



2018/2089(INI)

16.10.2018

OPINIÓN

de la Comisión de Asuntos Jurídicos

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la conducción autónoma en los transportes europeos
(2018/2089(INI))

Ponente de opinión (*): Emil Radev

(*): Comisión asociada – artículo 54 del Reglamento interno

PA_NonLeg

SUGERENCIAS

La Comisión de Asuntos Jurídicos pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que el rápido ritmo del desarrollo tecnológico, tanto en el sector del transporte como en el sector de la robótica y la inteligencia artificial, tiene un impacto significativo en la economía y la sociedad; que los vehículos autónomos cambiarán considerablemente nuestra vida cotidiana, determinarán el futuro del transporte por carretera a escala mundial, reducirán el coste del transporte, mejorarán la seguridad vial, aumentarán la movilidad y reducirán los impactos medioambientales; que el sector del transporte por carretera podría abrir la vía a nuevos servicios y modalidades de transporte, respondiendo así a la creciente demanda de movilidad de personas y mercancías, pudiendo contribuir incluso a revolucionar la planificación urbana;
- B. Considerando que el despliegue de los vehículos autónomos, previsto ya para 2020, aportará ventajas considerables, pero también conlleva una serie de nuevos riesgos, en particular en relación con la seguridad del tráfico por carretera, la responsabilidad civil y los seguros, la ciberseguridad, los derechos de propiedad intelectual, la protección de datos y el acceso a los datos, las infraestructuras técnicas, la normalización y el empleo; que todavía no se conoce por completo el efecto a largo plazo de la movilidad autónoma en el empleo y el medio ambiente; que es de vital importancia garantizar que el marco jurídico de la Unión sea apropiado para responder adecuadamente a estos retos y aumentar la sensibilización y aceptación públicas de los vehículos autónomos;
 1. Señala que las normas vigentes en materia de responsabilidad, como la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos (Directiva relativa a la responsabilidad por productos defectuosos) y la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), no están diseñadas para dar respuesta a los retos que plantea el uso de vehículos autónomos y subraya que cada vez hay más pruebas de que el actual marco reglamentario, especialmente con respecto a la responsabilidad, las pólizas de seguro, el registro y la protección de los datos personales, ya no será suficiente ni adecuado cuando haya que hacer frente a los nuevos riesgos derivados del aumento de la automatización, la conectividad y la complejidad de los vehículos;
 2. Opina que, a raíz de los dinámicos cambios tecnológicos del sector, es necesario aclarar quién debe asumir la responsabilidad en caso de accidentes causados por vehículos completamente autónomos, y cuando el nivel de autonomía implica que el vehículo puede ser conducido tanto de forma completamente autónoma, como también por un conductor, es necesario poder determinar de manera inequívoca quién es el culpable en cada caso particular; subraya que debe comprobarse en particular si, habida cuenta de que hasta el momento únicamente una cantidad muy reducida de accidentes se debe a problemas técnicos, podría resultar adecuado un traspaso de la responsabilidad al

productor que, como elemento constitutivo de riesgo sin relación con la responsabilidad, apela únicamente al peligro de la comercialización de un vehículo autónomo; asimismo, hace hincapié en que debe comprobarse si este traspaso de la responsabilidad podría compensarse de forma adecuada mediante obligaciones precisas en materia de seguridad vial por parte del propietario del vehículo y obligaciones de instrucción frente al conductor correspondiente; pide, por consiguiente, a la Comisión que lleve a cabo una evaluación exhaustiva, que adapte el actual marco jurídico de la Unión y que introduzca, en caso necesario, nuevas normas sobre la atribución de responsabilidades; invita, asimismo, a la Comisión a que evalúe y supervise la posible implantación de instrumentos adicionales de la Unión en consonancia con la evolución de la inteligencia artificial;

3. Destaca los riesgos que conlleva la tendencia creciente del tráfico mixto entre los vehículos tradicionales y autónomos, lo que requerirá más pruebas sobre el terreno con el fin de apoyar la investigación y el desarrollo con perspectivas de futuro a cargo de las empresas y organismos públicos y privados, pero también para ofrecer datos concretos que ayuden a adaptar debidamente las normas de responsabilidad civil;
4. Subraya que una posible solución para subsanar las lagunas y las deficiencias existentes podría ser la creación de un régimen de seguro sin determinación de culpabilidad en el caso de daños causados por vehículos autónomos;
5. Subraya la necesidad de que no existan limitaciones de responsabilidad en relación con la naturaleza y alcance de la responsabilidad civil, con arreglo a lo dispuesto en su Resolución sobre normas de Derecho civil sobre robótica¹, de 16 de febrero de 2017, con el fin de garantizar una protección adecuada a las víctimas;
6. Considera que un enfoque a escala de la Unión incentivará el desarrollo transfronterizo de sistemas de transporte autónomos, fomentará la competitividad de la industria automovilística de la Unión, garantizará un elevado nivel de protección del consumidor y evitará la fragmentación del mercado interior;
7. Subraya la necesidad de garantizar un acceso equitativo al mercado para los proveedores independientes de servicios de automoción en el ámbito de mantenimiento y reparación de vehículos autónomos; recuerda que estos operadores, en particular los productores de piezas y los pequeños talleres y puntos de mantenimiento, constituyen un elemento importante de la competencia en el mercado de la automoción e influyen positivamente en la disponibilidad y los precios de los servicios de este tipo;
8. Subraya la necesidad de tomar en consideración las modificaciones de los acuerdos internacionales, como, por ejemplo, la Convención de Viena sobre la Circulación Vial y a la Convención de Viena sobre Señalización Vial y Luminosa, destinadas a facilitar el despliegue de vehículos completamente autónomos;
9. Acoge con satisfacción las propuestas de la Comisión de regular la protección de los vehículos contra los ciberataques y de equipar a los vehículos autónomos con registradores de datos como parte de la revisión del Reglamento en materia de seguridad general para los vehículos autónomos, a fin de determinar la causa de los accidentes y

¹ DO C 252 de 18.7.2018, p. 239.

dilucidar quién es responsable en caso de accidente; Subraya que la movilidad autónoma entraña un enorme reto en materia de privacidad y protección de los datos personales, en particular debido a que está directamente vinculada a una necesidad de geolocalización y un seguimiento permanente de la circulación de este tipo de vehículos, y pide a la Comisión que aclare en mayor medida las normas sobre la protección y el intercambio de los datos recogidos por dichos vehículos, especialmente aquellos datos que identifiquen indirectamente a las personas, así como sobre el acceso a dichos datos, al tiempo que se respetan plenamente las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo; observa que debe examinarse si se puede garantizar, y de qué forma, que los consumidores puedan llevar a cabo el seguimiento y el control del acceso a los datos registrados, a fin de respetar tanto el RGPD como su derecho a defenderse en caso que se cuestione su responsabilidad, tomando también en consideración la utilización de tecnología de cadena de bloques con este fin; pide a la Comisión que permita la interoperabilidad entre los distintos sistemas y la portabilidad de datos, para evitar que se generen efectos de saturación y fomentar una competencia justa y las innovaciones, de modo que los consumidores también puedan elegir entre diferentes proveedores de servicios y los prestadores de servicios de vehículos más pequeños no se vean privados de su medio de subsistencia;

10. Señala que surgirán cuestiones similares en relación con los derechos de propiedad intelectual y los correspondientes derechos de explotación por lo que se refiere a la inteligencia artificial en la movilidad autónoma, así como en otros ámbitos, tales como los derechos de propiedad y de explotación de los códigos, los datos y los inventos creados por la propia inteligencia artificial; considera, no obstante, que deben encontrarse soluciones a estas cuestiones que sean lo más generales posible.
11. Llama la atención acerca de que la elaboración de un nuevo marco legislativo de regulación de la movilidad autónoma deberá superar obstáculos en cuanto al desarrollo del progreso tecnológico, la investigación y la innovación.

INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Fecha de aprobación	10.10.2018
Resultado de la votación final	+: 22 -: 0 0: 0
Miembros presentes en la votación final	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
Suplentes presentes en la votación final	Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Angelika Niebler, Virginie Rozière, Tiemo Wölken

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

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

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones