



---

*Odbor za industrijo, raziskave in energetiko*

---

**2018/2089(INI)**

21.11.2018

## **MNENJE**

Odbora za industrijo, raziskave in energetiko

za Odbor za promet in turizem

o avtonomni vožnji v evropskem prometu  
(2018/2089(INI))

Pripravljaivec mnenja: Hans-Olaf Henkel

PA\_NonLeg

## POBUDE

Odbor za industrijo, raziskave in energetiko poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- A. ker si Komisija prizadeva do leta 2020 prepoloviti število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU v primerjavi z letom 2010, kar je v skladu s cilji „vizije nič žrtev“; ker se zdi, da v zadnjem času ni napredka pri zmanjševanju skupnega števila smrtnih žrtev in poškodb, saj je leta 2016 na cestah v EU izgubilo življenje več kot 25.000 ljudi, še 135.000 pa je bilo hudo ranjenih;
- B. ker so napredni sistemi za pomoč voznikom, kot sta opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu in samodejno zaviranje v sili, že prispevali k varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju števila hudih nesreč;
- C. ker je varen razvoj avtonomne vožnje bistven za sprejetje te tehnologije v naši družbi; ker imajo po ocenah človeške napake odločilno vlogo v večini prometnih nesreč in se pričakuje, da bodo avtomatizirana in avtonomna vozila bistveno izboljšala varnost v cestnem prometu; ker se naša mesta soočajo z velikimi težavami v zvezi z mobilnostjo, ki jim je treba prišteti onesnaženje in podnebne spremembe; ker bi lahko avtonomna vozila omogočila mobilnost tistim, ki ne morejo voziti, spodbujala uporabo javnega prevoza in sisteme souporabe avtomobilov ter optimizirala uporabo infrastrukture s tem, da bi razbremenila prometne zastoje, saj bo z avtonomnimi vozili potrebnih manj bližnjih mestnih parkirišč, boljša bo učinkovitost porabe goriva in lažja uporaba alternativnih virov energije, kar bo prispevalo k izpolnjevanju podnebnih in energetskih ciljev za leto 2030 ter zavez EU v okviru Pariškega sporazuma; ker bi lahko avtomatizirana mobilnost prispevala k uresničevanju ambicij EU, saj bi okrepila industrijo in jo naredila bolj konkurenčno, ustvarila nova delovna mesta in spodbudila gospodarsko rast;
- D. ker je Komisija v svojem sporočilu z dne 23. novembra 2017 o krepitvi energetskih omrežij v Evropi (COM(2017)0718) promet uvrstila med sektorje, v katerih bo električna energija bistvena za razogljičenje; ker je zato treba spodbujati električno mobilnost, ki temelji na obnovljivih virih energije, in hkrati postopno opuščati fosilna goriva, da bi pospešili prehod na gospodarstvo z ničelnimi neto emisijami toplogrednih plinov najpozneje do leta 2050;
- E. ker je treba zaradi etičnih vprašanj, povezanih z uporabo teh tehnologij, pripraviti smernice za uvedbo umetne inteligence in vzpostaviti sisteme, ki bodo zagotavljali, da se ta etična vprašanja usklajeno obravnavajo;
- F. ker Komisija pričakuje eksponentno rast novega trga avtomatiziranih in povezanih vozil, pri čemer se ocenjuje, da bodo prihodki do leta 2025 presegli 620 milijard EUR v avtomobilski industriji EU in 180 milijard EUR v njenem sektorju elektronike;
- G. ker druge države, kot so ZDA, Združeni arabski emirati, Kitajska in Japonska, hitro napredujejo pri razvoju avtonomne vožnje in že sprejemajo strategije za avtomatizirana vozila ter privabljajo naložbe na tem področju; ker bo gospodarski učinek avtomatizirane mobilnosti v EU močno odvisen od zmožnosti evropske industrije, da

ostane v koraku z mednarodnimi tekmeči; ker Evropa predstavlja 23 % svetovne proizvodnje motornih vozil, vendar mora več vlagati v razvoj in uporabo varnih povezanih in avtomatiziranih sistemov mobilnosti; ker ima avtomatizirana mobilnost velik gospodarski potencial za številne sektorje, vključno z zagonskimi ter malimi in srednjimi podjetji in industrijo, in ker mora imeti EU vizijo postati vodilna svetovna sila za popolnoma avtonomno mobilnost, ki bo varna;

1. poudarja, da bo avtonomna vožnja pomenila veliko spremembo paradigme, ki bo bistveno spremenila sedanje modele mobilnosti in lastništva vozil; meni, da lahko avtonomna vožnja, če bo ustrezno regulirana, bistveno izboljša učinkovitost uporabe vozil in znatno prispeva k zmanjšanju zastojev, s tem pa tudi k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal, na primer z rešitvami, kot je samodejna vožnja v koloni;
2. meni, da so za uvedbo avtomatiziranih in zlasti avtonomnih vozil na trg še vedno velika ovira nacionalni zakonodajni pristopi, ki so nepopolni, se med seboj razlikujejo ali sploh ne obstajajo; meni, da bo treba uvesti regulativne spremembe, ki bi zagotovile skladnost med nacionalnimi prometnimi predpisi, preprečile konflikte zaradi predpisov o vozilih na ravni EU in oblikovale okvir, ki bo kos izzivom prihodnosti in bo omogočal čezmejno avtomatizacijo; poziva države članice, naj bodo dovolj prožne za uvedbo inovacij in potrebno testiranje;
3. poziva Komisijo, naj zaradi globalne narave avtomobilske industrije nujno pospeši pogajanja na ravni OZN in predstavi prihodnje regulativne spremembe v skladu z rezultati Ekonomske komisije OZN za Evropo (v nadaljnjem besedilu: UN/ECE) in v okviru sedanjega pravnega okvira Dunajske konvencije iz leta 1968; poziva jo tudi, naj posveti posebno pozornost skupnim standardom na področju varnosti vozil, homologacije, pravičnega in enakega dostopa do podatkov, ki se ustvarjajo v vozilih, in kibernetске varnosti;
4. poudarja, da bi bilo treba za prispevanje k uresničevanju naših ciljev prometne politike uvesti avtonomno vožnjo, ki bi znatno prispevala k trajnostnemu prometnemu sistemu, v katerem se upoštevajo dejavniki, kot so okolje, podnebje, varnost v cestnem prometu, hrup in dostopnost za vse;
5. poudarja, da bodo avtomatizirana vozila, ko bodo na voljo na trgu, močno vplivala na distribucijo in potrošnjo blaga; zato meni, da je treba nujno oceniti ta vpliv in zagotoviti ukrepe za podporo prizadetim sektorjem in ljudem;
6. ugotavlja, da je nekaj avtonomnih vozil povzročilo omejeno število hudih ali smrtnih nesreč; zato meni, da morajo biti ta vozila nujno vedno opremljena s centralno funkcijo, ki vozniku kadar koli omogoča prevzem nadzora nad vozilom; poziva Komisijo, naj upošteva obstoječo infrastrukturo in starost voznega parka v državah članicah ter obravnava soobstoj povezanih, avtomatiziranih in avtonomnih vozil ter nepovezanih vozil, voznikov, kolesarjev, motoristov, pešcev in vseh drugih udeležencev v cestnem prometu;
7. meni, da sedanji postopek izjem v EU, odobrenih na podlagi nacionalnih ad hoc ocen varnosti, ne zadostuje, saj predstavlja preveliko naložbeno tveganje in ogroža uvedbo tehnologij za avtomatizacijo vozil; poziva Komisijo, naj začne pripravljati zakonodajo EU o homologaciji avtomatiziranih in avtonomnih vozil v skladu z rezultati UN/ECE,

zlasti delovne skupine 29; poudarja, da bi morali biti postopki nadzora trga, povezani z avtomatiziranimi vozili, za celotno življenjsko dobo vozil čim bolj standardizirani, pregledni in preverljivi, vključno s čezmejnimi preskušanjem na odprtih cestah in v dejanskih voznih razmerah ter rednimi tehničnimi pregledi;

8. izjavlja, da je treba zagotoviti kibernetško varnost in da morajo biti vsi prenosi podatkov med sistemom v vozilu, centralnim strežnikom proizvajalca, drugimi vozili in cestno infrastrukturo zaščiteni pred nepooblaščenim razkritjem in manipulacijo; opozarja, da je v svoji resoluciji z dne 13. marca 2018 o evropski strategiji za kooperativne inteligentne prometne sisteme<sup>1</sup> pozval Komisijo, naj do konca leta predloži zakonodajni predlog o dostopu do podatkov in virov v vozilu; poziva Komisijo, naj predlaga skupno varnostno politiko, ki bo temeljila na zalednih sistemih strežnikov in standardih kibernetške varnosti, usklajenih na evropski ravni, pri čemer naj upošteva norme UN/ECE; v zvezi s tem poziva k jasnim pravilom, ki bodo zagotovila enake konkurenčne pogoje za dostop do podatkov v vozilu, omogočala zaščito pri težavah na področju kibernetške varnosti in varstva osebnih podatkov ter spodbujala inovacije in pošteno konkurenco;
9. poudarja, da je pri raziskavah in tehnološkem razvoju v tem sektorju potreben tudi podnebni vidik, s posebnim poudarkom na povečanju uporabe obnovljivih virov energije;
10. poudarja, da je treba odgovornost proizvajalcev in upravljavcev avtomatiziranih in avtonomnih vozil jasno urediti, uporabniki in tretje osebe pa morajo imeti zagotovljene ustrezne pravice in mehanizme pravnega varstva; pozdravlja pobudo Komisije za zakonsko ureditev zapisovalnikov podatkov za avtomatizirana vozila in Komisijo poziva, naj pripravi širši okvir odgovornosti za škodo zaradi nesreč, v katerih so udeležena avtonomna in avtomatizirana motorna vozila;
11. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo in olajšajo potrebne naložbe, zlasti v malih in srednjih podjetjih, za razvoj ustreznih tehnologij in vzpostavitev potrebne podpore za infrastrukturo ter za večjo podporo javnosti avtomatizirani mobilnosti; poudarja, da bo imela cestna infrastruktura bistveno vlogo pri podpiranju avtomatiziranih vozil; poziva države članice, naj vlagajo v nedvoumne cestne znake, označbe in opremo ter varnostne ukrepe in komunikacijske sisteme ter naj pregledajo nacionalne sisteme prometnih predpisov in poročanja, da bi podprle njihovo zblíževanje po vsej EU;
12. poziva Komisijo, Svet in države članice, naj zagotovijo učinkovito uporabo evropske satelitske tehnologije GALILEO in tehnologij povezljivosti ter naj do konca izvedejo pokritost z digitalnim omrežjem za visoke hitrosti, kar bi zagotovilo boljšo interoperabilnost med storitvami in večjo varnost sistemov, saj vrzeli v digitalni pokritosti, zlasti v obmejnih regijah, onemogočajo čezmejno delovanje avtomatiziranih in povezanih vozil;
13. poziva Komisijo in države članice, naj z informacijskimi kampanjami in usposabljanji za voznike poskrbijo, da bodo sedanji in prihodnji vozniki bolje seznanjeni z razvojem aplikacij za pomoč voznikom, ter dopolnijo standardne učne ure vožnje s posebnimi

---

<sup>1</sup> Sprejeta besedila, P8\_TA(2018)0063.

navodili o delovanju in omejitvah novih tehnologij, vključno s pravili o informirani privolitvi v zvezi s sistemi, vgrajenimi v vozilu, izmenjavo podatkov in smernicami za okolju prijazno vožnjo, spodbujajo pa naj tudi uporabo električnih vozil s sistemi za polnjenje z energijo iz obnovljivih virov;

14. poziva vse ustrezne akterje, organe in države članice, naj izkažejo sodelovalno vodenje ter se usklajujejo in sodelujejo pri spodbujanju inovacij, zaščiti naložb v infrastrukturo za samodejno mobilnost in lažjem čezmejnem testiranju; poziva države članice in regije, naj izkoristijo priložnosti v okviru regionalne politike EU ter evropskih strukturnih in investicijskih skladov za sofinanciranje naložb v raziskave, inovacije in izvajanje avtonomne vožnje v evropskem prometu; pozdravlja finančno podporo iz okvirnega programa EU Obzorje 2020 za raziskave in inovacije na področju avtomatiziranih vozil in poudarja, da so na področju umetne inteligence potrebne raziskave, da bi bili avtonomni sistemi v prihodnosti enostavnejši in učinkovitejši; poziva Komisijo, naj v večletnem finančnem okviru za obdobje 2021–2027 in v programu Obzorje Evropa 2021–2027 ter v skladu z načelom odprte znanosti nadalje razširi raziskovalne in inovacijske programe za avtomatizirana vozila;
15. poziva države članice, naj vzpostavijo nacionalne službe za spremljanje avtomatizirane mobilnosti in z njo povezanega razvoja, spodbujajo razpravo med deležniki, pomagajo oblikovati nacionalne strategije v skladu s strategijo Unije, spodbujajo mednarodno razpravo ter ozaveščajo o priložnostih in nevarnostih avtomatiziranih sistemov vožnje; poziva jih tudi, naj zbirajo in analizirajo podatke prek ustreznih platform za stalno in učinkovito spremljanje nesreč, v katerih so udeležena avtomatizirana ali polavtomatizirana vozila;
16. poudarja, da ima uporaba tehnologij za povezano in avtomatizirano mobilnost v komercialnem cestnem prometu strukturne učinke na trg dela, zlasti v prometnem sektorju; poziva Komisijo in države članice, naj dejavno spodbujajo dialog z deležniki in med njimi, vključno s socialnimi partnerji, o tem, kako obvladovati in ublažiti to strukturno spremembo; meni, da je nujno zagotoviti pravičen prehod za vse morebitne delavce, katerih delovna mesta bi se lahko zaradi avtomatizacije preoblikovala ali bi izginila, in jim ponuditi vse razpoložljive možnosti, na primer s pobudami za izpopolnjevanje in prekvalifikacijo, da bi pridobili spretnosti in znanje, ki jih bodo potrebovali za obvladovanje novih tehnologij, ter jih podpirati med spremembami na trgu dela;
17. ugotavlja, da avtonomni promet zajema vse oblike daljinsko vodenih, avtomatiziranih in avtonomnih oblik cestnega, železniškega, zračnega prometa in prometa po morju ali celinskih vodnih poteh; poziva Komisijo in države članice, naj v svojo politiko na področju avtonomne vožnje vključijo skupni prevoz, svojo vizijo pa razširijo na vse vrste prevoza.

## INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

<b>Datum sprejetja</b>	5.11.2018
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+:               46 -:               1 0:               4
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	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 Kurumbašev (Peter Kouroumbashev), Miapetra Kumpula-Natri, Paloma López Bermejo, Edouard Martin, Tilly Metz, Dan Nica, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Carolina Punset, Massimiliano Salini, Neoklis Silikiotis (Neoklis Sylikiotis), Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimir Uručev (Vladimir Urutchev), Kathleen Van Brempt, Lieve Wierinck, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	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
<b>Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Michael Gahler, Ulrike Rodust

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU  
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

<b>46</b>	<b>+</b>
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 Uručev (Vladimir Urutchev), Anna Záborská
S&D	Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Jens Geier, Theresa Griffin, Jeppe Kofod, Peter Kurumbašev (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

<b>1</b>	<b>-</b>
EFDD	Jonathan Bullock

<b>4</b>	<b>0</b>
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Paloma López Bermejo, Sofia Sakorafa, Neoklis Silikiotis (Neoklis Sylikiotis)

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani