



2020/2014(INL)

15.7.2020

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Retsudvalget

med henstillinger til Kommissionen om civilretlig erstatningsansvarsordning
for kunstig intelligens
(2020/2014(INL))

Ordfører for udtalelse: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Initiativ – forretningsordenens artikel 47)

PA_INL

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Retsudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

- der henviser til artikel 225 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til Rådets direktiv 85/374/EØF¹,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 56,
- A. der henviser til, at kunstig intelligens (AI) og andre nye digitale teknologier har potentiale til at forandre vores samfund og økonomier til det bedre; der henviser til, at det ikke desto mindre er umuligt fuldstændigt at udelukke muligheden af skade på eller tab af liv som følge af anvendelsen af disse teknologier;
- B. der henviser til, at der i forskellige transportsektorer er blevet anvendt varierende grader af automatisering og kunstig intelligens; der henviser til, at kunstig intelligens involverer brug af mange typer teknologier såsom selvkørende køretøjer, ubemandede luftfartøjssystemer og intelligente trafikstyringsløsninger;
- C. der henviser til, at den civile retlige ansvarsramme i Unionen suppleres af nationale ansvarsordninger, og at begge bør afspejle de nye komplekse teknologier for at garantere det højeste beskyttelsesniveau og samtidig understøtte teknologisk innovation; der henviser til, at EU mangler en harmoniseret civilretlig erstatningsansvarsordning for AI-produkter. der henviser til, at incitamenter til udnyttelse og anvendelsen af AI i EU bør være højeste prioritet for Unionen og en gennemgående målsætning for udviklingen af de ansvarsretlige rammer vedrørende AI-produkter; der henviser til, at det af data fremgår, at op mod 90 % af alle trafikulykker i hvert fald delvist skyldes menneskelige fejl; der henviser til, at selvkørende køretøjer bør underlægges en etisk ramme; der henviser til, at indførelsen af en sådan ramme kan forhindre fejl i maskinernes beslutningstagning og algoritmer, men at det er nødvendigt med en harmoniseret ansvarsordning for at sikre, at der ydes fuld erstatning for alle skader forårsaget af AI-systemer;
- D. der henviser til, at EU-lovgivning og national lovgivning bør sikre en høj sikkerhed af produkt- og tjenesteydelser både på forhånd og gennem hele et produkts livscyklus og samtidig muliggøre erstatning til ofre efterfølgende; der henviser til, at teknologisk udvikling inden for AI bør forblive menneskeorienteret, og at produkter og anvendelsesmuligheder, der benytter AI, bør bidrage til menneskelig trivsel og god livskvalitet;
1. understreger, at AI kan anvendes på forskellige niveauer i køretøjer, i transportinfrastruktur og for de forskellige transportformer, og at den har en væsentlig indvirkning på graden af selvstyring for automatiserede kørselssystemer, der spænder fra fuld førerkontrol til fuld autonomi, og at der følgelig sker en glidende forskydning af det

¹ Rådets direktiv 85/374/EØF af 25. juli 1985 om tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om produktansvar (EFT L 210 af 7.8.1985, s. 29).

civilretlige ansvar fra føreren over på andre parter, jo højere graden af autonomien i de automatiserede kørselssystemer; opfordrer til klare EU-definitioner for alle slags transportformer og infrastruktur, der kører på AI-software, og en tilsvarende risikoklassificering til at støtte en ansvarsordning i forbindelse med afklaring af spørgsmål om ansvar for at sikre de højeste sikkerheds- og sikringsstandarder, idet det understreges, at sikkerhed er af afgørende betydning i transportsektoren, og at det kan beskrives som det ene aspekt ved sagen, idet ansvaret er det andet aspekt;

