



2018/2089(INI)

20.7.2018

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om självkörande bilar inom EU:s transporter
(2018/2089(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Wim van de Camp

Föredragande av yttrande (*):

Arndt Kohn, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd
Emil Radev, utskottet för rättsliga frågor

(*) Förfarande med associerat utskott – artikel 54 i arbetsordningen

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	8

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om självkörande bilar inom EU:s transporter (2018/2089(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 17 maj 2018 *Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet* (COM(2018)0283),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 30 november 2016 *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet* (COM(2016)0766),
- med beaktande av sin resolution av den 13 mars 2018 om en europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem¹,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandena från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för rättsliga frågor (A8-0000/2018), och av följande skäl:
 - A. EU:s strategi för uppkopplad och automatiserad rörlighet är nära knuten till kommissionens politiska prioriteringar, särskilt till dem i dess agendor för sysselsättning, tillväxt och investeringar, forskning och innovation, rörlighet och transporter och den digitala inre marknaden.
 - B. De allra flesta trafikolyckorna har den mänskliga faktorn som orsak och därför är det absolut nödvändigt att minska möjligheterna till misstag orsakade av den mänskliga faktorn, samtidigt som den personliga rörligheten behålls.
 - C. EU bör uppmuntra och vidareutveckla digital teknik för automatiserad rörlighet för att minska misstag orsakade av den mänskliga faktorn, dödsolyckor och andra trafikolyckor.
 - D. I flera länder i hela världen (t.ex. Förenta staterna, Kina och Japan) går utvecklingen snabbt för att göra både uppkopplad och automatiserad rörlighet tillgänglig på marknaden. Europa måste reagera mycket mer proaktivt på den snabba utvecklingen inom den här sektorn och uppmuntra initiativ.
 - E. I Amsterdamdeklarationen (2016) beskrivs samarbetet mellan medlemsstaterna, kommissionen och industrin på området för uppkopplad och automatiserad körning.
 - F. Autonoma transporter omfattar alla typer av fjärrstyrda, automatiserade, uppkopplade och autonoma transportmedel på väg, järnväg, till sjöss och i luften.
 - G. Kommissionens meddelande Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för

¹ Antagna texter, P8_TA(2018)0063.

framtidens rörlighet är en viktig milstolpe i EU:s strategi för uppkopplad och automatiserad rörlighet. Tonvikten måste läggas på autonoma transporter mot bakgrund av att helt självkörande fordon kommer att kunna köras utan uppkopplade funktioner.

Allmänna principer

1. Europaparlamentet välkomnar meddelandet om vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet, där en strategi presenteras för att göra EU världsledande inom utvecklingen av säkra system för automatiserad rörlighet som ökar säkerheten och effektiviteten i trafiken och begränsar trafikstockningar och utsläpp.
2. Europaparlamentet noterar de första åtgärder som kommissionen och medlemsstaterna vidtagit för framtidens automatiserade rörlighet och är medvetet om lagstiftningsinitiativet om ITS-direktivet¹ och den föreslagna översynen av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet² och förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon³.
3. Europaparlamentet inser de stora möjligheter som automatiserad rörlighet ger många sektorer, såsom nya affärsmöjligheter för nystartade och små och medelstora företag och industrin.
4. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram lagstiftningsåtgärder, särskilt avseende skydd och åtkomst till uppgifter och it-säkerhet, i enlighet med sin resolution av den 13 mars 2018 om en europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem.
5. Europaparlamentet påpekar att det i meddelandet saknas analyser av och förslag till självkörande fordon inom andra transportslag. Parlamentet uppmanar kommissionen att svara för transportslagsspecifika analyser och strategier.
6. Europaparlamentet välkomnar det arbete som utförts vid rådets högnivåmöten om autonom körning och skulle vilja se att det arbetet utvidgas till att även ta upp andra transportslag än vägtransporter.
7. Europaparlamentet understryker att tekniska standarder för fordon och infrastruktur (t.ex. trafikskyltar och signalsystem) bör utvecklas och anpassas på internationell, europeisk och nationell nivå på grundval av principerna för en öppen och teknikneutral strategi och med smidig gränsöverskridande interoperabilitet.
8. Europaparlamentet konstaterar att fordons- och vägdata är grundläggande byggstenar för att förverkliga autonom körning. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att se till att hindren för att använda sådana uppgifter undanröjs och att ett kraftfullt regelverk i detta avseende införs i tid.
9. Europaparlamentet framhåller att en kraftig ökning av uppgifter som genereras och samlas in av självkörande fordon förväntas och understryker behovet av att använda icke-personliga, anonymiserade uppgifter för att utnyttja självkörande fordon.

¹ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

² COM(2018)0274.

³ COM(2018)0286.

10. Europaparlamentet betonar att helt självkörande fordon kommer att vara kommersiellt tillgängliga senast 2030 och att lämpliga regelverk måste införas så snart som möjligt för att hantera de förändringar som det medför.

Vägtransport

11. Europaparlamentet påminner om de nya säkerhetsbestämmelserna i de vägledande principer för användargränssnitt som föreslås i slutrapporten från Gear 2030.
12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att nå en gemensam ståndpunkt och att samarbeta för att EU ska ta en ledande roll i den internationella tekniska harmoniseringen av automatiserade fordon inom ramen för Unece och Wienkonventionen, särskilt i alla diskussioner i Unece:s världsforum för harmonisering av fordonsföreskrifter (arbetsgrupp 29) och Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA).
13. Europaparlamentet betonar behovet av tydlig lagstiftning som ålägger installationen av färdskrivare i enlighet med eCall-förordningen¹ för att så snart som möjligt klarlägga och kunna ta itu med ansvarsfrågor.
14. Europaparlamentet betonar den växande oron för falsk säkerhet bland användarna när de använder fordon som kräver att föraren i viss mån ingriper. Parlamentet anser att fler studier bör genomföras om genomförbarheten för automatiserade fordon nivå 3 och deras säkerhet, särskilt avseende frågan om att signalera behovet av att ingripa för föraren och de faror som kan uppstå på grund av för sena ingripanden.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tillsammans med intressenter utarbeta etiska riktlinjer för artificiell intelligens och säkerhetssystem för att ge en samstämmig syn på etiska frågor rörande autonoma system som är relevanta för automatiserade fordon.
16. Europaparlamentet framhåller att trafikstockningar förväntas innebära utmaningar för rörligheten i städer som en följd av det utbredda utnyttjandet av självkörande fordon och betonar behovet av nya lösningar såsom bildelning, taxitjänster och andra modeller.

Lufttransport

17. Europaparlamentet framhåller den nyligen antagna EASA-förordningen om säkerhetsbestämmelserna inom luftfarten som bland annat omfattar bestämmelser som ger en korrekt rättslig grund för den allra första omfattande uppsättningen EU-regler för alla slags civila drönare. Parlamentet påminner om hur stort behovet var av att anta EASA-förordningen, mot bakgrund av att ny teknik såsom obemannade luftfartyg (UAV) även dyker upp i europeiska luftrum, och att det var nödvändigt att anpassa det nuvarande EU-regelverket och olika nationella regler.
18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utan dröjsmål lägga fram detaljerade bestämmelser för automatiserade luftfartyg för vilka det behövs noggranna och skräddarsydda specifikationer mot bakgrund av att en gemensam strategi för UAV och

¹ EUT L 123, 19.5.2015, s. 77.

operativ drift inte lämpar sig för säkerställa den säkra integrationen av automatiserade luftfartyg i luftrummet och bemannade luftfartyg. Parlamentet påminner om att UAV kommer att behöva säkra och certifierade underrättelsesystem samt en särskild miljö för luftrum och ledning.

19. Europaparlamentet påminner om Warszawadeklarationen från 2016 om drönare som en hävstång för arbetstillfällen och affärsmöjligheter. Parlamentet framhåller återigen betydelsen av de planerade åtgärderna för att utveckla EU:s ekosystem för drönare, som förväntas finnas på plats senast år 2019, och av att bygga vidare på de vägledande principerna i Rigadeklarationen.

Vattenvägstransport

20. Europaparlamentet framhåller potentialen och mervärdet med autonoma fartyg, särskilt på inre vattenvägar och i närsjöfarten, vilket kan ge en minskning av antalet sjöolyckor, av vilka de flesta beror på den mänskliga faktorn.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ange och definiera automatiseringsgraderna för sjöfart på inlands- och havsvatten och gemensamma standarder för att harmonisera och stimulera användningen av autonoma fartyg.
22. Europaparlamentet efterlyser fler projekt som Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks (MUNIN), som medfinansieras av EU inom sjunde ramprogrammet, för att vidareutveckla teknik för autonom sjöfart i EU.

Järnvägstransport

23. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tillsammans med industrin skapa gemensamma protokoll och standarder som möjliggör autonoma system för järnväg och spårväg.
24. Europaparlamentet framhåller de ökande utmaningar som trafikstockningar innebär för rörligheten i städer samt de möjligheter som automatiserade system för kollektivtrafiken ger för att ta itu med dessa utmaningar. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja och stödja projekt för att hantera dessa utmaningar med innovationer för automatiserad kollektivtrafik.

Konsumenträttigheter

25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta fram omfattande bestämmelser för förarens eller operatörers ansvarsområden på varje automatiseringsnivå för alla transportslag. Parlamentet betonar att det måste ges tydlig information om dessa ansvarsområden via kommersiell märkning eller andra informationssätt.

Forsknings- och utbildningsbehov

26. Europaparlamentet betonar behovet av att utveckla viktig autonom teknik (t.ex. formalisering och simuleringar av människans hjärna och uppfattningsförmåga vid körning, system för omgivningsperception och artificiell intelligens) i EU för att kunna konkurrera och skapa arbetstillfällen.

27. Europaparlamentet efterlyser initiativ för att kartlägga och ta itu med frågor om ändringar i efterfrågan på arbetsmarknaden med avseende på behovet av nya färdigheter både inom fordonstillverkning och yrkesverksamhet genom utbildningsomställning.
28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tillsammans med medlemsstaterna föreslå initiativ som främjar de färdigheter och utbildningar som behövs för att EU ska ligga i framkant av sektorn för självkörande fordon.
29. Europaparlamentet påminner om de 300 000 000 euro som inom Horisont 2020 avsatts för forsknings- och innovationsprogram om självkörande automatiserade fordon under 2014–2020 och rekommenderar en fortsättning och utvidgning av dessa program under nästa fleråriga budgetperiod 2021–2027 (Horisont Europa);
30. Europaparlamentet framhåller behovet av anläggningar för provning under verkliga förhållanden i hela EU för att noggrant prova och utveckla ny teknik. Parlamentet uppmanar alla medlemsstater att senast 2020 utse områden i och utanför städer där autonoma självkörande forskningsfordon kan provas under förhållanden i faktisk trafik samtidigt som trafiksäkerheten i dessa områden säkerställs.
31. Europaparlamentet efterlyser omfattande forskning om de långsiktiga effekterna av autonoma transporter på frågor som konsumentanpassning, samhällets acceptans, fysiologiska reaktioner, fysiska reaktioner och social rörlighet som blir följderna av självkörande trafik.

◦

◦ ◦
32. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

Bakgrund

Vårt rörlighetssystem genomgår djupgående förändringar för att bli mer digitalt, säkrare och renare. Ytterligare automatisering inom alla transportslag, och särskilt avseende uppkopplade och automatiserade vägfordon, ger tillsammans med framsteg inom informations- och kommunikationsteknik stora möjligheter att förbättra trafikflöden, öka säkerheten för alla användare och minska transporternas inverkan på miljön. Samtidigt har de en stor potential för att stärka konkurrenskraften för EU:s industri och företag inom och utanför transportsektorn. När den automatiserade rörligheten finns i stor skala och dagligen förväntas den innebära stora fördelar för vårt samhälle såsom innovativa rörlighetstjänster i städer och landsbygdsområden, flexiblare kollektivtrafik och bättre anpassade valmöjligheter för alla medborgare.

Samtidigt som den tekniska utvecklingen är snabb och energiskt drivs på internationellt återstår viktiga frågor om utveckling och integration av självkörande fordon och relaterade rörlighetstjänster när det gäller fordonens och infrastrukturens tekniska standarder, användningen av, säkerheten och sekretessen för uppgifter, ansvarsområden vid hantering av fordon, ansvarsskyldighet, etik, samhällets acceptans och samexistensen av självkörande fordon och fordon som framförs av människor.

När det gäller uppkopplad och automatiserad vägtransport tar medlemsstaternas, industrins och kommissionens initiativ redan upp viktiga delar i en integrerad politik på området, både fordonsrelaterade aspekter (Gear 2030-rapporten) och transport- och kommunikationsinfrastruktur (EU:s strategi för samverkande ITS). I enlighet med Amsterdamdeklarationen från 2016 om samarbete på området för uppkopplad och automatiserad körning pågår arbetet i rådets högnivåmöten om autonom körning. Europaparlamentet rekommenderade i mars 2018 i sin resolution om strategin för samverkande ITS bland annat att stärka EU:s regelverk för att säkerställa EU-omfattande gränsöverskridande interoperabilitet och ansvarsregler för uppkopplade transporter för att ange regler för tillgång till uppgifter i fordon.

I sitt meddelande om en EU-strategi för framtidens rörlighet, som detta betänkande hänvisar till, lägger kommissionen fram en Europeisk agenda med en gemensam vision och identifiering av stödåtgärder för utveckling och utbyggnad av centrala tjänster och viktig teknik och infrastruktur som främst avser autonom körning på vägar. Till de initiativ som planeras på kort sikt hör den automatiserade rörlighetens bidrag till projektet Nollvisionen 2050 för att minska dödsolyckorna i trafiken, stöd till utbyggnad av infrastruktur genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, 5G-testning och lagförslag för säkert genomförande av automatiserad rörlighet. Framförallt syftar den föreslagna översynen av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet och av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon till att införliva särskilda säkerhetsfrågor som avser automatiserad körning i EU-lagstiftningen.

Föredragandens ståndpunkt

Den uppkopplade och automatiserade bilen går nu i spetsen för utvecklingen av automatiserad rörlighet. Personbilar med automatiserade körfunktioner utöver nuvarande nivå 3 kommer mycket snart att ingå i europeiska vägtransporter från år 2020 och tekniken kommer att

utvecklas ytterligare och omfatta alla slags vägtransporter, även nyttofordon och lastbilar. Det är därför ytterst viktigt att på alla nivåer fortsätta och intensifiera insatserna på området: med avseende på regelverket, forskning och innovation, provning under verkliga förhållanden och utveckling av fordon och väg- och kommunikationsinfrastruktur. Det är avgörande för Europa att fortsätta att ligga i framkant av detta område för att dra nytta av fördelarna med automatiserad vägtransport och med framgång konkurrera med den oerhörda drivkraften på andra håll i Förenta staterna, Kina och Japan. Föredraganden föreslår framförallt att snarast ta itu med aktuella frågor om uppgiftsskydd, användning av fordons- och vägdata och it-säkerhet. Dessutom måste standardiseringsinsatserna på internationell nivå, t.ex. inom ramen för Unece och Wienkonventionen, samordnas ytterligare och bidra till att säkerställa smidig interoperabilitet för fordon över gränserna. På grundval av de allt större erfarenheterna av automatiserade bilar nivå 3 bör forskningsinsatserna inriktas på nya företeelser som falsk säkerhet bland förare. I och med att system med artificiell intelligens spelar en allt större roll blir det även angeläget att utarbeta riktlinjer för etiska frågor om sådana system i självkörande fordon.

Förutom vägtransport blir potentialen för självkörande fordon allt tydligare inom logistiksektorn, kollektivtrafiken och även andra transportslag, det vill säga autonoma fordon i transporter på inre vattenvägar och i närsjöfarten, drönare som transporterar varor (och även flygtaxi) och automatiserade system för spårvägar i kollektivtrafik i städerna. Dessa områden berör kommissionen tyvärr inte i sitt meddelande.

När det gäller lufttransport anser föredraganden att utförliga regler för automatiserade luftfartyg och säker integration av dem i luftrummet måste läggas fram utan dröjsmål, t.ex. på grundval av U-Space blueprint från juni 2017 och den nya EASA-förordningen.

När det gäller vattenvägstransport, där autonoma fartyg kan minska antalet olyckor som beror på den mänskliga faktorn, bör kommissionen vara proaktiv för att stimulera införandet av autonoma fartyg och utveckla en gemensam strategi för automatisering av sjöfart på inlandsvatten med relevanta tekniska standarder.

När det gäller järnvägstransport framhåller föredraganden potentialen för innovativa automatiserade kollektivtrafiksystem för att hantera utmaningar med rörligheten i städer och trafikstockningar och efterlyser åtgärder för att främja och stödja projekt där dessa frågor tas upp.

I och med att framtidens rörlighet går i riktning mot automatisering är det viktigt att utveckla central autonom teknik och vetenskap genom initiativ för forskning och utbildning inom området som bör stödjas inom t.ex. programmet Horisont Europa. Dessutom anser föredraganden att de potentiella långsiktiga effekterna av autonoma/förlösa transporter förtjänar mer forskningsinsatser med avseende på deras samhälleliga konsekvenser.

Föredraganden är också övertygad om att alla politiska strategier i EU för autonoma transporter måste omfatta initiativ för att hantera troliga förändringar i sysselsättningsmönster och krav på nya färdigheter inom tillverkning och användning av fordon.