



21.11.2018

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k autonomnímu řízení vozidel v evropské dopravě
(2018/2089(INI))

Zpravodaj: Hans-Olaf Henkel

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

- A. vzhledem k tomu, že Komise hodlá v souladu s cíli „Vision Zero“ do roku 2020 snížit počet smrtelných nehod na silnicích o polovinu ve srovnání s rokem 2010; vzhledem k tomu, že pokrok při snižování celkového počtu obětí a zraněných osob se v poslední době zjevně zastavil, přičemž v roce 2016 přišlo na silnicích EU o život více než 25 000 osob a dalších 135 000 bylo vážně zraněno;
- B. vzhledem k tomu, že pokročilé asistenční systémy pro řidiče, jako je systém varování při vybočení z jízdního pruhu nebo automatická nouzová brzda, již nyní prokazatelně přispívají k bezpečnosti silničního provozu a snižují počet vážných nehod;
- C. vzhledem k tomu, že bezpečné rozvíjení autonomního řízení vozidel je nezbytné pro přijetí této technologie naší společností; vzhledem k tomu, že se odhaduje, že lidská chyba hraje klíčovou úlohu ve většině silničních nehod, a že se proto očekává, že automatizovaná a autonomní vozidla podstatně zvýší bezpečnost silničního provozu; vzhledem k závažným problémům v oblasti mobility ve městech a k dalším problémům souvisejícím se znečištěním a změnou klimatu; vzhledem k tomu, že by autonomní vozidla mohla přinést mobilitu těm, kteří nejsou schopni řízení, podporovat využívání veřejné dopravy a sdílení automobilů a optimalizovat využívání infrastruktury díky zmírnění dopravního přetížení, neboť autonomní vozidla nebudou ve městě potřebovat blízko ležící parkoviště, a zároveň zvyšovat palivovou účinnost a umožnit využívání alternativních zdrojů energie, a přispět tak ke splnění cílů v oblasti energetiky a klimatu pro rok 2030 závazků EU v rámci Pařížské dohody; vzhledem k tomu, že by automatizovaná mobilita mohla přispět k uskutečnění ambicí EU, neboť by posílila průmysl a učinila jej konkurenceschopnějším, vytvořila by pracovní místa a podnítila by hospodářský růst;
- D. vzhledem k tomu, že Komise ve svém sdělení ze dne 23. listopadu 2017 o posílení evropských energetických sítí (COM(2017) 0718) uvedla dopravu jako jedno z odvětví, v nichž bude mít elektřina zásadní význam pro snižování emisí uhlíku; vzhledem k tomu, že je proto nezbytné posilovat elektrickou mobilitu založenou na obnovitelných zdrojích energie a zároveň ukončovat využívání fosilních paliv s cílem urychlit přechod k hospodářství s čistými nulovými emisemi skleníkových plynů nejpozději do roku 2050;
- E. vzhledem k tomu, že kvůli etickým otázkám používání těchto technologií je nezbytné vypracovat obecné zásady pro zavedení umělé inteligence a systémy, které by zaručily ucelené řešení těchto etických otázek;
- F. vzhledem k tomu, že Komise očekává, že nový trh pro automatizovaná a propojená vozidla bude exponenciálně růst, a odhaduje, že příjmy, které z něj plynou automobilovému průmyslu v EU, do roku 2025 přesáhnou 620 miliard EUR, přičemž u odvětví elektroniky tuto částku odhaduje na více než 180 miliard EUR;
- G. vzhledem k tomu, že jiné země, jako např. Spojené státy, Spojené arabské emiráty, Čína a Japonsko, rychle postupují v rozvoji autonomních vozidel a již nyní přijímají strategie

pro automatizovaná vozidla a mobilizují investice v této oblasti; vzhledem k tomu, že hospodářský dopad automatizované mobility v EU bude silně záviset na schopnosti evropského průmyslu udržet krok s mezinárodními konkurenty; vzhledem k tomu, že se v Evropě vyrábí 23 % motorových vozidel na světě, ale Evropa musí ve větší míře investovat do rozvoje a uplatňování systémů propojené a automatizované mobility; vzhledem k tomu, že automatizovaná mobilita nabízí hospodářský potenciál pro mnoho odvětví, včetně začínajících podniků, malých a středních podniků a průmyslu, a že EU musí mít ambici stát se světovým vůdcem v oblasti bezpečné plně autonomní mobility;

1. zdůrazňuje, že autonomní doprava bude představovat zásadní transformaci, která povede k rozsáhlé změně stávajících modelů mobility a vlastnictví vozidel; domnívá se, že pokud bude pro autonomní dopravu vytvořen vhodný rámec, může to vést k podstatně účinnějšímu využívání vozidel a významně přispět k omezení přetíženosti dopravních komunikací, a tím i emisí CO₂ a dalších znečišťujících látek, například prostřednictvím řešení, jako je jízda v konvoji;
2. domnívá se, že neexistující, neúplné nebo rozdílné legislativní přístupy v členských státech jsou i nadále největší překážkou na cestě k zavedení automatizovaných, a zvláště autonomních vozidel na trh; domnívá se, že budou muset následovat změny předpisů, aby byl zaručen soulad mezi vnitrostátními dopravními předpisy, aby se zabránilo konfliktům v oblasti předpisů týkajících se vozidel na úrovni EU a aby bylo možné vytvořit rámec umožňující přeshraniční automatizaci, který obstojí v budoucnosti; vyzývá členské státy, aby poskytly dostatečnou flexibilitu s ohledem na inovace a nezbytné testování;
3. vyzývá Komisi, aby s ohledem na globální povahu automobilového průmyslu neprodleně urychlila jednání na úrovni OSN a předložila návrhy na změny regulace odpovídající výsledkům práce Evropské hospodářské komise OSN (UNECE), které by se uskutečnily v rámci stávajícího právního rámce Vídeňské úmluvy z roku 1968; vyzývá Komisi, aby věnovala zvláštní pozornost společným standardům bezpečnosti vozidel, schvalování typu, spravedlivému a rovnému přístupu k údajům vytvářeným ve vozidle a kybernetické bezpečnosti;
4. zdůrazňuje, že s cílem přispět ke splnění našich cílů v oblasti dopravní politiky by autonomní řízení mělo být zavedeno takovým způsobem, aby významně přispělo k vytvoření systému udržitelné dopravy, který bude brát ohled na faktory, jako je životní prostředí, klima, bezpečnost silničního provozu, hluk a dobrá dostupnost pro všechny;
5. zdůrazňuje skutečnost, že jakmile budou automatizovaná vozidla dostupná na trhu, budou mít výrazný vliv na distribuci a spotřebu zboží; domnívá se, že je proto naléhavě zapotřebí tento vliv posoudit a zajistit přijetí opatření na podporu dotčených odvětví a osob;
6. poznamenává, že některá autonomní vozidla způsobila několik vážných nebo smrtelných nehod; je přesvědčen, že je proto nezbytné, aby tato vozidla vždy byla vybavena funkcí centrální lidské kontroly; vyzývá Komisi, aby přihlížela ke stávající infrastruktuře a stáří vozidel v členských státech a aby řešila problematiku společné existence propojených a autonomních vozidel s nepropojenými vozidly, řidiči, cyklisty, motocyklisty, chodci a jakýmkoli jinými účastníky silničního provozu;

7. domnívá se, že stávající postup výjimek EU udělovaných na základě vnitrostátních posouzení bezpečnosti ad hoc je nedostatečný, neboť představuje nadměrné investiční riziko a ohrožuje zavedení technologií automatizovaných vozidel; vyzývá Komisi, aby zahájila práci na právních předpisech týkajících se EU schválení typu pro automatizovaná a autonomní vozidla v souladu s výsledky práce Evropské hospodářské komise OSN (dále jen „EHK OSN“), a to se zvláštním odkazem na výsledky pracovní skupiny č. 29; zdůrazňuje, že postupy dozoru nad trhem týkající se automatizovaných vozidel během jejich životního cyklu by měly být co nejvíce standardizované, transparentní a ověřitelné, což se týká také přeshraničního testování prováděného na otevřených silnicích a v podmínkách reálného provozu, jakož i pravidelných technických prohlídek;
8. prohlašuje, že je nutné zajistit kybernetickou bezpečnost a že veškerý přenos údajů mezi palubním systémem, centrálním serverem výrobce, dalšími vozidly a dopravní infrastrukturou musí být chráněn před nepovoleným zveřejněním a zacházením; připomíná, že Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 13. března 2018 o evropské strategii týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů¹ naléhavě vyzval Komisi, aby do konce roku předložila legislativní návrh o přístupu k údajům a zdrojům z vozidel; vyzývá Komisi, aby navrhla společnou bezpečnostní politiku, která by se zakládala na systémech serverů typu back-end a na standardech kybernetické bezpečnosti harmonizovaných na evropské úrovni při zohlednění norem EHK OSN; v této souvislosti požaduje jasná pravidla, která by zajistila rovné podmínky, pokud jde o přístup k údajům z vozidel, a ochranu v souvislosti s problémy týkajícími se kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů a podporovala by inovace a spravedlivou hospodářskou soutěž;
9. zdůrazňuje, že je nutné v rámci výzkumu a technického vývoje v tomto odvětví přemyslet přihlížet také k otázce ochrany klimatu se zvláštním zaměřením na větší využívání obnovitelných zdrojů energie v tomto odvětví;
10. zdůrazňuje skutečnost, že musí být jasně upravena odpovědnost výrobců a provozovatelů autonomních a automatizovaných vozidel a že pro uživatele a třetí strany musejí být zaručena odpovídající práva a mechanismy nápravy; vítá iniciativu Komise, která se týká regulace zařízení pro záznam údajů v automatizovaných vozidlech, a vyzývá ji, aby přeložila širší rámec odpovědnosti za škody způsobené při dopravních nehodách, na nichž se podílela autonomní a automatizovaná motorová vozidla;
11. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily a umožnily nezbytné potřebné investice, zejména pro malé a střední podniky, s cílem rozvíjet příslušné technologie, vytvořit nezbytnou podpůrnou infrastrukturu a podpořit lepší přijetí automatizované mobility ze strany veřejnosti; zdůrazňuje, že silniční infrastruktura bude hrát při podpoře zavádění automatizovaných vozidel významnou úlohu; vyzývá členské státy, aby investovaly do zavádění snadno srozumitelných dopravních značek, dopravního značení, městského mobiliáře, bezpečnostních opatření a komunikačních zařízení a aby přepracovaly svůj systém dopravních předpisů a hlášení, aby v rámci EU došlo k jejich většímu sjednocení;
12. vyzývá Komisi, Radu a členské státy, aby zajistily účinné využívání družicové

¹ Přijaté texty, P8_TA(2018)0063.

technologie evropského systému GALILEO a technologií zajišťujících propojení a aby dokončily pokrytí území EU digitální vysokorychlostní sítí, a tak zajistily lepší záruku interoperability služeb a zvýšení bezpečnosti systémů, neboť chybějící digitální pokrytí, obzvláště v příhraničních regionech, znemožňuje přeshraniční fungování automatizovaných a propojených vozidel;

13. vyzývá Komisi a členské státy, aby lépe obeznámily současné a budoucí řidiče s vývojem aplikací na pomoc řidičům, a to prostřednictvím informačních kampaní a školení pro řidiče, které by standardní výuku řidičů doplnily konkrétními instrukcemi o fungování nových technologií a o jejich omezeních, mj. o pravidlech pro informovaný souhlas, pokud jde o systémy zabudované ve vozidlech, sdělování údajů a předpisy v oblasti ekologické jízdy, a také by propagovaly používání elektrických vozidel s dobíjecími systémy využívajícími energii z obnovitelných zdrojů;
14. vyzývá všechny příslušné aktéry, orgány a členské státy, aby prokázaly společné vedení, koordinaci a spolupráci s cílem prosazovat inovace, zabezpečit investice do infrastruktury pro automatizovanou mobilitu a usnadnit přeshraniční testování; naléhavě vybízí členské státy a regiony, aby ke spolufinancování investic do výzkumu, inovací a zavádění autonomní dopravy v Evropě využívaly možnosti, které nabízí regionální politika EU a evropské strukturální a investiční fondy; vítá finanční podporu z rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizont 2020 přidělenou na automatizovaná vozidla a poukazuje na to, že v zájmu zajištění bezproblémového a účinnějšího fungování autonomních systémů v budoucnu je nutné provádět výzkum v oblasti umělé inteligence; žádá Komisi, aby v rámci víceletého finančního rámce na období 2021–2027 a programu Horizont Evropa 2021–2027 a v souladu se zásadou otevřené vědy dále rozšířila výzkumné a inovační programy v oblasti automatizovaných vozidel;
15. vyzývá členské státy, aby vytvořily vlastní centra ke sledování automatizované mobility a příslušného vývoje, podporovaly diskusi mezi zainteresovanými stranami, přispívaly ke koncipování vlastní strategie, která by byla v souladu se strategií Unie, prosazovaly mezinárodní diskusi a zvyšovaly povědomí jak o možnostech, které automatizované systémy nabízejí, tak i o jejich rizicích; vyzývá členské státy dále k tomu, aby pomocí příslušných platforem shromažďovaly a analyzovaly údaje pro účely neustálého účinného sledování dopravních nehod, jejichž účastníkem jsou automatizovaná nebo poloautomatizovaná vozidla;
16. zdůrazňuje, že zavedení propojených a automatizovaných technologií v oblasti mobility v komerční silniční dopravě má strukturální dopad na pracovní trh, zejména v odvětví dopravy; vyzývá Komisi a členské státy, aby aktivně přispívaly k dialogu se zainteresovanými stranami, včetně sociálních partnerů, i mezi nimi na téma, jak by bylo možné zvládnout tuto strukturální změnu a zmírnit její rizika; domnívá se, že v případě pracovníků, jejichž práce se může v důsledku automatizace změnit nebo jejichž pracovní místa mohou být zrušena, je nezbytné zajistit spravedlivou transformaci a nabídnout jim veškeré možnosti získání dovedností a znalostí, které potřebují ke zvládnutí nových technologií, například prostřednictvím iniciativ týkajících se zvyšování kvalifikace a rekvalifikace, a zajistit jim v průběhu transformace pracovního trhu podporu;

17. bere na vědomí, že autonomní doprava zahrnuje veškeré formy řízených, automatizovaných a autonomních dopravních prostředků, a to v silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní dopravě; vyzývá Evropskou komisi a členské státy, aby své politiky v oblasti autonomní dopravy rozšířily o prostředky hromadné dopravy a aby se zabývaly všemi druhy dopravy.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	5.11.2018
Výsledek konečného hlasování	+: 46 -: 1 0: 4
Členové přítomní při konečném hlasování	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, Vladimír Urutchev, Kathleen Van Brempt, Lieve Wierinck, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	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
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Michael Gahler, Ulrike Rodust

KONEČNÉ JMENOVITÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

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
ELS	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
Zelení/ESA	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

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se hlasování