2. minder om, at transportsektoren har inkorporeret AI-teknologi i årtier, navnlig med indførelsen af automatisk styring af togdriften (ATO), herunder i bymæssige områder, hvor automatiseret, førerløs drift har øget systemdisponibiliteten, netværkskapaciteten og driftseffektiviteten;
3. understreger, at automatiserede funktionaliteter kan føre til betydelige sikkerhedsmæssige forbedringer på mellemlang og lang sigt, men også til uforudsete følger, for så vidt angår eksempelvis cybersikkerhed og datafortrolighed; bemærker, at selv om sameksistensen af forskellige former for automatisering udgør en udfordring, kan AI også anvendes til planlægning og styring af logistikkæder og til at øge effektiviteten, modstandsdygtigheden, pålideligheden, bæredygtigheden, interoperabiliteten og fleksibiliteten, og at den har et enormt potentiale for personer med handicap og nedsat mobilitet; fremhæver behovet for et øget niveau af myndighedskontrol under en EU-ordning for civilretligt erstatningsansvar for AI-produkter for at kunne sikre sikkerheden for personer med handicap og nedsat mobilitet;
4. understreger vigtigheden af at definere en klar ansvarsfordeling mellem softwareudviklere, producenter af forskellige komponenter, tjeneste- og dataudbydere, operatører og slutbrugere for at sikre den bedst mulige produktsikkerhed og respekt for forbrugernes rettigheder; påpeger, at det er nødvendigt at sikre en passende fordeling af risici, der opstår som følge af det nye digitale samspil mellem infrastruktur og køretøjer, og at anvende en retfærdig ansvarsordning i forbindelse med operative softwarefejl, netværkssvigt og risici i forbindelse med programmeringsvalg, som i øjeblikket ikke er tilstrækkeligt dækket;
5. understreger, at der for AI-relaterede anvendelser inden for transportsektoren med en specifik højrisikoprofil er behov for en risikobaseret tilgang afhængigt af automatiseringsniveauet og systemets selvlæringsniveau; påpeger behovet for lovkrav om AI-applikationer med høj risikoprofil; bemærker dog, at denne tilgang ikke bør baseres på en forudgående udpegning af visse sektorer, som f.eks. transport, som værende sektorer, der opererer med højrisikobetonet AI, men derimod på områdespecifikke og teknologineutrale vurderinger; fremhæver behovet for, at sådanne krav harmoniseres i hele Unionen for at sikre det højeste produktsikkerhedsniveau og det minimale risikoniveau for brugerne, samtidig med at der anvendes AI-systemer, og den grundlæggende betydning, som forsigtighedsprincippet, jf. artikel 191 i TEUF, har for risikoanalyse og risikostyring; opfordrer til en passende reaktion på behovet for en passende tilgang til databeskyttelse og håndtering af de risici, der er forbundet med hacking og cyberkriminalitet;
6. bemærker, at producenten i henhold til de nugældende regler om produktsikkerhed er erstatningsansvarlig, medmindre andet er bevist, og at producenten og/eller udvikleren

har bevisbyrden; fremhæver, at dette princip bør udstrækkes til AI-produkter; anbefaler, at en operatør, der har en højere grad af kontrol end ejeren eller brugeren af et faktisk produkt eller en faktisk tjeneste, der er udstyret med AI, i tilfælde, hvor producenten og/eller udvikleren har vist sig ikke at være ansvarlig, er den part, der anses for bedst at være i stand til at styre risiciene, og bevisbyrden bør derfor overgå til operatøren; bemærker, at enhver forpligtelse bør påhvile den aktør, der er bedst i stand til at håndtere risikoen; understreger, at forbrugerens samtykke er et grundlæggende princip for udviklingen af transporttjenester inden for kunstig intelligens; opfordrer indtrængende Kommissionen til at etablere midler til at certificere sådanne tjenester; noterer sig, at beskyttelsen af EU-borgerne og EU-baserede virksomheder, der anvender teknologier med kunstig intelligens, kræver en klar ansvarsdeling mellem de forskellige involverede parter, uanset hvorvidt disse parter er EU-baserede eller ej (ekstraterritorial virkning);

7. understreger behovet for at sikre mindst samme produktsikkerhedsniveau som det nuværende, idet der også tages hensyn til EU's mål om nul-emission, at gøre det lettere for ofre for ulykker at få adgang til retsmidler, undgå at øge de nuværende sagsomkostninger og undgå retsusikkerhed, navnlig for virksomheder, der markedsfører deres produkter i Unionen og globalt; fremhæver i denne forbindelse nødvendigheden af at yde hurtig erstatning til ofre, uanset erstatningsansvarskæden;
8. er af den opfattelse, at ansvaret i sidste instans til trods for niveauet af automatisering og integration af AI i transportsystemer og køretøjer altid skal påhvile fysiske og juridiske personer med henblik på at sikre juridisk sikkerhed og for samtidig at tilskynde til investeringer og korrekt anvendelse af teknologien;
9. understreger, at det er vigtigt at sikre, at førerne er ordentligt uddannet og altid fuldt ud er opmærksomme på et køretøjs automatiseringsniveau og deres ansvarsniveau, og at de bør oplyses om deres køretøjs AI-systemer og tilhørende begrænsninger i sådanne systemer, såsom aktivering, deaktivering, svigt; desuden bør indbyggede funktionaliteter i køretøjet med jævne mellemrum minde føreren om, at han eller hun har ansvaret for at føre kontrol med køretøjets status og give klare advarsler til føreren om AI-systemets begrænsninger; fremhæver, at førere ikke kan holdes ansvarlige, hvis det er fastslået, at de på lovlig vis har anvendt automatiske køresystemer;
10. bemærker, at der er behov for registreringsteknologi til registrering af hændelsesforløb i tilfælde af alvorlige ulykker under fuld overholdelse af lovgivningen om databeskyttelse og privatlivets fred, og som gør det muligt at finde frem til den ansvarlige fysiske eller juridiske person; fremhæver den centrale rolle, som datalagring, -deling og -forvaltning vil have for anvendelsen af kunstig intelligens i forbindelse med mobilitet og understreger, at registreringsanordninger under ingen omstændigheder bør anvendes som permanente sporingssystemer; opfordrer til mere forskning og udvikling gennem både offentlige og private midler og flere afprøvninger for at øge produktsikkerheden og dermed trafiksikkerheden, og i det mindste også at levere konkrete data, der kan bidrage til yderligere udvikling; bemærker, at der er brug for en topmoderne underliggende infrastruktur, et intelligent transportsystem, der opererer med opdaterede, klare og fortolkelige data for at begrænse hændelser til et minimum;
11. opfordrer til en yderligere analyse af behovet for at tilpasse Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2006/126/EF² og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF³ som følge af automatiserede funktioner i køretøjer; opfordrer indtrængende Kommissionen til at foretage periodiske vurderinger af EU's retlige rammer for transport for at sikre, at det er i stand til at håndtere de sikkerheds- og erstatningsansvarsmæssige problemstillinger, der knytter sig til integration af AI-teknologi; opfordrer desuden Kommissionen til at udforske muligheden for i EU's produktsikkerhedslovgivning at indføre krav, der tager hånd om de sikkerhedsrisici, som datafejl udgør;

12. understreger, at ansvarsordninger i tilfælde af en ulykke eller en overtrædelse af færdselsloven skal udformes omhyggeligt for hvert automatiseringsniveau og AI-integrationsniveau og skal formidles klart til brugerne for at sikre en gnidningsløs overgang fra fuldt føreransvar til fuldt producent- og operatøransvar;
13. bemærker, at hvorvidt førerløse systemer inden for transportnetværk, såsom automatiserede køretøjer og ubemandede luftfartøjssystemer, kan integreres i infrastrukturen for henholdsvis land- og lufttransport afhænger af mange forskellige signaler og betingelser og af eventuelle risici eller hindringer af enhver art, der måtte opstå; bemærker, at en sådan øget anvendelse, navnlig i byområder, løbende vil sætte den eksisterende ordening for civilretligt ansvar på prøve, og opfordrer derfor til en regelmæssig opdatering af de digitale kort, trafikstyringssystemer og datadelingsregler, således at der sikres et obligatorisk passende minimum af oplysninger om og instruktioner til brug af produkter, der er udstyret med AI, og om vejnettet samt for den korrekte udvikling og udbredelse af U-space; er af den opfattelse, at et antropocentrisk perspektiv skal være grundlag for enhver opdatering og udvikling af de retlige rammer for automatisering og AI-integration inden for transport;
14. anmoder Kommissionen om at forelægge retningslinjer for at undgå forskellige lovgivningsmæssige tilgange på nationalt plan under hensyntagen til direktiv 85/374/EØF og de nugældende nationale ansvarsordninger; understreger behovet for en EU-ramme for civilretligt ansvar og understreger, at fragmentering ville være yderst skadelig for udviklingen af sådanne teknologier, for EU-virksomhedernes, især SMV'ernes, konkurrenceevne, og at det ville undergrave retssikkerheden og sikkerheden og hindre hurtig erstatning til ofre; bemærker, at erstatningsansvaret bør påhvile den aktør, der er bedst i stand til at håndtere risikoen, på grundlag af en behørig retssag.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT L 263 af 7.10.2009, s. 11).

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	14.7.2020
Resultat af den endelige afstemning	+: 49 -: 0 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

RESULTAT AF AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

49	+
ECR	Angel Dzhambazki, Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Alessandra Moretti, Rovana Plumb, István Ujhelyi
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz
0	-
0	0

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller