia tekintetében, mint például a mesterséges intelligencia által létrehozott kódokhoz, adatokhoz és találmányokhoz fűződő tulajdonosi és használati jogok esetében; úgy véli azonban, hogy ezekre a kérdésekre a lehető legáltalánosabb megoldásokat kell megtalálni.
11. felhívja a figyelmet arra, hogy az autonóm mobilitás szabályozására vonatkozó új jogszabályi keret kidolgozásakor biztosítani kell a technológiai fejlődés, a kutatás és az innováció útjában álló esetleges akadályok felszámolását.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	10.10.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 22 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Rosa Estaràs Ferragut, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Angelika Niebler, Virginie Rozière, Tiemo Wölken

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI
ZÁRÓSZAVAZÁSA**

22	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Angel Dzhambazki, Sajjad Karim
EFDD	Joëlle Bergeron
ENF	Gilles Lebreton
GUE/NGL	Kostas Chrysogonos
PPE	Geoffroy Didier, Rosa Estaràs Ferragut, Angelika Niebler, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Mady Delvaux, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Virginie Rozière, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Max Andersson, Pascal Durand

0	-

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

21.11.2018

VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az autonóm gépjárművekről az európai közlekedésben
(2018/2089(INI))

A vélemény előadója: Hans-Olaf Henkel

JAVASLATOK

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot, mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- A. mivel a Bizottság célja az, hogy a „zéró-elképzelés” kezdeményezés célkitűzéseivel összhangban 2010-hez képest 2020-ra a felére csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma; mivel úgy tűnik, hogy az áldozatok és a sérültek teljes számának csökkentése terén elért előrelépés napjainkban megtorpant, 2016-ban ugyanis több mint 25 000 ember vesztette életét az EU útjain, és további 135 000 súlyos sérülést szenvedett;
- B. mivel az olyan fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek, mint a sávellahagyásra figyelmeztető rendszer és az automata vészfék már bebizonyították, hogy hozzájárulnak a közúti biztonsághoz és csökkentik a súlyos balesetek számát;
- C. mivel az autonóm gépjárművek biztonságos fejlesztése alapvető fontosságú ahhoz, hogy társadalmunk elfogadja ezt a technológiát; mivel a becslések szerint az emberi hibák döntő szerepet játszanak a közúti balesetek többségében, így az automatizált és az autonóm gépjárművek várhatóan jelentősen javítani fogják a közlekedés biztonságát; mivel városaink jelentős mobilitási problémákkal szembesülnek, amelyeket a levegőszennyezés és az éghajlatváltozás csak súlyosbít; mivel az autonóm gépjárművek azok mobilitását is elősegíthetik, akik nem tudnak vezetni, ösztönözhetik a tömegközlekedés és a közös autóhasználati rendszerek használatát és optimalizálhatják az infrastruktúra használatát azáltal, hogy mérsékelik a forgalmi torlódásokat, ugyanis az autonóm járműveknek kevésbé közeli városi parkolóhelyekre lesz szükségük, ugyanakkor javítják az üzemanyag-hatékonyságot és elősegítik az alternatív energiaforrások használatát és ezáltal hozzájárulnak a 2030-ra vonatkozó éghajlat- és

energiapolitikai célkitűzések és a Párizsi Megállapodásban foglalt uniós kötelezettségek teljesítéséhez; mivel az automatizált mobilitás hozzá tud járulni az uniós célkitűzések megvalósításához azáltal, hogy az EU iparát erőteljesebbé és versenyképesebbé teszi, munkahelyeket teremt és ösztönzi a gazdasági növekedést;

- D. mivel az Európa energiahálózatainak megerősítéséről szóló 2017. november 23-i közleményében (COM(2017)0718) a Bizottság a közlekedést azon ágazatok közé sorolta, amelyekben a villamos energia döntő szerepet fog játszani a dekarbonizáció szempontjából; mivel ezért támogatni kell a megújuló energiaforrásokon alapuló elektromos mobilitást, a fosszilis tüzelőanyagokat pedig fokozatosan ki kell vezetni, tekintettel a nettó zéró ÜHG-kibocsátású gazdaságra való, legkésőbb 2050-re megvalósítandó átállás felgyorsítására;
- E. mivel az e technológiák alkalmazását övező etikai kérdések megkövetelik a mesterséges intelligencia telepítésére szolgáló iránymutatások és olyan rendszerek kidolgozását, amelyek biztosítják ezen etikai kérdések koherens kezelését;
- F. mivel a Bizottság arra számít, hogy az automatizált és összekapcsolt járművek új piaca exponenciálisan növekszik, és a becslések szerint az uniós gépjárműiparban 2025-ig 620 milliárd EUR-t, az elektronikai ágazatban pedig 180 milliárd EUR-t meghaladó bevétellel lehet számolni;
- G. mivel más országok, mint az USA, az Egyesült Arab Emírségek, Kína és Japán gyorsan haladnak az autonóm gépjárművek kifejlesztésében, és már különböző stratégiákat fogadnak el az automatizált járművekre és az e területen történő beruházások vonzására irányulóan; mivel az EU-ban az automatizált mobilitás gazdasági hatása erősen függ majd az európai ipar azon képességétől, hogy lépést tud-e tartani a nemzetközi versenytársakkal; mivel a globális gépjárműgyártás 23%-át Európa adja, de több beruházást kell végrehajtania a biztonságos összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek fejlesztésébe és alkalmazásába; mivel az automatizált mobilitás számos ágazat számára gazdasági lehetőségeket kínál, ideértve az induló vállalkozásokat, a kkv-eket és az ipart, és Európának arra kell törekednie, hogy világszinten vezető szerepet játsszon a biztonságos, teljes mértékben autonóm mobilitás területén;
1. hangsúlyozza, hogy az autonóm gépjárművek jelentős paradigmaváltást fognak képviselni, mely jelentősen módosítani fogja a jelenlegi mobilitási modelleket és a járművek tulajdonviszonyait; úgy véli, hogy megfelelő keretek között az autonóm gépjárművek jelentősen javíthatják a járműkihasználtságot, valamint jelentős mértékben hozzájárulhatnak a dugók csökkentéséhez, és ennek következtében a CO₂ és egyéb szennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez, például járműkonvojok kialakításához hasonló megoldások révén;
 2. úgy véli, hogy a nem létező, nem teljes és nem egyforma nemzeti jogalkotási megközelítések még mindig nagy mértékben akadályozzák az automatizált, és különösen az autonóm gépjárművek piaci bevezetése felé vezető utat; úgy véli, hogy szabályozási változtatásokat kell eszközölni a nemzeti közlekedési szabályok összehangolásának biztosítása, a gépjárművekre vonatkozó előírások között uniós szinten meglévő ellentmondások elkerülése, valamint a határon átnyúló automatizálást lehetővé tevő, időtálló keret kialakítása érdekében; felszólítja a tagállamokat, hogy kínáljanak kellő rugalmasságot az innováció és a szükséges tesztelések fogadására;

3. felszólítja a Bizottságot, hogy – tekintettel a gépjárműipar globális jellegére – sürgősen gyorsítsa fel az ENSZ szintjén zajló tárgyalásokat, és terjesszen elő jövőbeli szabályozási változtatásokat az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) eredményeivel összhangban, és az 1968. évi Bécsi Egyezmény jelenlegi jogi kereten belül; felhívja a Bizottságot, hogy fordítson különös figyelmet a járműbiztonságra, a típusjóváhagyásra, a járművön belül előállított adatokhoz való tisztességes és egyenlő hozzáférésre és a kiberbiztonságra vonatkozó közös szabványokra;
4. hangsúlyozza, hogy a közlekedéspolitikai céljainak teljesítéséhez való hozzájárulás érdekében az autonóm gépjárművek megvalósítását oly módon kell elvégezni, hogy az jelentősen hozzájáruljon egy olyan fenntartható közlekedési rendszerhez, amely figyelembe veszi többek között a környezetvédelmet, az éghajlat-politikát, a közúti biztonságot, a zajszintet és a jó hozzáférhetőséget mindenki számára;
5. hangsúlyozza azt a tényt, hogy amint elérhetővé válnak a piacon, az automatizált járművek jelentős hatást fognak gyakorolni az áruk forgalmazására és fogyasztására; úgy véli ezért, hogy sürgősen értékelni kell a hatást, és intézkedéseket kell hozni az érintett ágazatok és személyek támogatására;
6. megjegyzi, hogy egyes autonóm járművek korlátozott számban súlyos vagy halálos balesetet okoztak; ezért alapvető fontosságúnak tartja, hogy az ilyen járművek mindig fel legyenek szerelve egy olyan központi funkcióval, amelynek segítségével az ember fel tudja bírálni a rendszert; felszólítja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a tagállami gépjárműpark jelenlegi infrastruktúráját és korát, és foglalkozzon az összekapcsolt, automatizált és autonóm gépjárműveknek a nem összekapcsolt gépjárművekkel, vezetőikkel, kerékpárosokkal, motorkerékpárosokkal, gyalogosokkal és más úthasználókkal való együttélésével;
7. úgy véli, hogy a nemzeti szinten eseti alapon végzett biztonsági értékelések alapján nyújtott uniós mentességek jelenlegi eljárása elégtelen, mert az túlzott befektetési kockázatot képez, és veszélyezteti a jármű-automatizálási technológiák bevezetését; felszólítja a Bizottságot, hogy kezdeményezze az automatizált és autonóm járművekre vonatkozó uniós típusjóváhagyási jogszabályokkal kapcsolatos munkát az ENSZ EGB eredményeivel összhangban, különös tekintettel a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoportra; hangsúlyozza, hogy az automatizált járművekkel egész élettartamuk során kapcsolatos eljárásoknak – többek között a nyílt utakon és valós vezetési feltételek között végzett határokon átnyúló tesztelésnek és időszakos műszaki vizsgálatoknak – a lehető leginkább szabványosítottnak, átláthatónak és ellenőrizhetőnek kell lenniük;
8. kijelenti, hogy biztosítani kell a kiberbiztonságot, és hogy a járműfedélzeti rendszer, a gyártó központi szervere, más járművek és a közúti infrastruktúra közötti összes adattovábbítást meg kell védeni a jogosulatlan hozzáféréstől és a manipulációtól; emlékeztet, hogy az Európai Parlament a kooperatív, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájáról szóló, 2018. március 13-i állásfoglalásában¹ arra sürgette a Bizottságot, hogy legkésőbb az év végéig nyújtson be jogalkotási javaslatot a járművek fedélzeti adataihoz és a forrásokhoz való hozzáférésről; felszólítja a Bizottságot, hogy javasoljon egy európai szinten harmonizált backend kiszolgálórendszereken és

¹ Elfogadott szövegek, P8_TA(2018)0063.

kiberbiztonsági szabványok alapuló közös biztonságpolitikát, figyelembe véve az ENSZ-EGB-előírásokat; e tekintetben egyértelmű szabályokra szólít fel, hogy egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani a járművek fedélzeti adataihoz való hozzáférés, a kiberbiztonsággal és az adatvédelemmel kapcsolatos problémák megoldása, valamint az innováció és a tisztességes verseny előmozdítása tekintetében;

9. kiemeli annak jelentőségét is, hogy ezen iparág kutatásában és technológiai fejlesztésében érvényesüljön éghajlat-politikai szempont is, külön hangsúlyt fektetve az ágazatban a megújuló energiák fokozott használatára;
10. hangsúlyozza, hogy egyértelműen szabályozni kell az automatizált és autonóm járművek gyártóinak és üzemeltetőinek a felelősségét, és a felhasználóknak és harmadik feleknek megfelelő jogokkal és jogorvoslati mechanizmusokkal kell rendelkezniük; üdvözli a Bizottság azon kezdeményezését, hogy szabályozza az automatizált járművek adatrögzítőit, és felszólítja a Bizottságot, hogy mutasson be egy szélesebb felelősségi keretet az olyan balesetek során keletkezett károk tekintetében, melyek autonóm és automatizált gépjárműveket érintenek;
11. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy biztosítsák és könnyítsék meg az elsősorban a kkv-k számára szükséges beruházásokat annak érdekében, hogy kifejlesszék a vonatkozó technológiákat, kialakítsák a szükséges infrastrukturális hátteret és ösztönözzék az automatizált mobilitás nagyobb társadalmi elfogadását; hangsúlyozza, hogy a közúti infrastruktúra kulcsszerepet fog játszani az automatizált járművek támogatásában; felszólítja a tagállamokat, hogy ruházzanak be egyértelmű közúti jelzések, útjelek, utcabútorok kiépítésébe, valamint biztonsági intézkedésekbe és kommunikációt elősegítő eszközökbe, továbbá vizsgálják felül nemzeti közlekedési szabály- és jelentéstételi rendszerüket, hogy ezáltal támogassák az összetartó megközelítéseket az EU-ban;
12. felszólítja a Bizottságot, a Tanácsot és a tagállamokat, hogy biztosítsák az európai GALILEO műholdas technológia és hálózati összekapcsoltsági technológiák hatékony használatát, valamint véglegesítsék a digitális nagy sebességű hálózati lefedettséget, jobb garanciákat nyújtva ezáltal a szolgáltatások közötti interoperabilitásra és a nagyobb rendszerek biztonságára, mivel a hiányzó digitális lefedettség – különösen a határ menti régiókban – lehetetlenné teszi az automatizált és összekapcsolt járművek határokon átnyúló üzemeltetését;
13. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ismeretterjesztő kampányok és a szokásos járművezetői órákat kiegészítő, az új technológiák működéséről és korlátairól szóló célzott járművezető-képzések, például a járművek fedélzeti adatainak megosztásával kapcsolatos, tájékoztatáson alapuló beleegyezésre vonatkozó szabályokról és a környezetbarát vezetésre vonatkozó irányelvekről szóló képzések révén tudatosítsák jobban a jelenlegi és a későbbi járművezetőkben a gépjárművezetés-támogató alkalmazásokat, ösztönözve a megújuló energiával feltöltő rendszereket használó elektromos járművek használatát;
14. felszólít minden érintett szereplőt, hatóságot és a tagállamokat, hogy vállaljanak együttműködésre irányuló vezető szerepet és hangolják össze együttműködésüket az innováció előmozdítása, az automatizált mobilitásba történő beruházások biztosítása és a határokon átnyúló tesztek elősegítése érdekében; sürgeti a tagállamokat és a régiókat,

hogyan használják ki az EU regionális politikája és az európai strukturális és beruházási alapok kínálta lehetőségeket arra, hogy kutatásba, innovációba és az autonóm gépjárművek európai közlekedésben való meghonosítására irányuló beruházásokat társfinanszírozzanak; üdvözli a „Horizont 2020” uniós kutatási és innovációs keretprogramból származó, az automatizált járműveknek nyújtott pénzügyi támogatást, és kiemeli a mesterséges intelligenciával kapcsolatos kutatás szükségességét, hogy a későbbi autonóm rendszerek gördülékenyebbek és hatékonyabbak legyenek; kéri a Bizottságtól, hogy a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben és a Horizont Európa 2021–2027 keretprogramon belül, valamint a nyílt tudomány elveivel összhangban terjessze ki az automatizált járművekre vonatkozó kutatási és innovációs programokat;

15. felszólítja a tagállamokat, hogy állítsanak fel nemzeti megfigyelőközpontokat az automatizált mobilitás és a kapcsolódó fejlemények nyomon követésére, hogy ösztönözzék az érdekelt felek közötti vitát, segítsék az uniós stratégiával összhangban álló nemzeti stratégiák kidolgozását, mozdítsák elő a nemzetközi vitát és terjesszék az ismereteket az önvezető járműrendszerek által kínált lehetőségekről és veszélyekről egyaránt; felszólítja a tagállamokat, hogy a megfelelő platformokon keresztül gyűjtsék össze és elemezzék az automatizált vagy félautomata járművekkel kapcsolatos balesetek folyamatban lévő és hatékony nyomon követésének adatait;
16. hangsúlyozza, hogy az egymással összekapcsolt és automatizált mobilitási technológiák a kereskedelmi közúti közlekedésben strukturális hatást gyakorolnak a munkaerőpiacra, különösen a közlekedési ágazatban; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy aktívan segítsék elő az e strukturális változás kezelésének és hatása enyhítésének módjáról folytatott párbeszédet az érintett felekkel és az érintett felek – többek között a szociális partnerek – között; úgy véli, fontos méltányos átmenetet biztosítani azoknak a potenciális munkavállalóknak, akiknek a munkája megváltozhat vagy megszűnhet az automatizálás miatt, minden lehetőséget fel kell kínálni számukra például készségfejlesztési és átképzési kezdeményezések révén, hogy az új technológia kezeléséhez szükséges készségeket és ismereteket megszerezzék, valamint támogatni kell őket a munkaerőpiaci átmenet alatt;
17. tudomásul veszi, hogy az autonóm közlekedés kiterjed az irányítással vezetett, automatizált és autonóm közúti, vasúti, légi, tengeri és belvízi közlekedés valamennyi formájára; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy bővítsék ki az autonóm járművekre vonatkozó politikáikat, hogy azok magukban foglalják a közösségi közlekedést, továbbá hogy nézeteiket valamennyi közlekedési módra terjesszék ki.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	5.11.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 46 - : 1 0 : 4
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Zigmantas Balčytis, Bendt Bendtsen, José Blanco López, Jonathan Bullock, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Jakop Dalunde, Pilar del Castillo Vera, Ashley Fox, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Seán Kelly, Jeppe Kofod, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Miapetra Kumpula-Natri, Paloma López Bermejo, Edouard Martin, Tilly Metz, Dan Nica, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Carolina Punset, Massimiliano Salini, Neoklis Sylikiotis, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Lieve Wierinck, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Amjad Bashir, Mario Borghezio, Rosa D'Amato, Jens Geier, Benedek Jávor, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Rupert Matthews, Gesine Meissner, Clare Moody, Markus Pieper, Sofia Sakorafa, Giancarlo Scottà, Davor Škrlec, Pavel Telička
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Michael Gahler, Ulrike Rodust

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

46	+
ALDE	Gesine Meissner, Morten Helveg Petersen, Carolina Punset, Pavel Telička, Lieve Wierinck
ECR	Amjad Bashir, Ashley Fox, Rupert Matthews, Evžen Tošenovský
EFDD	Rosa D'Amato, Dario Tamburrano
ENF	Mario Borghezio, Giancarlo Scottà
PPE	Bendt Bendtsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Michael Gahler, Seán Kelly, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Vladimir Urutchev, Anna Záborská
S&D	Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Jens Geier, Theresa Griffin, Jeppe Kofod, Peter Kouroumbashev, Miapetra Kumpula-Natri, Edouard Martin, Clare Moody, Dan Nica, Miroslav Poche, Ulrike Rodust, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Jakop Dalunde, Rebecca Harms, Benedek Jávor, Tilly Metz, Davor Škrlec

1	-
EFDD	Jonathan Bullock

4	0
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo, Sofia Sakorafa, Neoklis Sylikiotis

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL

Az elfogadás dátuma	22.11.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 33 - : 3 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Jacqueline Foster, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Massimiliano Salini, Claudia Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Franck Proust, Anders Sellström, Henna Virkkunen
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Clare Moody, Flavio Zanonato

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

33	+
ALDE	Gesine Meissner, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Roberts Zile
EFDD	Daniela Aiuto
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Anders Sellström, Henna Virkkunen, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Clare Moody, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Flavio Zanonato, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

3	-
ECR	Jacqueline Foster, Peter Lundgren
ENF	Marie-Christine Arnautu

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás