



A8-0425/2018

5.12.2018

SPRÁVA

o autonómnom riadení vozidiel v európskej doprave
(2018/2089(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Wim van de Camp

Spravodajcovia výborov požiadaných o stanovisko (*):

Arndt Kohn, Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa
Emil Radev, Výbor pre právne veci

(*) Postup pridružených výborov – článok 54 rokovacieho poriadku

OBSAH

| | strana |
|--|---------------|
| NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU | 3 |
| DÔVODOVÁ SPRÁVA..... | 16 |
| STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA..... | 19 |
| STANOVISKO VÝBORU PRE PRÁVNE VECI | 24 |
| STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU | 29 |
| INFORMÁCIE O PRIJATÍ V GESTORSKOM VÝBORE..... | 36 |
| ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE | 37 |

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o autonómnom riadení vozidiel v európskej doprave (2018/2089(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie zo 17. mája 2018 s názvom Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti (COM(2018)0283),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 30. novembra 2016 s názvom Európska stratégia pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy – míľnik na ceste ku kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobilite (COM(2016)0766),
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 1. júna 2017 o pripojení na internet pre rast, konkurencieschopnosť a súdržnosť: európska gigabitová spoločnosť a 5G¹,
 - so zreteľom na uznesenie Európskeho parlamentu z 13. marca 2018 o Európskej stratégii pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy²,
 - so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa, Výboru pre právne veci a Výboru pre priemysel, výskum a energetiku (A8-0425/2018),
- A. keďže stratégia EÚ týkajúca sa prepojenej a automatizovanej mobility je úzko spojená s politickými prioritami Komisie, predovšetkým s tými, ktoré sú uvedené v jej programoch v oblasti zamestnania, rastu a investícií, výskumu a inovácií, životného prostredia a zmeny klímy, čistej a bezpečnej mobility a dopravy, bezpečnosti a odľahčovania cestnej premávky a jednotného digitálneho trhu;
- B. keďže rýchle tempo vývoja technológií v dopravnom priemysle aj v odvetví robotiky a umelej inteligencie má výrazný vplyv na ekonomiku a spoločnosť; keďže autonómne vozidlá výrazne zmenia náš každodenný život, určia budúcnosť svetovej cestnej dopravy, znížia dopravné náklady, zvýšia bezpečnosť na cestách, zvýšia mobilitu a znížia vplyvy na životné prostredie; keďže sektor cestnej dopravy by mohol otvoriť dvere novým službám a druhom dopravy, čím by uspokojil rastúci dopyt po individuálnej mobilite a nákladnej doprave a mohol by dokonca pomôcť pri zmene spôsobu územného plánovania;
- C. keďže v súlade s cieľmi v rámci tzv. vízie nulovej nehodovosti má Komisia v úmysle do roku 2020 znížiť počet smrteľných nehôd na cestách v EÚ na polovicu v porovnaní s rokom 2010; keďže sa zdá, že pokrok pri znižovaní celkového počtu obetí na životoch a zranených osôb v poslednom čase stagnuje vzhľadom na to, že v roku 2016 prišlo na cestách EÚ o život viac ako 25 000 ľudí a ďalších 135 000 bolo vážne zranených; keďže naše mestá majú vážne problémy v oblasti mobility, ako aj ďalšie problémy súvisiace so

¹Ú. v. EÚ C 307, 30.8.2018, s. 144.

²Prijaté texty, P8_TA(2018)0063.

znečistením a zmenou klímy;

- D. keďže pokročilé asistenčné systémy pre vodičov, ako je systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a systém automatického núdzového brzdenia, už teraz preukázateľne prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky a znižujú počet ťažkých nehôd;
- E. keďže prevažná väčšina dopravných nehôd bola spôsobená ľudským pochybením, a preto existuje nevyhnutná potreba znížiť pravdepodobnosť takýchto nehôd tým, že sa bude vyžadovať používanie pokročilých systémov vozidiel, ktoré zvyšujú bezpečnosť, a zároveň zachovať osobnú mobilitu;
- F. keďže stabilný a pozitívny trend v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorý v EÚ prevládal v poslednom desaťročí, sa spomalil; keďže cestná doprava je stále zdrojom väčšiny emisií z dopravy, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov a látky znečisťujúce ovzdušie;
- G. keďže dopravné potreby, pokiaľ ide o osobnú aj nákladnú dopravu, sa zvyšujú na celom svete v kontexte väčšieho povedomia o obmedzených zdrojoch našej planéty a keďže efektívnosť dopravy sa teda stane čoraz dôležitejšou otázkou;
- H. keďže EÚ by mala povzbudzovať a ďalej rozvíjať digitálne technológie pre automatizovanú mobilitu s cieľom kompenzovať ľudské pochybenia a znížiť počet dopravných nehôd a smrteľných dopravných nehôd;
- I. keďže automatizáciou a zavádzaním nových technológií sa zvýši bezpečnosť dopravy a dopravných systémov a odstráni sa niektoré súvisiace ľudské faktory; keďže súčasne s automatizáciou by sa mala brať do úvahy rozmanitosť a stav dopravných systémov v rôznych členských štátoch; keďže treba vybudovať nové dopravné systémy, pričom nové aj súčasné dopravné systémy musia byť vybavené náležitými bezpečnostnými prvkami ešte pred tým, ako bude možné zaviesť automatizáciu;
- J. keďže existujú rôzne úrovne automatizácie, pričom na trhu sú už ponúkané úrovne 1 a 2, no očakáva sa, že podmienená, vysoká a úplná úroveň automatizácie (keď sa vozidlo stáva samojazdiacim) budú k dispozícii až v rozmedzí rokov 2020 až 2030, a keďže asistenčné systémy riadenia sú preto dôležitou podpornou technológiou na ceste k plnej automatizácii;
- K. keďže sú nevyhnutné investície vo fáze výskumu aj v ďalšej fáze vývoja s cieľom zlepšiť dostupné technológie a zaviesť bezpečnú a inteligentnú dopravnú infraštruktúru;
- L. keďže niekoľko krajín sveta (napr. USA, Austrália, Japonsko, Kórea a Čína) rýchlo napreduje smerom k dosiahnutiu prepojenej a automatizovanej mobility dostupnej na trhu; keďže Európa musí oveľa aktívnejšie reagovať na rýchly vývoj v tomto odvetví, podporovať iniciatívy a presadzovať prísne bezpečnostné požiadavky pre všetkých účastníkov cestnej premávky, ktorí využívajú námornú, vodnú, cestnú, leteckú alebo železničnú dopravu a kombinovanú dopravu;
- M. keďže Komisia očakáva, že nový trh s automatizovanými a prepojenými vozidlami bude exponenciálne rásť, pričom odhadované príjmy by mali do roku 2025 presiahnuť 620 miliárd EUR v prípade automobilového priemyslu v EÚ a 180 miliárd EUR v prípade jej

odvetvia elektroniky;

- N. keďže Amsterdamská deklarácia (2016) opisuje spoluprácu medzi členskými štátmi, Komisiou a priemyslom v oblasti prepojeného a automatizovaného jazdenia;
- O. keďže autonómna doprava pokrýva všetky formy diaľkovo riadených, automatizovaných a autonómnych dopravných prostriedkov v cestnej, železničnej, leteckej, námornej a vnútrozemskej vodnej doprave;
- P. keďže oznámenie Komisie s názvom Na ceste k automatizovanej mobilite predstavuje dôležitý míľnik v stratégii EÚ pre prepojenú a automatizovanú mobilitu;
- Q. keďže sa musí klásť dôraz na autonómnu mobilitu vzhľadom na to, že plne autonómne vozidlá prinesú znateľné výhody v oblasti bezpečnosti na cestách a budú môcť fungovať bez pripojených funkcií; keďže doplnkové spôsobilosti a služby si ešte môžu vyžadovať digitálnu komunikáciu;
- R. keďže zavedenie autonómnych vozidiel, ktoré sa očakáva už v roku 2020, prinesie značné výhody, ale aj množstvo nových rizík, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, občianskoprávnu zodpovednosť a poistenie, kybernetickú bezpečnosť, práva duševného vlastníctva, ochranu údajov a otázky prístupu k údajom, technickú infraštruktúru, normalizáciu a zamestnanosť; keďže nie je možné predvídať celý rozsah dlhodobého vplyvu autonómnej mobility na pracovné miesta a životné prostredie; keďže je rozhodujúce zabezpečiť, aby právny rámec EÚ náležite dokázal reagovať na tieto výzvy a zvýšiť verejnú informovanosť a prijatie autonómnych vozidiel;
- S. keďže etické otázky spojené s používaním týchto technológií si vyžadujú vypracovanie usmernení pre zavedenie umelej inteligencie, ako aj systémy záruk, ktoré zabezpečia koherentné riešenie týchto etických otázok;

Všeobecné zásady

1. víta oznámenie Komisie s názvom Na ceste k automatizovanej mobilite, v ktorom sa vymedzuje prístup, pomocou ktorého sa EÚ má stať svetovým lídrom v zavádzaní bezpečných systémov pre automatizovanú mobilitu, čím sa zvýši cestná bezpečnosť a efektívnosť, bude sa riešiť preťaženie, zníži sa spotreba energie a emisie z dopravy a postupne sa bude upúšťať od používania fosílnych palív;
2. uznáva prvé kroky Komisie a členských štátov súvisiace s automatizovanou mobilitou budúcnosti a berie na vedomie legislatívne iniciatívy týkajúce sa smernice o inteligentných dopravných systémoch¹ a navrhovaných revízií smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry² a nariadenia o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel³;
3. potvrdzuje dôležitú úlohu kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (K-IDS) pri poskytovaní pripojenia pre automatizované/autonómne vozidlá úrovni 2, 3 a prípadne 4, vymedzených Spoločnosťou automobilových inžinierov (SAE); nabáda členské štáty

¹ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1.

² COM(2018) 0274.

³ COM(2018) 0286.

a priemysel, aby ďalej zavádzali K-IDS, a vyzýva Komisiu, aby podporovala členské štáty a priemysel pri zavádzaní služieb K-IDS, najmä prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy, európskych štrukturálnych a investičných fondov a Fondu InvestEU;

4. vyzdvihuje inovačný potenciál všetkých autonómnych prostriedkov cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy; zdôrazňuje, že je potrebné, aby európski aktéri spojili svoje sily s cieľom dosiahnuť a udržať globálne vedúce postavenie v autonómnej doprave; konštatuje, že napredovanie autonómnej mobility, najmä v cestnej doprave, si vyžaduje súčinnú spoluprácu mnohých odvetví európskeho hospodárstva vrátane odvetvia výroby automobilov a digitálneho odvetvia;
5. uznáva značný potenciál automatizovanej mobility pre mnohé odvetvia, keďže ponúka nové obchodné príležitosti pre začínajúce podniky, malé a stredné podniky (MSP) a priemysel a podniky ako celok, najmä pokiaľ ide o vytvorenie nových služieb mobility a pracovných príležitostí;
6. zdôrazňuje potrebu vývoja autonómnych vozidiel, ktoré sú prístupné osobám so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou (PRMS);
7. naliehavo vyzýva Komisiu, aby predstavila stratégiu, predovšetkým pre ochranu údajov, prístup k údajom a kybernetickú bezpečnosť, podľa svojho uznesenia z 13. mája 2018 o Európskej stratégii pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy, čím sa zabezpečí technologicky neutrálny prístup pripravený pre uvedenie na trh; berie na vedomie príležitosti, ktoré prinášajú nadchádzajúce odporúčania Komisie o prístupe k údajom a zdrojom vo vozidle;
8. potvrdzuje, že je potrebné hľadať legislatívne opatrenia, ktoré by zabezpečili spravodlivý, bezpečný a technologicky neutrálny prístup v reálnom čase k údajom vo vozidle pre určité tretie strany; zastáva názor, že takýto prístup by mal umožniť koncovým používateľom a tretím stranám využívať digitalizáciu a presadzovať rovnaké podmienky a bezpečnosť, pokiaľ ide o uchovávanie údajov vo vozidle;
9. konštatuje, že podobné otázky týkajúce sa práv duševného vlastníctva a príslušných používateľských práv sa vynoria v súvislosti s umelou inteligenciou určenou na autonómnu mobilitu a tiež v iných oblastiach, ako sú vlastnícke a užívateľské práva, pokiaľ ide o kódovanie, údaje a vynálezy vytvorené samotnou umelou inteligenciou; domnieva sa však, že na tieto otázky by sa mali nájsť riešenia, ktoré budú čo možno najvšeobecnejšie;
10. upozorňuje na potrebu, aby sa pri príprave nového legislatívneho rámca týkajúceho sa regulácie autonómnej mobility zabezpečilo, že bude možné prekonať všetky prekážky brániace ďalšiemu technologickému pokroku, výskumu a inováciám.
11. poukazuje na to, že oznámeniu Komisie o ceste k automatizovanej mobilite chýba analýza a návrhy pre autonómne vozidlá vo všetkých druhoch dopravy; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila analýzy a stratégie pre konkrétne druhy dopravy, a to aj v oblasti intermodálnej dopravy a mobility;
12. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby rozšírili svoje politiky v oblasti autonómnej jazdy tak, aby zahŕňali aj hromadnú dopravu, a aby svoju víziu rozšírili na všetky druhy

dopravy;

13. víta prácu vykonanú na stretnutiach Rady na vysokej úrovni v súvislosti s autonómnym jazdením a privítal by, ak by sa práca rozšírila na ďalšie typy dopravy, nielen na cestnú dopravu;
14. zdôrazňuje, že technické normy vozidiel a infraštruktúry (napr. dopravné značky, cestné značenia, systémy signalizácie a K-IDS) by sa mali rozvíjať a zjednotiť sa na medzinárodnej úrovni, na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni, vychádzajúc z už uskutočnenej práce a fór, aby sa predišlo duplicitě, na základe zásad otvoreného a technologicky neutrálneho prístupu a zvyšovania bezpečnosti na cestách a s cieľom zabezpečiť súvislú cezhraničnú interoperabilitu;
15. konštatuje, že spoľahlivé údaje vo vozidle a údaje o trase sú základnými stavebnými prvkami na dosiahnutie autonómnej aj pripojenej jazdy v jednotnom európskom dopravnom priestore a konkurencieschopných služieb pre konečných používateľov; naliehavo preto vyzýva Komisiu, aby zabezpečila odstránenie prekážok pri využívaní týchto údajov a do 1. januára 2020 zaviedla pevný regulačný systém zabezpečujúci rovnakú kvalitu údajov a ich dostupnosť vo všetkých členských štátoch;
16. berie na vedomie naliehavosť poskytnutia právnej istoty používateľom aj zainteresovaným stranám z hľadiska zhody autonómnych vozidiel s kľúčovými existujúcimi právnymi predpismi, najmä pokiaľ ide o právne predpisy o súkromí a elektronických komunikáciách a všeobecné nariadenie o ochrane údajov¹; vyzýva Komisiu, aby špecifikovala, ktoré kategórie informácií vytváraných autonómnymi vozidlami majú byť považované za otvorené údaje a sprístupňované v reálnom čase a ktoré majú byť dôverné;
17. prízvukuje, že je veľmi dôležité zabezpečiť, aby mali používatelia kontrolu nad osobnými údajmi a údajmi vo vozidle, ktoré produkujú, zhromažďujú a sprostredkujú autonómne vozidlá, a prístup k nim; zdôrazňuje, že spotrebiteľom sa musí ponúknuť maximálna úroveň kybernetickej ochrany;
18. poukazuje na očakávaný výrazný nárast údajov získaných, zhromaždených a vysielaných z autonómnych vozidiel a zdôrazňuje, že je potrebné, aby sa tieto údaje, najmä neosobné a anonymizované údaje, používali s cieľom podporiť zavádzanie autonómnych vozidiel a ďalej rozvíjať inovácie v rámci nových riešení mobility; zdôrazňuje, že ochrana súkromia a citlivých údajov vytvorených autonómnymi vozidlami musí byť absolútnou prioritou;
19. zdôrazňuje, že plne autonómne vozidlá alebo vysoko automatizované vozidlá budú na trhu dostupné v nadchádzajúcich rokoch a že je potrebné čo najskôr zaviesť príslušné regulačné rámce, ktorými sa zaistí ich bezpečné fungovanie a poskytne jasný režim upravujúci zodpovednosť, s cieľom riešiť vyplývajúce zmeny vrátane interakcie medzi autonómnymi vozidlami a infraštruktúrou a ostatnými účastníkmi;
20. poznamenáva, že existujúce pravidlá týkajúce sa zodpovednosti, ako napríklad smernica Rady 85/374/EHS z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a

¹ Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1.

správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa zodpovednosti za chybné výrobky¹ (smernica o zodpovednosti za výrobky) a smernica 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti² (smernica o poistení motorových vozidiel), neboli vypracované na to, aby riešili výzvy, ktoré so sebou prináša používanie autonómnych vozidiel, a poukazuje na to, že narastá počet dôkazov o tom, že súčasný regulačný rámec, najmä pokiaľ ide o zodpovednosť, poistenie, registráciu a ochranu osobných údajov, už nebude dostatočný alebo primeraný vzhľadom na nové riziká, ktoré vyplývajú z rastúcej automatizácie, prepojenosti a zložitosti vozidiel;

21. zastáva názor, že vzhľadom na dynamické technologické zmeny v odvetví je potrebné objasniť, kto by mal niesť škodu v prípade nehôd spôsobených plne autonómnyimi vozidlami, a v prípade, keď je úroveň autonómnosti taká, že vozidlo môže fungovať buď úplne samostatne alebo ho môže viesť vodič, sa musí bez akejkoľvek pochybnosti dať určiť, kto je zodpovedná strana v každom konkrétnom scenári; zdôrazňuje, že existuje osobitná potreba preskúmať, či by skutočnosť, že doposiaľ bol len veľmi malý podiel všetkých nehôd spôsobených technickými faktormi, mohla byť dôvodom na presun zodpovednosti na výrobcov, ktorý ako rizikový faktor nezávislý od zanedbania zodpovednosti súvisí iba s rizikom vyplývajúcim z uvedenia autonómneho vozidla na trh; zdôrazňuje tiež, že je ďalej potrebné preskúmať, či by špecifické povinnosti vlastníka vozidla týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a povinnosti podstúpiť výučbu, ktoré sa vzťahujú na vodiča, v každom prípade mohli primerane vyvážiť tento presun zodpovednosti; vyzýva preto Komisiu, aby vykonala dôkladné posúdenie, upravila súčasný právny rámec EÚ a v prípade potreby zaviedla nové pravidlá, na základe ktorých sa bude vymedzovať zodpovednosť; vyzýva tiež Komisiu, aby posúdila a monitorovala možnosť zavedenia ďalších nástrojov EÚ s cieľom držať krok s vývojom umelej inteligencie;
22. zdôrazňuje význam technológií založených na globálnom navigačnom satelitnom systéme (GNSS) a projektu Galileo pre zlepšenie interakcie a interoperability digitálnych palubných a sieťových systémov; žiada, aby sa čo najskôr dokončili a spustili zostávajúce satelity, aby sa európsky polohový systém Galileo mohol používať ako štandardný systém určovania polohy v automatizovaných vozidlách;
23. konštatuje, že univerzálny prístup k automatizovaným mobilným technológiám nebude možný bez prístupu k vysokorýchlostnému internetu a sieťam 5G; vyjadruje poľutovanie nad tým, že existujú regióny, v ktorých rozširovanie súčasnej generácie sietí 4G stále zaostáva za očakávaniami, najmä vo vidieckych oblastiach;

Cestná doprava

24. pripomína nové bezpečnostné pravidlá obsiahnuté v hlavných zásadách pre rozhranie človek – stroj, navrhnutých v záverečnej správe skupiny GEAR 2030;
25. zdôrazňuje, že je potrebné, aby právne predpisy týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky na úrovni Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN), EÚ a členských štátov boli čo najskôr spôsobilé podporiť technologické inovácie a autonómne riadenie s cieľom

¹ Ú. v. ES L 210, 7.8.1985, s. 29.

² Ú. v. EÚ L 263, 7.10.2009, s. 11.

znižit' množstvo ľudských pochybení, počet dopravných nehôd a smrteľných dopravných nehôd;

26. zdôrazňuje, že je dôležité prijať ambiciózne nové nariadenie o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel vzhľadom na krátkodobý potenciál povinnej inštalácie nových technológií bezpečnosti vozidiel z hľadiska záchrany životov, ktoré sa v budúcnosti budú využívať aj na zavádzanie prepojených a automatizovaných vozidiel;
27. pripomína, že vývoj prepojených a automatizovaných vozidiel podnietil najmä technologický tlak; zdôrazňuje, že je potrebné, aby sa preskúmali a uznali ľudské a spoločenské aspekty vývoja prepojených a automatizovaných vozidiel a aby sa zabezpečilo, že ich zavádzanie bude plne rešpektovať spoločenské, ľudské a environmentálne hodnoty a ciele;
28. naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vzhľadom na význam mobility v EÚ dosiahli spoločné stanovisko a spolupracovali, aby tak EÚ prevzala a zachovala si vedúcu úlohu v oblasti medzinárodnej technickej harmonizácie automatizovaných vozidiel v rámci EHK OSN a Viedenského dohovoru, predovšetkým vo všetkých diskusiách Svetového fóra EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (pracovná skupina zriadená podľa článku 29) a pracovnej skupiny pre automatizované/autonómne a prepojené vozidlá (GRVA);
29. zdôrazňuje, že postupy dohľadu nad trhom v súvislosti s automatizovanými vozidlami počas ich životnosti by mali byť čo najviac štandardizované, transparentné a overiteľné vrátane cezhraničného testovania na otvorených cestách a v skutočných jazdných podmienkach, ako aj pravidelných kontrol technického stavu;
30. zdôrazňuje potrebu jasných právnych predpisov, ktoré sa budú pravidelne revidovať, v prípade potreby aktualizovať a harmonizovať a ktorými sa zavedie povinnosť zavádzať prístroje na záznam údajov o udalostiach v súlade s revidovaným nariadením o všeobecnej bezpečnosti s cieľom zlepšiť vyšetrowanie dopravných nehôd, ako aj čo najskôr objasniť a vyriešiť otázky týkajúce sa zodpovednosti; konštatuje, že tieto prístroje na záznam údajov o udalostiach sú potrebné na určenie zodpovedností rôznych účastníkov nehody;
31. zdôrazňuje potrebu začlenenia ochranných systémov už od prechodnej fázy, počas ktorej budú spoločne existovať prepojené a automatizované vozidlá a vozidlá s nulovou pripojiteľnosťou a nulovou automatizáciou; zdôrazňuje dôležitosť asistenčných systémov riadenia ako krok smerom k plne automatizovanému riadeniu s cieľom aj teraz zabrániť dopravným nehodám prostredníctvom aktívnych bezpečnostných systémov alebo zmierniť závažnosť dopravných nehôd prostredníctvom systémov pasívnej bezpečnosti;
32. vyzýva členské štáty, aby zaistili bezpečnú a kvalitnú cestnú infraštruktúru, ktorá uľahčí používanie automatizovaných a autonómnych vozidiel;
33. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili interoperabilitu všetkých systémov, ktoré obsahujú digitálne oznamované informácie o cestnej premávke;
34. poukazuje na vznikajúce obavy týkajúce sa nečinnosti používateľa pri používaní vozidiel, ktoré si vyžadujú určitý stupeň zásahu vodiča; požaduje lepšie objasnenie definície a

diferenciácie požiadaviek na „vozidlá s pokročilými asistenčnými systémami riadenia“ (úroveň SAE 1 až 3) v porovnaní s „automatizovanými vozidlami“ (SAE úroveň 4 až 5) v právnych predpisoch týkajúcich sa bezpečnosti na cestách a žiada, aby sa vykonali ďalšie štúdie uskutočniteľnosti a štúdie o bezpečnosti automatizovaných vozidiel úrovne 3, najmä pokiaľ ide o otázku signalizácie potreby zásahu vodiča a nebezpečenstiev, ktoré môžu vzniknúť v dôsledku akéhokoľvek oneskoreného zásahu;

35. vyzýva Komisiu, aby vypracovala jasné etické usmernenia pre umelú inteligenciu;
36. vyzýva Komisiu, aby vypracovala kritériá zodpovednosti a systémy na ochranu osôb, a tak zaistila koherentný prístup k etickým otázkam vynárajúcim sa v súvislosti s autonómnymi systémami pre automatizované vozidlá;
37. zdôrazňuje, že zákonodarný orgán musí riešiť etické aspekty autonómnych vozidiel a vyriešiť ich predtým, ako sa tieto vozidlá budú v plnej miere akceptovať a budú sprístupnené v dopravných situáciách; preto zdôrazňuje, že autonómne vozidlá musia byť vopred posúdené z hľadiska riešenia týchto etických aspektov;
38. poukazuje na očakávané problémy mestskej mobility z hľadiska preťaženia, ktoré vyplynú z rozsiahleho využívania autonómnych vozidiel; domnieva sa, že autonómne vozidlá a riešenia ako je požičiavanie áut a jazdy na vyžiadanie by mali prispieť k riešeniu týchto výziev; vyzýva príslušné orgány, aby vyvinuli politiky, ktoré zabezpečia, že autonómne vozidlá zlepšia možnosti cestovania pre všetkých občanov vrátane verejnej dopravy a iných riešení;
39. zdôrazňuje, že jazda vozidiel v konvoji má sľubnú budúcnosť, pretože šetrí palivo a energiu a zlepšuje bezpečnosť cestnej premávky, a preto vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby prijali opatrenia uvedené v Amsterdamskej deklarácii; vyzýva Komisiu, aby navrhla regulačný rámec na podporu pripojiteľnosti vozidiel so všetkým (V2X) pre vysokoautomatizované a plne automatizované vozidlá (napr. jazda v konvojoch), najmä v diaľkovej cestnej doprave;
40. zastáva názor, že pasívne aj aktívne bezpečnostné prvky v autonómnych vozidlách zohrávajú dôležitú úlohu pri znižovaní počtu kolízií, zranení a smrteľných úrazov v dôsledku kolízií, keďže k nim pravdepodobne bude stále dochádzať, najmä v medzištádiu zmiešanej premávky; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby posilnili bezpečnosť cestnej premávky;
41. zdôrazňuje riziká týkajúce sa rastúceho trendu zmiešanej premávky tradičných aj autonómnych vozidiel, čo si vyžaduje viac testovania na mieste, aby sa podporil nadčasový výskum a vývoj zo strany verejných a súkromných podnikov a subjektov, ale aj poskytl konkrétny údaje, ktoré pomôžu riadne prispôsobiť pravidlá týkajúce sa občianskoprávnej zodpovednosti;
42. zdôrazňuje, že eventúalnym riešením existujúcich regulačných medzier a nedostatkov by mohlo byť vytvorenie poisťného rámca objektívnej zodpovednosti za škody spôsobené autonómnymi vozidlami;
43. zdôrazňuje, že v súlade s tým, čo uvádza vo svojom uznesení zo 16. februára 2017 o

normách občianskeho práva v oblasti robotiky¹, by nemalo dochádzať k obmedzeniu zodpovednosti v súvislosti s charakterom a rozsahom škody, ktorá sa má nahradiť, aby sa zaručila primeraná ochrana obetí;

Letecká doprava

44. zdôrazňuje nedávno prijaté nariadenie EASA² o aktualizácii pravidiel leteckej bezpečnosti, ktoré zahŕňa okrem iného ustanovenie ponúkajúce pevný právny základ pre úplne prvý súbor komplexných pravidiel EÚ pre všetky druhy civilných bezpilotných vzdušných prostriedkov; pripomína, ako veľmi bolo potrebné prijatie nariadenia EASA, keďže nové technológie, ako napríklad bezpilotné vzdušné prostriedky (UAV), sa tiež objavujú na európskej oblohe a keďže si vyžadovali prispôbenie súčasného regulačného rámca EÚ a rôznych vnútroštátnych pravidiel;
45. naliehavo žiada Komisiu, aby tiež bezodkladne predložila podrobné pravidlá pre automatizované letecké dopravné prostriedky, ktoré si vyžadujú osobitné a prispôbené špecifikácie, keďže jeden spoločný prístup pre UAV a pre operácie nie je vhodný na zaistenie bezpečnej integrácie automatizovaných leteckých dopravných prostriedkov do vzdušného priestoru využívaného spoločne s lietadlami s posádkou; pripomína, že UAV budú potrebovať bezpečné a v prípade potreby certifikované spravodajské systémy a aj špecifické prostredie riadenia vzdušného priestoru; zdôrazňuje, že takéto pravidlá platné pre UAV by mali brať do úvahy charakter a riziko prevádzky alebo činnosti, prevádzkové charakteristiky dotknutých bezpilotných lietadiel a charakteristiky oblasti prevádzky, ako je hustota obyvateľstva, charakteristiky reliéfu a existencia budov a iných citlivých infraštruktúr;
46. poukazuje na dôležitosť ochrany osobných údajov v prípade používania automatizovaných lietadiel v leteckom odvetví;
47. pripomína Varšavské vyhlásenie o bezpilotných vzdušných prostriedkoch z roku 2016 slúžiace ako stimul pre pracovné miesta a nové obchodné príležitosti; opakuje význam plánovaných opatrení na rozvoj ekosystému bezpilotných vzdušných prostriedkov v EÚ, ktoré sa zavedú do roku 2019 a budú vychádzať zo zásad vyhlásenia z Rigy;
48. poukazuje na význam koordinovaného rozvoja technológií a koncepcií prevádzky, ktoré umožnia bezpečnú integráciu lietadiel na účely služieb riadenia letovej prevádzky v súlade s cieľmi U-Space, čo je program spoločného podniku SESAR; berie na vedomie činnosti, ktoré doteraz vykonal spoločný podnik SESAR a ktoré by sa mali naďalej podporovať;
49. pripomína, že v budúcich rozpočtových obdobiach sa bude musieť zvýšiť financovanie súčasných výskumných a experimentálnych programov týkajúcich sa UAV, ako je U-Space; konštatuje, že tieto experimenty, ktoré umožnili otestovať nasadenie veľkého počtu UAV v reálnych podmienkach pri zaistení maximálnej bezpečnosti riadenia leteckej dopravy a súvisiacich bezpečnostných podmienok, by mohli slúžiť ako príklad pre experimenty s autonómnymi pozemnými vozidlami;

¹ Ú. v. EÚ C 252, 18.7.2018, s. 239.

² Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

50. konštatuje, že je potrebné vytvoriť vhodné testovacie priestory pre autonómne lietadlové technológie vrátane dronov s cieľom poskytnúť bezpečné podmienky na simuláciu nových technologických riešení pred ich konečným zavedením;

Námorná a vnútrozemská vodná doprava

51. zdôrazňuje potenciál a pridanú hodnotu autonómnych lodí, najmä na vnútrozemských vodných cestách a v príbrežnej námornej doprave, čo môže viesť k zníženiu počtu námorných nehôd a nehôd vo vnútrozemských vodách, z ktorých väčšinu zapríčinilo ľudské pochybenie;
52. zdôrazňuje potenciál automatizácie, pokiaľ ide o čiastočné zamedzenie ľudským pochybeniam a možnosti poskytnúť personálu na mostíku viac času na optické pozorovanie, najmä v úzkych námorných koridoroch a prístavných oblastiach; zdôrazňuje však, že najmä v tesnej blízkosti s inými loďami je výmena informácií a komunikácia nevyhnutná pre bezpečnosť, a preto je potrebné, aby boli mostíky vybavené personálom;
53. víta prácu pracovnej skupiny PIANC pre inteligentnú námornú dopravu a medzinárodnú sieť pre autonómne lode;
54. vyzýva Komisiu, aby načrtla a definovala úrovne automatizácie vnútrozemskej i námornej plavby a spoločné normy (aj pre prístavy) s cieľom harmonizovať využívanie autonómnych lodí v interakcii s automatizovanými a neautomatizovanými používateľmi a infraštruktúrou a podnecovať ho;
55. zdôrazňuje význam rozvoja a rozšírenia digitálnych uzlov a prepojených koridorov TEN-T na základe moderných terminálových zariadení a účinných systémov elektronického riadenia dopravy, ako sú riečne informačné služby a informačný systém rýnskych prístavov (RPIS), s cieľom dosiahnuť plne multimodálny systém autonómnej dopravy;
56. vyzýva Komisiu, aby vypracovala komplexnú stratégiu s cieľom stimulovať ďalšiu automatizáciu vo vnútrozemskej lodnej doprave a jej infraštruktúre, riadenie plavebných dráh a dopravy a rozvoj automatizovaných prístavov, pričom zohľadní postavenie vnútrozemských prístavov ako multimodálnych uzlov pri príprave digitálneho vnútrozemskeho vodného priestoru (DINA);
57. požaduje väčšiu podporu a propagáciu cezhraničných testovacích oblastí, ako aj ďalšie projekty typu NOVIMAR a projekt námornej plavby bez posádky prostredníctvom spravodajských informácií v sieťach (Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks – MUNIN), spolufinancované EÚ v rámci siedmeho rámcového programu a programu Horizont 2020, na ďalšie rozvíjanie autonómnej námornej dopravy a technológie automatizovanej infraštruktúry v EÚ;
58. zdôrazňuje, že normy platné pre plavidlá musia byť vypracované a zosúladené s normami Medzinárodnej námornej organizácie s cieľom vytvoriť medzinárodný právny rámec pre bezpečnú prevádzku lodí;

Železničná doprava

59. vyzýva Komisiu, aby po konzultácii a koordinácii s priemyslom a ďalšími

zainteresovanými stranami vytvorila spoločné protokoly a normy umožňujúce autonómne železničné a ľahké železničné systémy;

60. žiada zlepšenie rámcových podmienok pre autonómne vozidlá v železničnej doprave a urýchlenie prechodu na digitálnu železničnú dopravu; konštatuje, že Európsky systém riadenia vlakov (ETCS) slúži ako základ pre automatizáciu v železničnom odvetví, čo sa dosiahne prepojením systému ETCS s automatickou prevádzkou vlaku (ATO); vyzýva Európsku komisiu a členské štáty, aby urýchlili a uprednostnili zavedenie ETCS do existujúcich a budúcich schém financovania EÚ;
61. zdôrazňuje dôležitosť digitálnych hradiel ako nového dôležitého míľnika na podporu digitalizácie železničnej infraštruktúry a vyzýva Európsku komisiu a členské štáty, aby podporili ich zavádzanie;
62. vyzýva Komisiu, aby pokračovala v programe Shift2Rail s cieľom zabezpečiť ďalší vývoj smerom k digitálnej železničnej sieti a plne automatizovanému riadeniu železničnej dopravy vrátane vývoja štandardu ATO nad systémom ETCS a kybernetickej bezpečnosti;
63. zdôrazňuje rastúce problémy mestskej mobility súvisiace s preťažením, ako aj príležitosti, ktoré poskytujú automatizované systémy verejnej dopravy založené na železničnej infraštruktúre, aby ich vyriešili; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby pomocou automatizovaných inovácií verejnej dopravy založených na železničnej infraštruktúre presadzovali a podporovali projekty zamerané na riešenie týchto problémov;

Práva spotrebiteľov a podmienky hospodárskej súťaže

64. vyzýva Komisiu, aby vytvorila komplexné pravidlá stanovujúce povinnosti a práva výrobcov, vodičov a prevádzkovateľov na všetkých úrovniach automatizácie vo všetkých druhoch dopravy; zdôrazňuje, že tieto povinnosti musia byť vodičom alebo prevádzkovateľom oznámené jasným a zrozumiteľným spôsobom pomocou obchodného označenia alebo inou formou; domnieva sa, že je nevyhnutné zaistiť bezpečnosť vozidiel a ich pravidelnú údržbu počas celého ich životného cyklu, a v tomto smere poukazuje na podpornú úlohu spravodlivého trhového prístupu k údajom a zdrojom vo vozidle pre príslušné zainteresované strany;
65. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že všetky systémy v autonómnych vozidlách budú navrhnuté tak, aby umožňovali vlastníkom alebo používateľom vozidiel slobodne si vybrať medzi konkurenčnými poskytovateľmi služieb bez toho, aby sa museli spoliehať výlučne na služby ponúkané výrobcom vozidla;
66. zdôrazňuje potrebu zaručiť spravodlivý prístup nezávislým poskytovateľom automobilových služieb na trh v oblasti servisu a opravy autonómnych vozidiel; pripomína, že subjekty tohto druhu, najmä výrobcovia dielov, malé dielne a servisné strediská, sú dôležitým konkurenčným prvkom na automobilovom trhu a majú pozitívny vplyv na dostupnosť a ceny týchto služieb;
67. konštatuje, že na digitalizovanom trhu s automobilovými službami bude priamy a včasný prístup k údajom a funkciám vo vozidle určovať, či bude trh s automatizovanými a

kombinovanými službami mobility podliehať spravodlivej hospodárskej súťaži; pripomína, že nezávislí prevádzkovatelia zohrávajú v celom automobilovom dodávateľskom reťazci veľmi dôležitú úlohu;

68. predpokladá, že hospodárska súťaž na jednotnom trhu v odvetví servisu autonómnych vozidiel by mohla byť ohrozená, ak výrobcovia sťažia nezávislým opravovňiam prístup k systémom inštalovaným v týchto vozidlách; zdôrazňuje, že na tento segment trhu by sa mali vzťahovať ustanovenia nariadenia Komisie (EÚ) č. 461/2010¹;
69. zdôrazňuje, že spotrebiteľia by mali byť vopred informovaní o vozidlách, ktoré kupujú, a o opravárenských službách, ku ktorým majú prístup;
70. domnieva sa, že prechod na automatizované vozidlá okrem pozitívneho vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, spotrebu paliva, životné prostredie a vytváranie nových pracovných miest v odvetví telekomunikácií a automobilového priemyslu môže tiež viesť k strate pracovných miest v odvetví dopravy a k negatívnym dôsledkom pre odvetvie poisťovníctva, čo je problém, ktorý treba riešiť čo najskôr, aby sa zabezpečil hladký prechod;

Potreby výskumu a vzdelávania

71. zdôrazňuje potrebu vyvinúť v EÚ kľúčové autonómne technológie (napr. formalizácia a simulácie ľudského mozgu a poznávania počas riadenia, systémy vnímania okolitého prostredia a umelá inteligencia), aby sa udržal krok s globálnou hospodárskou súťažou a aby sa vytvárali nové pracovné miesta;
72. zdôrazňuje skutočnosť, že automatizované vozidlá budú mať po sprístupnení na trhu výrazný vplyv na distribúciu a spotrebu tovaru; domnieva sa preto, že je naliehavo potrebné posúdiť tento vplyv a zabezpečiť opatrenia na podporu postihnutých odvetví a ľudí;
73. požaduje iniciatívy zamerané na zmapovanie a riešenie otázok zmien v ponuke pracovných miest a požiadavkách na zamestnanosť vzhľadom na potrebu nových a špecializovaných zručností v oblasti výroby vozidiel a profesionálneho využitia prostredníctvom vzdelávacích rekvalifikácií (napríklad kurzov a školení) s cieľom uľahčiť prechod na nové formy mobility;
74. naliehavo vyzýva Komisiu, aby spolu s členskými štátmi navrhla iniciatívy na podporu zručností, vzdelania a odbornej prípravy potrebných na udržanie EÚ na čele odvetvia autonómnej dopravy; zdôrazňuje, že je dôležité, aby členské štáty zohľadnili tieto novovznikajúce trendy vo svojich vzdelávacích programoch s cieľom reagovať na potrebu vysokokvalifikovanej a vyškolenej pracovnej sily v rôznych odvetviach dopravy;
75. pripomína, že v rámci programu Horizont 2020 sa vyčlenilo 300 mil. EUR na výskumné a inovačné programy pre automatizované vozidlá od roku 2014 do roku 2020, a odporúča, aby tieto programy pokračovali a rozšírili sa v nasledujúcom viacročnom finančnom období 2021 – 2027 (Horizont Európa) na všetky druhy dopravy;

¹ Ú. v. EÚ L 129, 28.5.2010, s. 52.

76. zdôrazňuje dôležitú úlohu spoločného výskumu pri zabezpečovaní rýchleho pokroku v oblasti automatizácie dopravy prostredníctvom zapojenia celého inovačného ekosystému;
77. vyzýva Komisiu, aby zriadila spoločný podnik v duchu podnikov Shift2Rail pre železničnú dopravu a Čisté nebo pre letecký priemysel, a tak vytvorila priemyselnú strategickú iniciatívu zameranú na autonómnu dopravu, ktorá by mala byť presvedčivá pre európskych občanov, mala by mať významný obchodný zmysel, mala by maximalizovať výskumný a inovačný potenciál EÚ na základe širokej spolupráce priemyselnej, verejnej a akademickej sféry a podporovať rozvoj a zavádzanie technológií harmonizovaným a interoperabilným spôsobom s cieľom vytvoriť globálne rozšíriteľný multimodálny dopravný systém pre autonómnu dopravu;
78. zdôrazňuje potrebu miest na testovanie v reálnych podmienkach v celej EÚ s cieľom dôkladne testovať a vyvíjať nové technológie; naliehavo vyzýva každý členský štát, aby do roku 2020 určil mestské a mimomestské oblasti, v ktorých sa môžu testovať autonómne výskumné vozidlá v skutočných dopravných podmienkach, a zároveň aby sa v týchto oblastiach zaistila na cestách bezpečnosť a aby sa zaručilo vytvorenie cezhraničných a interoperabilných testovacích rámcov EÚ;
79. poukazuje na to, že niektorí občania EÚ vyjadrili nedôveru k automatizovanej mobilite; zdôrazňuje preto, že zákonodarcovia sa musia venovať etickému rozmeru, aby sa v tejto súvislosti zlepšila akceptácia zo strany verejnosti; žiada investície do rozsiahleho výskumu umelej inteligencie a iných rozmerov automatizovanej mobility;
80. žiada rozsiahly výskum dlhodobých účinkov autonómnej dopravy na otázky ako prispôsobenie spotrebiteľov, spoločenské prijatie, fyziologické reakcie, fyzické reakcie a sociálna mobilita, zníženie počtu dopravných nehôd a zlepšenie dopravy vo všeobecnosti;
81. nalieha na všetky zainteresované strany vrátane výrobcov automobilov, dodávateľov súčiastok a softvérové a dizajnové služby, ako aj na členské štáty a zainteresované orgány, aby spolupracovali na podpore inovácií, zabezpečovaní investícií do infraštruktúry vhodnej pre automatizovanú mobilitu na diaľniciach i na mestských cestách a uľahčovaní cezhraničného testovania; zdôrazňuje potrebu zvýšiť investície do úpravy súčasnej infraštruktúry, budovania novej infraštruktúry a zlepšenia prepojitelnosti európskych ciest; poukazuje na to, že možno pozorovať nedôveru európskych občanov k automatizovanému riadeniu, a preto by sa mali viesť osvetové kampane, ktoré by ich dôveru pomohli zvýšiť; žiada investície do rozsiahleho výskumu umelej inteligencie a etického rozmeru autonómnej a prepojenej dopravy;
-
- ◦
82. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Kontext

Náš systém mobility prechádza hlbokými zmenami a stáva sa digitálnejším, bezpečnejším a čistejším. Ďalšia automatizácia vozidiel vo všetkých druhoch dopravy, hlavne ak ide o prepojené a automatizované cestné vozidlá, spolu s pokrokom v oblasti informačných a komunikačných technológií poskytuje bohaté možnosti na zlepšenie dopravných tokov, zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov a zníženie negatívnych environmentálnych vplyvov dopravy. Zároveň majú silný potenciál posilniť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a podnikov v odvetví dopravy aj mimo neho. Po rozsiahlom a každodennom sprístupnení sa očakáva, že automatizovaná mobilita bude pre spoločnosť značne prínosná, pokiaľ ide o inovačné služby mobility v mestách a vidieckych oblastiach, flexibilnejšiu verejnú dopravu a lepšie prispôbené možnosti pre všetkých občanov.

Hoci je technologický pokrok rýchly a intenzívne medzinárodne sledovaný, pretrvávajú významné otázky týkajúce sa vývoja a integrácie automatizovaných vozidiel a súvisiacich služieb mobility, pokiaľ ide o technické štandardy vozidiel a infraštruktúry, používanie, bezpečnosť a súkromie údajov, zodpovednosť za prevádzku vozidiel, vyvodzovanie zodpovednosti, etiku, spoločenské prijatie a koexistenciu automatizovaných vozidiel s tými vozidlami, ktoré riadia ľudia.

Pokiaľ ide o prepojenú a automatizovanú cestnú dopravu, iniciatívy členských štátov, priemyslu a Komisie sa už zaoberajú dôležitými prvkami integrovanej politiky v danej oblasti vrátane aspektov týkajúcich sa vozidiel (konkrétne správa skupiny GEAR 2030), ako aj dopravnej a komunikačnej infraštruktúry (konkrétne Európska stratégia pre K-IDS). Práca v rámci zasadnutí Rady na vysokej úrovni o automatizovanom riadení pokračuje v nadväznosti na Amsterdamskú deklaráciu z roku 2016 o spolupráci v oblasti prepojeného a autonómneho riadenia. Európsky parlament vo svojom uznesení o stratégii pre K-IDS v marci 2018 odporučil okrem iného posilnenie legislatívneho rámca EÚ s cieľom zabezpečiť v celej Únii cezhraničné pravidlá interoperability a zodpovednosti pre prepojenú dopravu, čím sa ustanovia pravidlá prístupu k údajom vo vozidle.

Oznámením o stratégii EÚ pre mobilitu budúcnosti, na ktorú sa táto správa vzťahuje, Komisia stanovuje európsku agendu zahŕňajúcu spoločnú víziu a určujúcu podporné opatrenia na rozvoj a zavádzanie kľúčových technológií, služieb a infraštruktúry súvisiacich v zásade s autonómnou jazdou na cestách. Predpokladané krátkodobejšie iniciatívy zahŕňajú príspevky automatizovanej mobility k projektu vízie nulovej nehodovosti (Vision Zero) do roku 2050 na zníženie smrteľných nehôd na cestách, podporu zavádzania infraštruktúry prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy, testovanie 5G a legislatívne návrhy v záujme bezpečného vykonávania automatizovanej mobility. Navrhované revízie smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a nariadenia o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel sa zameriavajú najmä na začlenenie špecifických bezpečnostných hľadísk súvisiacich s automatizovaným riadením do právnych predpisov EÚ.

Stanovisko spravodajcu

Prepojený a automatizovaný automobil je v súčasnosti hybnou silou automatizovanej mobility. Osobné automobily s automatizovanými riadiacimi funkciami nad súčasnou úrovňou 3 vstúpia po roku 2020 do európskej cestnej dopravy veľmi rýchlo, pričom technológie sa budú ďalej

rozvíjať a rozširovať na všetky druhy cestnej dopravy vrátane úžitkových vozidiel a nákladných áut. Preto je nevyhnutné naďalej vyvíjať a zintenzívniť náležité úsilie na všetkých úrovniach: pokiaľ ide o regulačný rámec, výskum a inovácie, testovanie, testovanie a používanie vozidiel a cestnej a komunikačnej infraštruktúry v reálnych podmienkach. Pre Európu je najdôležitejšie, aby zostala v tejto oblasti na poprednom mieste, a tak ťažila z výhod automatizovanej cestnej dopravy a úspešne konkurovala obrovskému úsiliu inde vo svete (v USA, Číne alebo Japonsku). Spravodajca predovšetkým navrhuje rýchle riešenie nevyriešených otázok týkajúcich sa ochrany údajov, používania údajov o vozidlách a trasách a kybernetickej bezpečnosti. Okrem toho je potrebné ďalej koordinovať úsilie v oblasti normalizácie na medzinárodnej úrovni, konkrétne v rámci EHK OSN a Viedenského dohovoru, a pomôcť zabezpečiť bezproblémovú interoperabilitu vozidiel cez hranice. Na základe rastúcich skúseností s automatizovanými automobilmi úrovne 3 by sa úsilie v oblasti výskumu malo zamerať na nové javy, ako je nečinnosť vodiča. Keďže systémy umelej inteligencie zohrávajú čoraz väčšiu úlohu, naliehavo rastie aj potreba vypracovať usmernenia o etických otázkach týchto systémov v autonómnych vozidlách.

Okrem cestnej dopravy sa potenciál automatizovaných vozidiel čoraz viac prejavuje v odvetví logistiky, vo verejnej doprave a tiež v iných druhoch dopravy, pokiaľ ide o autonómne plavidlá vo vnútrozemskej vodnej a príbrežnej námornej doprave, prepravu tovaru bezpilotnými vzdušnými prostriedkami (a dokonca aj letecké taxíky) a automatizované systémy ľahkých železníc, napríklad v mestskej hromadnej doprave. Tieto oblasti, bohužiaľ, Komisia vo svojom oznámení nespomenula.

Pokiaľ ide o leteckú dopravu, spravodajca sa domnieva, že je nutné bezodkladne predložiť podrobné pravidlá pre automatizované lietadlá a ich bezpečnú integráciu do vzdušného priestoru, napr. na báze programu U-Space z júna 2017 a nového nariadenia EASA.

Pokiaľ ide o vodnú dopravu, kde autonómna loď môže znížiť počet nehôd spôsobených ľudským pochybením, Komisia by mala aktívne podporovať prijímanie autonómnych lodí a rozvíjať spoločný prístup k automatizácii vnútrozemskej námornej plavby spolu s príslušnými technickými normami.

Pokiaľ ide o železničnú dopravu, spravodajca zdôrazňuje potenciál inovatívnych automatických systémov verejnej dopravy na riešenie problémov v oblasti mestskej mobility a preťaženia a vyzýva na opatrenia na presadzovanie a podporu projektov zameraných na riešenie týchto otázok.

Keďže budúca mobilita smeruje k automatizácii, je nevyhnutné rozvíjať kľúčové autonómne technológie a vedu prostredníctvom iniciatív na podporu výskumu, vzdelávania a odbornej prípravy v oblasti, ktoré by mali byť podporované napríklad v rámci programu Horizont Európa. Okrem toho sa spravodajca domnieva, že potenciálne dlhodobé účinky autonómnej/samoriadiacej dopravy z hľadiska jej spoločenských dôsledkov si zaslúžia väčšie úsilie v oblasti výskumu.

Spravodajca je tiež presvedčený, že akýkoľvek politický prístup EÚ k autonómnej mobilite musí zahŕňať iniciatívy na riešenie pravdepodobných zmien v modeloch zamestnanosti a dopytu po nových zručnostiach vo výrobe a používaní vozidiel.

15.10.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k autonómnemu riadeniu vozidiel v európskej doprave
(2018/2089(INI))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Arndt Kohn

(*) Postup pridružených výborov – článok 54 rokovacieho poriadku

NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. víta oznámenie Komisie s názvom „Na ceste k automatizovanej mobilite: stratégia EÚ pre mobilitu budúcnosti (COM(2018)0283); uznáva potenciál a dôležitosť automatizovanej mobility bez vodiča pre všetky autonómne súkromné a verejné prostriedky cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy, ako aj jej účinky presahovania do mnohých odvetví a nové obchodné modely, ktoré prinesie, čo bude prínosom pre podniky a spotrebiteľov a prispeje k tomu, aby Európa zaujala vedúcu pozíciu v oblasti technológií vozidiel; poukazuje aj na to, ako táto mobilita ovplyvní používateľov vrátane osôb s osobitnými potrebami, osôb so zdravotným postihnutím alebo zrakovo postihnutých osôb;
2. zdôrazňuje, že spoločná európska stratégia a jasný, jednoduchý a inovačný regulačný rámec sú veľmi dôležité pre to, aby sa Európa dostala do popredia v súvislosti s trhom s autonómnymi vozidlami, aby sa udržala konkurencieschopnosť v súkromnom sektore a aby sa podporilo vytváranie pracovných miest a inovácie; berie na vedomie, že technológie, ktoré sú v súčasnosti dostupné na trhu, predstavujú pre používateľov slabé miesta, ktoré je potrebné riešiť, a naliehavo vyzýva automobilový priemysel, aby prevzal zodpovednosť za bezpečnosť a bezpečnostnú ochranu vodičov a cestujúcich;
3. poukazuje na to, že hoci zavedenie prepojenej a automatizovanej mobility môže prispieť k zvýšeniu bezpečnosti na cestách, pomôcť bojovať proti dopravným zápcham a znížiť počet úmrtí na cestách na minimum v Európe do roku 2050, ako aj viesť k uprednostňovaniu sociálneho začlenenia a celkovej efektívnosti dopravy a produktivity, spoločnosť bude akceptovať túto mobilitu len vtedy, ak autonómne vozidlá dokážu ponúknuť najvyššie normy bezpečnosti a ochrany.

4. zdôrazňuje, že zákonodarný orgán musí riešiť etické aspekty autonómnych vozidiel a vyriešiť ich predtým, ako sa tieto vozidlá budú v plnej miere akceptovať a budú prístupné v dopravných situáciách; preto zdôrazňuje, že autonómne vozidlá musia byť vopred posúdené z hľadiska riešenia týchto etických aspektov;
5. vyzýva Európsku komisiu, aby do konca roka 2018 uverejnila legislatívny návrh o prístupe k palubným údajom a zdrojom; zdôrazňuje, že jasné informácie o automatizovaných charakteristikách vozidla musia byť dostupné potenciálnym spotrebiteľom pred tým, ako získajú vozidlo, vrátane zmien vlastností, ktoré sa môžu uskutočniť počas životnosti vozidla; zdôrazňuje, že na zabezpečenie spravodlivej a nenarušenej hospodárskej súťaže, najmä v prípade nezávislých MSP, a zároveň na podporu inovácií a zabezpečenie práv a kvality služieb pre spotrebiteľov je nevyhnutné zabezpečiť rovnaké podmienky a spravodlivý, nediskriminačný, priamy a technologicky neutrálny prístup v reálnom čase k údajom a zdrojom vo vozidle pre rôzne subjekty na trhu ponúkajúce opravy a údržbu; zdôrazňuje, že spotrebiteľia a tretie strany musia mať náležité práva a mechanizmy nápravy;
6. uznáva, že zariadenia na záznam údajov a prístup k takýmto zariadeniam je hlavným nástrojom, vďaka ktorého možno zistiť samotnú príčinu udalostí, ktoré viedli k poškodeniu alebo incidentu, a že autonómne vozidlá sú technologicky zložité a podstatne sa líšia od bežných motorových vozidiel na ceste; víta návrh Komisie, uverejnený 17. mája 2018, na reguláciu zariadení na záznam údajov pre automatizované vozidlá ako súčasť revízie nariadenia o všeobecnej bezpečnosti a smernici o motorových vozidlách s cieľom riešiť otázku zodpovednosti automatizovaných vozidiel v prípade nehody. zdôrazňuje, že sú nevyhnutné komplexné a jasné právne predpisy, ktorými sa ustanovuje právny rámec týkajúci sa zodpovednosti a poistenia pre autonómne vedenie vozidla, s cieľom chrániť práva spotrebiteľov a predchádzať situáciám, keď v súčasnosti neznáme riziká môžu potenciálne znášať poškodené strany;
7. prízvukuje, že je veľmi dôležité, aby mali užívatelia kontrolu nad svojimi údajmi a prístup k nim, a to aj ku generovaným údajom vozidla, ktoré produkujú a zhromažďujú prepojené a automatizované automobily; poukazuje na to, že budúce palubné systémy by mali byť koncipované tak, aby sa zabezpečila slobodná voľba spotrebiteľov a aby sa používateľom umožnilo priamo si vybrať spomedzi konkurenčných poskytovateľov služieb toho, ktorý bude mať oprávnenie na prístup k údajom o vozidlách a ich využívaní pre danú službu, pri rešpektovaní právnych predpisov o ochrane údajov a duševného vlastníctva; zdôrazňuje, že je dôležité, aby prenos údajov medzi vozidlami a prepojenou infraštruktúrou a ich úschova boli chránené určitými minimálnymi bezpečnostnými opatreniami vrátane kódovania, aktualizácie softvéru a bezpečných mechanizmov autentifikácie, pričom sa musia rešpektovať právne predpisy o ochrane údajov a duševnom vlastníctve a zásada ochrany súkromia a musí sa zaručiť najvyššia úroveň bezpečnosti už v štádiu návrhu a v štandardnom nastavení; zdôrazňuje, že spotrebiteľom sa musí ponúknuť maximálna úroveň ochrany pred hackermi a kybernetickými útokmi;
8. súhlasí s tým, že technické normy, ktoré si jednotlivé značky prispôsobujú, sa musia zosúladiť s globálnymi usmerneniami, musia byť vypracované technologicky neutrálnym prístupom a musia zabezpečovať interoperabilitu; zdôrazňuje, že pripravované predpisy EHK OSN o kybernetickej bezpečnosti a aktualizácii softvéru po celom svete sa majú stať referenčnou hodnotou pre budúce európske právne predpisy a že Európska únia by

mala viesť na ceste k ďalšiemu rozvoju medzinárodných noriem s cieľom zaistiť bezpečnosť údajov, súkromie a zodpovednosť pred tým, ako sa autonómne vozidlá budú používať;

9. nalieha na všetky zainteresované strany vrátane výrobcov automobilov, dodávateľov súčiastok a softvérové a dizajnové služby, ako aj členské štáty a orgány, ktoré spolupracujú na podpore inovácií, aby zabezpečili investície do infraštruktúry vhodnej pre automatizovanú mobilitu, na diaľniciach i na mestských cestách, a uľahčili cezhraničné testovanie; zdôrazňuje potrebu zvýšiť investície do úpravy súčasnej infraštruktúry, budovania novej infraštruktúry a zlepšenia prepojitelnosti európskych ciest; poukazuje na to, že možno pozorovať nedôveru európskych občanov k automatizovanému riadeniu, a preto by sa mala zaviesť osvetová kampaň, ktorá by dôveru občanov pomohla zvýšiť; žiada investície do rozsiahleho výskumu umelej inteligencie a etického rozmeru v súvislosti s autonómnou a prepojenou dopravou.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| | |
|---|---|
| Dátum prijatia | 11.10.2018 |
| Výsledok záverečného hlasovania | + : 33 - : 1 0 : 2 |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | 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 |
| Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní | Lucy Anderson, Biljana Borzan, Edward Czesak, Igor Gräzin, Arndt Kohn, Julia Reda, Martin Schirdewan, Lambert van Nistelrooij, Sabine Verheyen |
| Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní | Ramón Jáuregui Atondo, Stanislav Polčák, Flavio Zanonato, Tomáš Zdechovský |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| 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 |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

16.10.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE PRÁVNE VECI

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k autonómnej riadeniu vozidiel v európskej doprave
(2018/2089(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko (*): Emil Radev

(*): Postup pridružených výborov – článok 54 rokovacieho poriadku

NÁVRHY

Výbor pre právne veci vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- A. keďže rýchle tempo vývoja technológií v dopravnom priemysle aj v odvetví robotiky a umelej inteligencie má výrazný vplyv na ekonomiku a spoločnosť; keďže autonómne vozidlá výrazne zmenia náš každodenný život, určia budúcnosť svetovej cestnej dopravy, znížia dopravné náklady, zvýšia bezpečnosť na cestách, zvýšia mobilitu a znížia vplyvy na životné prostredie; keďže sektor cestnej dopravy by mohol otvoriť dvere novým službám a druhom dopravy, čím by uspokojil rastúci dopyt po individuálnej mobilite a nákladnej doprave a mohol by dokonca pomôcť pri zmene územného plánovania;
- B. keďže zavedenie autonómnych vozidiel, ktoré sa očakáva už v roku 2020, prinesie značné výhody, ale aj množstvo nových rizík, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, občianskoprávnu zodpovednosť a poistenie, kybernetickú bezpečnosť, práva duševného vlastníctva, ochranu údajov a otázky prístupu k údajom, technickú infraštruktúru, normalizáciu a zamestnanosť; keďže nie je možné predvídať celý rozsah dlhodobého vplyvu autonómnej mobility na pracovné miesta a životné prostredie; keďže je rozhodujúce zabezpečiť, aby právny rámec EÚ náležite dokázal reagovať na tieto výzvy a zvýšiť verejnú informovanosť a prijatie autonómnych vozidiel;

1. poznamenáva, že existujúce pravidlá týkajúce sa zodpovednosti, ako napríklad smernica Rady 85/374/EHS z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa zodpovednosti za chybné výrobky (smernica o zodpovednosti za výrobky) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (smernica o poistení motorových vozidiel), neboli vypracované na to, aby riešili výzvy, ktoré so sebou prináša používanie autonómnych vozidiel, a poukazuje na to, že narastá počet dôkazov o tom, že súčasný regulačný rámec, najmä pokiaľ ide o zodpovednosť, poistenie, registráciu a ochranu osobných údajov, už nebude dostatočný alebo primeraný vzhľadom na nové riziká, ktoré vyplývajú z rastúcej automatizácie, prepojenosti a zložitosti vozidiel;
2. zastáva názor, že vzhľadom na dynamické technologické zmeny v odvetví je potrebné objasniť, kto by mal niesť škodu v prípade nehôd spôsobených plne autonómnyimi vozidlami, a v prípade, keď je úroveň autonómnosti taká, že vozidlo môže fungovať buď úplne samostatne alebo ho môže viesť vodič, sa musí bez akejkoľvek pochybnosti dať určiť, kto je zodpovedná strana v každom konkrétnom scenári; zdôrazňuje, že existuje osobitná potreba preskúmať, či by skutočnosť, že doposiaľ bol len veľmi malý podiel všetkých nehôd spôsobených technickými faktormi, mohla byť dôvodom na presun zodpovednosti na výrobcov, ktorý ako rizikový faktor nezávislý od zanedbania zodpovednosti súvisí iba s rizikom vyplývajúcim z uvedenia autonómneho vozidla na trh; zdôrazňuje tiež, že je ďalej potrebné preskúmať, či by špecifické povinnosti vlastníka vozidla týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky a povinnosti podstúpiť výučbu, ktoré sa vzťahujú na vodiča, v každom prípade mohli primerane vyvážiť tento presun zodpovednosti; vyzýva preto Komisiu, aby vykonala dôkladné posúdenie, upravila súčasný právny rámec EÚ a v prípade potreby zaviedla nové pravidlá, na základe ktorých sa bude vymedzovať zodpovednosť; vyzýva tiež Komisiu, aby posúdila a monitorovala možnosť zavedenia ďalších nástrojov EÚ s cieľom držať krok s vývojom umelej inteligencie;
3. zdôrazňuje riziká týkajúce sa rastúceho trendu zmiešanej premávky tradičných aj autonómnych vozidiel, čo si vyžaduje viac testovania na mieste, aby sa podporil nadčasový výskum a vývoj zo strany verejných a súkromných podnikov a subjektov, ale aj poskytl konkrétny údaje, ktoré pomôžu riadne prispôsobiť pravidlá týkajúce sa občianskoprávnej zodpovednosti;
4. zdôrazňuje, že eventúalnym riešením existujúcich regulačných medzier a nedostatkov by mohlo byť vytvorenie poistného rámca objektívnej zodpovednosti za škody spôsobené autonómnyimi vozidlami;
5. zdôrazňuje, že v súlade s tým, čo uvádza vo svojom uznesení zo 16. februára 2017 o pravidlách občianskeho práva v oblasti robotiky¹, by nemalo dochádzať k obmedzeniu zodpovednosti v súvislosti s charakterom a rozsahom škody, ktorá sa má nahradiť, aby sa zaručila primeraná ochrana obetí;
6. domnieva sa, že prístup na úrovni EÚ bude stimulovať cezhraničný rozvoj autonómnych dopravných systémov, podporovať konkurencieschopnosť

¹ Ú. v. EÚ C 252, 18.7.2018, s. 239.

automobilového priemyslu Európskej únie, zabezpečí vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa a zabráni rozdrobeniu vnútorného trhu;

7. zdôrazňuje potrebu zaručiť spravodlivý prístup nezávislým poskytovateľom automobilových služieb na trh v oblasti servisu a opravy autonómnych vozidiel; pripomína, že subjekty tohto druhu, konkrétne vrátane výrobcov dielov, malých dielní a servisných stredísk, sú dôležitým konkurenčným prvkom na automobilovom trhu a majú pozitívny vplyv na dostupnosť a ceny týchto služieb;
8. zdôrazňuje, že je potrebné zvážiť zmeny medzinárodných dohôd, ako je napríklad Viedenský dohovor o cestnej premávke a Viedenský dohovor o dopravných značkách a signáloch, zamerané na uľahčenie zavádzania plne autonómnych vozidiel;
9. víta návrhy Komisie na reguláciu ochrany vozidiel pred kybernetickými útokmi a na vybavenie autonómnych vozidiel zariadeniami na zaznamenávanie údajov, predložené v rámci preskúmania všeobecného nariadenia o bezpečnosti motorových vozidiel, aby sa pomohlo určiť príčinu nehôd a objasniť, koho považovať za zodpovedného v prípade nehody; zdôrazňuje, že autonómna mobilita prináša dôležité výzvy v súvislosti s ochranou osobných údajov a súkromia, konkrétne v dôsledku potreby geolokalizácie a monitorovania pohybu týchto vozidiel, a vyzýva Komisiu, aby ďalej objasnila pravidlá týkajúce sa ochrany a spoločného využívania údajov zhromaždených týmito vozidlami vrátane údajov, ktoré nepriamo identifikujú osoby, a prístupu k takýmto údajom, ktoré musia zároveň plne rešpektovať požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679; konštatuje, že je potrebné preskúmať, či a ako zaručiť, aby používatelia mohli monitorovať a kontrolovať prístup k svojim údajom v súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov, ale aj na účely ich práva brániť sa v prípade, keď ide o ich zodpovednosť, a zvážiť zavedenie technológie blockchainu na tento účel; vyzýva Komisiu, aby tiež umožnila interoperabilitu medzi systémami a prenosnosť údajov, aby sa zabránilo účinkom viazanosti na jeden systém a podporila sa spravodlivá hospodárska súťaž a inovácie, čo umožní používateľom vybrať si spomedzi rôznych poskytovateľov služieb a zabezpečí, aby menší poskytovatelia automobilových služieb neprišli o svoje živobytie;
10. konštatuje, že podobné otázky týkajúce sa práv duševného vlastníctva a príslušných používateľských práv sa vynoria v súvislosti s umelou inteligenciou určenou na autonómnú mobilitu a tiež v iných oblastiach, ako sú vlastnícke a užívateľské práva, pokiaľ ide o kódovanie, údaje a vynálezy vytvorené samotnou umelou inteligenciou; domnieva sa však, že na tieto otázky by sa mali nájsť riešenia, ktoré budú čo možno najvšeobecnejšie;
11. upozorňuje na potrebu, aby sa pri príprave nového legislatívneho rámca týkajúceho sa regulácie autonómnej mobility zabezpečilo, že bude možné prekonať všetky prekážky brániace ďalšiemu technologickému pokroku, výskumu a inováciám.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| | |
|--|---|
| Dátum prijatia | 10.10.2018 |
| Výsledok záverečného hlasovania | +: 22 -: 0 0: 0 |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | 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 |
| Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní | Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Angelika Niebler, Virginie Rozière, Tiemo Wölken |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| 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 |
|---|---|
| | |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

21.11.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU

pre Výbor pre regionálny rozvoj

k autonómnemu riadeniu vozidiel v európskej doprave
(2018/2089(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Hans-Olaf Henkel

NÁVRHY

Výbor pre priemysel, výskum a energetiku vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- A. keďže v súlade s cieľmi v rámci tzv. vízie nulovej nehodovosti má Komisia v úmysle do roku 2020 znížiť počet smrteľných nehôd na cestách v EÚ na polovicu v porovnaní s rokom 2010; keďže sa zdá, že pokrok pri znižovaní celkového počtu obetí na životoch a zranených osôb v poslednom čase stagnuje vzhľadom na to, že v roku 2016 prišlo na cestách EÚ o život viac ako 25 000 ľudí a ďalších 135 000 bolo vážne zranených;
- B. keďže pokročilé asistenčné systémy pre vodičov, ako je systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a systém automatického núdzového brzdenia, už teraz preukázateľne prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky a znižujú počet ťažkých nehôd;
- C. keďže bezpečný rozvoj autonómneho riadenia vozidiel je rozhodujúci pre prijatie tejto technológie našou spoločnosťou; keďže sa odhaduje, že zlyhanie ľudského faktora zohráva rozhodujúcu úlohu vo väčšine cestných dopravných nehôd, a preto sa očakáva, že automatizované a autonómne vozidlá podstatne zvýšia bezpečnosť cestnej premávky; keďže naše mestá majú vážne problémy v oblasti mobility, ako aj ďalšie problémy súvisiace so znečistením a zmenou klímy; keďže autonómne vozidlá by mohli priniesť mobilitu osobám, ktoré nie sú schopné riadiť, stimulovať využívanie systémov verejnej dopravy a spoločného využívania automobilov a optimalizovať využívanie infraštruktúry tým, že odľahčia dopravné preťaženie, pretože autonómne vozidlá nebudú potrebovať mestské parkovanie v blízkosti, a zároveň sa zvýši palivová účinnosť a uľahčí používanie alternatívnych zdrojov energie, a tým sa prispeje k plneniu cieľov v oblasti klímy a energetiky do roku 2030 a záväzkov EÚ vyplývajúcich z Parížskej dohody; keďže automatizovaná mobilita by mohla prispieť k realizácii ambícií EÚ tým, že vďaka nej sa priemysel EÚ stane silnejší a konkurencieschopnejší, vzniknú nové pracovné miesta a oživí sa hospodársky rast;
- D. keďže Komisia vo svojom oznámení z 23. novembra 2017 o posilňovaní európskych

energetických sietí (COM(2017)0718) uviedla dopravu ako jedno z odvetví, v ktorých bude mať elektrická energia zásadný význam pre dekarbonizáciu; keďže z tohto dôvodu by sa elektrická mobilita založená na obnoviteľných zdrojoch energie mala podporovať a zároveň by sa mali postupne prestať využívať fosílna palivá s cieľom urýchliť prechod na hospodárstvo s nulovými emisiami skleníkových plynov najneskôr do roku 2050;

- E. keďže etické otázky spojené s používaním týchto technológií si vyžadujú vypracovanie usmernení pre zavedenie umelej inteligencie, ako aj systémy záruk, ktoré zabezpečia koherentné riešenie týchto etických otázok;
 - F. keďže Komisia očakáva, že nový trh s automatizovanými a prepojenými vozidlami bude rásť exponenciálne, pričom odhadované príjmy by mali do roku 2025 presiahnuť 620 miliárd EUR v prípade automobilového priemyslu v EÚ a 180 miliárd EUR v prípade jej odvetvia elektroniky;
 - G. keďže ostatné krajiny, ako sú USA, Spojené arabské emiráty, Čína a Japonsko, v oblasti rozvoja autonómnej jazdy rýchlo napredujú a už teraz prijímajú stratégie pre automatizované vozidlá a priťahujú investície v tejto oblasti; keďže hospodársky dosah automatizovanej mobility v EÚ bude značne závisieť od schopnosti európskeho priemyslu udržať krok s medzinárodnými konkurentmi; keďže Európa je zodpovedná za 23 % celosvetovej produkcie motorových vozidiel, je však potrebné, aby viac investovala do vývoja a uplatňovania bezpečných prepojených a automatizovaných systémov mobility; keďže automatizovaná mobilita ponúka hospodársky potenciál pre mnohé odvetvia vrátane startupov, MSP a priemyslu a víziou EÚ musí byť to, že sa stane svetovým lídrom v oblasti bezpečnej plne autonómnej mobility;
1. zdôrazňuje, že autonómna jazda bude predstavovať zásadnú zmenu paradigmy, vďaka ktorej sa výrazne zmenia existujúce modely mobility a vlastníctva vozidiel; domnieva sa, že ak sa pre autonómnu jazdu vytvorí vhodný rámec, môže to viesť k podstatne efektívnejšiemu využívaniu vozidiel a takisto to môže významnou mierou prispieť k zníženiu dopravného preťaženia a následne k obmedzeniu emisií CO₂ a ďalších znečisťujúcich látok, napríklad prostredníctvom riešení, ako je jazda v konvojoch;
 2. nazdáva sa, že neexistujúce, neúplné alebo rozdielne legislatívne prístupy jednotlivých členských štátov naďalej predstavujú hlavné prekážky na ceste k uvedeniu automatizovaných, a najmä autonómnych vozidiel na trh; domnieva sa, že budú musieť nasledovať regulačné zmeny, aby sa zabezpečila konzistentnosť medzi vnútroštátnymi predpismi v oblasti cestnej premávky, zabránilo sa konfliktom týkajúcim sa regulácie vozidiel na úrovni EÚ a vytvoril sa nadčasový rámec umožňujúci cezhraničnú automatizáciu; vyzýva členské štáty, aby poskytli dostatočnú flexibilitu pre inovácie a potrebné testovanie;
 3. vyzýva Komisiu, aby s ohľadom na globálny charakter automobilového priemyslu naliehavo urýchlila rokovania na úrovni OSN a predložila budúce regulačné zmeny v súlade s výsledkami Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) a v rámci súčasného právneho rámca Viedenského dohovoru z roku 1968; vyzýva Komisiu, aby venovala osobitnú pozornosť spoločným normám v oblasti bezpečnosti vozidiel, typového schvaľovania, spravodlivého a rovnakého prístupu k údajom vygenerovaným palubným systémom a kybernetickej bezpečnosti;

4. zdôrazňuje, že s cieľom prispieť k napĺňaniu našich cieľov v oblasti dopravnej politiky by sa autonómna jazda mala implementovať takým spôsobom, aby významne prispela k systému udržateľnej dopravy, ktorý bude brať ohľad na faktory ako životné prostredie, klíma, bezpečnosť cestnej premávky, hluk a dobrá dostupnosť pre všetkých;
5. zdôrazňuje skutočnosť, že automatizované vozidlá budú mať po sprístupnení na trhu výrazný vplyv na distribúciu a spotrebu tovaru; domnieva sa preto, že je naliehavo potrebné posúdiť tento vplyv a zabezpečiť opatrenia na podporu dotknutých odvetví a ľudí;
6. konštatuje, že niektoré autonómne vozidlá spôsobili obmedzený počet vážnych alebo smrteľných nehôd; domnieva sa preto, že je nevyhnutné, aby boli takéto vozidlá vždy vybavené centrálnou funkciou ľudskej kontroly; vyzýva Komisiu, aby zvažila existujúcu infraštruktúru a vek vozového parku v členských štátoch a riešila koexistenciu prepojených, automatizovaných a autonómnych vozidiel s neprepojenými vozidlami, vodičmi, cyklistami, motocyklistami, chodcami a ostatnými účastníkmi cestnej premávky;
7. domnieva sa, že súčasný postup výnimiek EÚ udeľovaných na základe vnútroštátneho ad hoc posúdenia bezpečnosti je nedostatočný, pretože predstavuje nadmerné investičné riziko a ohrozuje zavedenie technológií automatizovaných vozidiel; vyzýva Komisiu, aby začala pracovať na právnych predpisoch EÚ v oblasti typového schvaľovania automatizovaných a autonómnych vozidiel v súlade s výsledkami EHK OSN, s osobitným odkazom na výsledky pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29; zdôrazňuje, že postupy dohľadu nad trhom v súvislosti s automatizovanými vozidlami počas ich životnosti by mali byť čo najviac štandardizované, transparentné a overiteľné vrátane cezhraničného testovania na otvorených cestách a v skutočných jazdných podmienkach, ako aj pravidelných kontrol technického stavu;
8. vyhlasuje, že treba zaručiť kybernetickú bezpečnosť a že všetky prenosy údajov medzi palubným systémom, centrálnym serverom výrobcu, ostatnými vozidlami a cestnou infraštruktúrou musia byť chránené pred neoprávneným sprístupnením a manipuláciou; pripomína, že Parlament vo svojom uznesení z 13. marca 2018 o Európskej stratégii pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy¹ vyzval Komisiu, aby do konca roka predložila legislatívny návrh o prístupe k palubným údajom a zdrojom; vyzýva Komisiu, aby navrhla spoločnú politiku v oblasti bezpečnosti na základe systémov backendových serverov a noriem kybernetickej bezpečnosti harmonizovaných na európskej úrovni s prihliadnutím na normy EHK OSN; v tejto súvislosti požaduje jasné pravidlá zabezpečujúce rovnaké podmienky prístupu k palubným údajom, ktoré poskytnú ochranu, pokiaľ ide o kybernetickú bezpečnosť a osobné údaje, a zároveň podporia inovácie a spravodlivú hospodársku súťaž;
9. zdôrazňuje, že je dôležité, aby sa v rámci výskumu a technického vývoja v tomto priemysle venovala pozornosť aj klimatickému hľadisku, s osobitným zameraním na zvýšenie využívania energie z obnoviteľných zdrojov v tomto odvetví;
10. zdôrazňuje skutočnosť, že treba jasne regulovať zodpovednosť výrobcov a prevádzkovateľov automatizovaných a autonómnych vozidiel a že používatelia i tretie

¹ Prijaté texty, P8_TA(2018)0063.

strany musia mať k dispozícii náležité práva a mechanizmy nápravy; víta iniciatívu Komisie regulovať zariadenia na záznam údajov v automatizovaných vozidlách a vyzýva Komisiu, aby predložila širší rámec zodpovednosti za škody spôsobené pri nehodách, do ktorých boli zapojené autonómne a automatizované motorové vozidlá;

11. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili a uľahčili potrebné investície, najmä v prípade MSP, s cieľom rozvíjať príslušné technológie, vytvoriť potrebnú podpornú infraštruktúru a zabezpečiť, aby spoločnosť automatizovanú mobilitu lepšie prijala; zdôrazňuje, že cestná infraštruktúra bude pri podpore automatizovaných vozidiel zohrávať kľúčovú úlohu; vyzýva členské štáty, aby investovali do jednoznačných dopravných značiek, cestných označení, mestského mobiliára, bezpečnostných opatrení a komunikačných zariadení a aby tiež prepracovali svoje systémy pravidiel cestnej premávky a podávania správ s cieľom podporiť zblížovanie prístupov v rámci EÚ;
12. vyzýva Komisiu, Radu a členské štáty, aby zabezpečili efektívne využívanie európskej satelitnej technológie GALILEO a technológií pripojenia a dokončili pokrytie vysokorýchlostnou digitálnou sieťou, a tým poskytli lepšie záruky interoperability medzi službami a vyššiu bezpečnosť systémov, pretože medzery v digitálnom pokrytí, najmä v pohraničných regiónoch, znemožňujú cezhraničnú prevádzku automatizovaných a prepojených vozidiel;
13. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby súčasných a budúcich vodičov lepšie informovali o vývoji asistenčných aplikácií určených vodičom, a to prostredníctvom informačných kampaní a školení pre vodičov, v rámci ktorých by sa štandardná výučba vodičov doplnila konkrétnymi usmerneniami týkajúcimi sa fungovania a obmedzení nových technológií vrátane pravidiel informovaného súhlasu v súvislosti s výmenou údajov z palubných systémov a usmerneniami o ekologickej jazde, a aby tiež presadzovali používanie elektrických vozidiel so systémami napájania využívajúcimi energiu z obnoviteľných zdrojov;
14. vyzýva všetkých príslušných aktérov, orgány a členské štáty, aby preukázali spoločné vedenie, koordináciu a spoluprácu s cieľom presadzovať inovácie, zabezpečiť investície do infraštruktúry pre automatizovanú mobilitu a uľahčiť cezhraničné testovanie; nalieha na členské štáty a regióny, aby využili príležitosti, ktoré im ponúka regionálna politika EÚ a európske štrukturálne a investičné fondy, pokiaľ ide o spolufinancovanie investícií do výskumu, inovácií a zavádzanie autonómnej jazdy v rámci európskej dopravy; víta finančnú podporu z rámcového programu EÚ pre výskum a inovácie Horizont 2020 pridelenú na automatizované vozidlá a poukazuje na to, že s cieľom zabezpečiť bezproblémové a efektívnejšie fungovanie budúcich autonómnych systémov je potrebné uskutočniť výskum v oblasti umelej inteligencie; žiada Komisiu, aby v rámci viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027 a programu Horizont Európa 2021 – 2027 a v súlade so zásadou otvorenej vedy ďalej rozšírila výskumné a inovačné programy v oblasti automatizovaných vozidiel a aby sa pritom zamerala najmä na MSP;
15. vyzýva členské štáty, aby zriadili národné monitorovacie strediská na monitorovanie automatizovanej mobility a príslušného vývoja v tejto oblasti, podporovali diskusiu medzi zainteresovanými stranami, pomáhali formulovať vnútroštátne stratégie, ktoré by boli v súlade so stratégiou Únie, presadzovali medzinárodnú diskusiu a zvyšovali povedomie o možnostiach, ako aj rizikách systémov autonómnej jazdy; vyzýva tiež

členské štáty, aby prostredníctvom vhodných platforiem zhromažďovali a analyzovali údaje v záujme neustáleho a účinného monitorovania dopravných nehôd, ktorých účastníkmi sú automatizované a poloautomatizované vozidlá;

16. zdôrazňuje, že zavádzanie technológií prepojenej a automatizovanej mobility v komerčnej cestnej doprave má štrukturálny vplyv na trh práce, najmä v odvetví dopravy; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby aktívne napomáhali dialóg so zainteresovanými stranami vrátane sociálnych partnerov, ako aj ich vzájomný dialóg, ktorý by sa zaoberal otázkou, ako zvládať a zmierňovať túto štrukturálnu zmenu; vyjadruje presvedčenie, že je veľmi dôležité, aby sa v prípade pracovníkov, ktorých práca sa môže v dôsledku automatizácie transformovať alebo ktorých pracovné miesta sa môžu zrušiť, zabezpečila spravodlivá transformácia, aby sa im ponúkli všetky príležitosti, napr. prostredníctvom iniciatív zlepšovania zručností a rekvalifikácie, aby nadobudli zručnosti a vedomosti, ktoré potrebujú na zvládnutie nových technológií, a aby sa im poskytla podpora v období transformácie pracovného trhu;
17. uznáva, že autonómna doprava pokrýva všetky formy riadených, automatizovaných a autonómnych dopravných prostriedkov v cestnej, železničnej, leteckej, námornej a vnútrozemskej vodnej doprave; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby rozšírili svoje politiky v oblasti autonómnej jazdy tak, aby zahŕňali aj hromadnú dopravu, a aby svoju víziu rozšírili na všetky druhy dopravy.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| | |
|---|---|
| Dátum prijatia | 5.11.2018 |
| Výsledok záverečného hlasovania vo výbore | +: 46 -: 1 0: 4 |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | 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 prítomní na záverečnom hlasovaní | 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 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní | Michael Gahler, Ulrike Rodust |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| 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 |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

INFORMÁCIE O PRIJATÍ V GESTORSKOM VÝBORE

| | |
|---|--|
| Dátum prijatia | 22.11.2018 |
| Výsledok záverečného hlasovania | + : 33 - : 3 0 : 0 |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | 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 Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile |
| Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní | Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Franck Proust, Anders Sellström, Henna Virkkunen |
| Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní | Clare Moody, Flavio Zanonato |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

| 33 | + |
|-----------|---|
| ALDE | Gesine Meissner, Pavel Telička |
| ECR | Mark Demesmaecker, Roberts Zīle |
| 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 |
|---|---|
| | |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania