



2020/2014(INL)

15.7.2020

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Asuntos Jurídicos

con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre el régimen de
responsabilidad civil en materia de inteligencia artificial
(2020/2014(INL))

Ponente de opinión: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Iniciativa – artículo 47 del Reglamento interno)

PA_INL

SUGERENCIAS

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

- Visto el artículo 225 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Vista la Directiva 85/374/CEE¹,
 - Visto el artículo 56 de su Reglamento interno,
- A. Considerando que la inteligencia artificial (IA) y otras tecnologías digitales emergentes cuentan con el potencial necesario para transformar para mejor nuestras sociedades y economías; que, no obstante, es imposible excluir completamente la posibilidad de que se produzcan daños, lesiones o pérdidas de vidas como consecuencia de la utilización de dichas tecnologías;
- B. Considerando que en varios sectores de la industria del transporte se han aplicado distintos grados de automatización y de IA; que, además, la IA implica el uso de muchos tipos de tecnologías, como los vehículos autónomos, los sistemas de aeronaves no tripuladas y las soluciones inteligentes de gestión del tráfico;
- C. Considerando que el marco de responsabilidad civil de la Unión se complementa con los regímenes nacionales de responsabilidad, y que ambos deben reflejar la complejidad de las tecnologías emergentes con el fin de garantizar el máximo nivel de protección al tiempo que se apoya la innovación tecnológica; que la Unión carece de un régimen armonizado de responsabilidad civil para los productos de IA; que la promoción del despliegue y de la adopción de la IA en Europa debería ser un elemento absolutamente prioritario para la Unión y un objetivo subyacente al desarrollo del marco de responsabilidad para los productos de IA; que los datos demuestran que hasta un 90 % de los accidentes de tráfico se deben al menos en parte a errores humanos; que los vehículos autónomos deben estar sujetos a un marco ético; que, si bien la introducción de este marco puede evitar errores en la toma de decisiones y los algoritmos de las máquinas, es necesario un régimen de responsabilidad armonizado para garantizar que todos los daños causados por los sistemas de IA se vean plenamente compensados;
- D. Considerando que la legislación de la Unión y la legislación nacional deben garantizar una elevada seguridad de los productos y los servicios y un sistema de gestión sólido, tanto *ex ante* como a lo largo de todo el ciclo de vida del producto, al tiempo que se facilita la indemnización *ex post* a las víctimas; que el desarrollo tecnológico de la IA debe seguir centrándose en el ser humano, y que los productos y aplicaciones que se sirven de la IA deben conducir al desarrollo humano y a una buena calidad de vida;
1. Subraya que la IA puede aplicarse en diferentes niveles en los vehículos, la

¹ 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 (DO L 210 de 7.8.1985, p. 29).

infraestructura de transporte y entre los modos de transporte y tiene un impacto importante en el grado de autonomía del sistema, que abarca desde el control completo por parte del conductor hasta la plena autonomía, por lo que hay una transferencia gradual de la responsabilidad civil del conductor a terceros a medida que aumenta el grado de autonomía de los sistemas de conducción automatizada; pide definiciones claras de la Unión para todos los tipos de modos e infraestructuras de transporte y el programa informático de gestión de la IA, así como la correspondiente clasificación del riesgo para apoyar un mecanismo de responsabilidad que aclare cuestiones de responsabilidad a fin de garantizar las normas más estrictas en materia de seguridad y protección, haciendo hincapié en que la seguridad reviste una importancia fundamental en el sector del transporte y que podría describirse como una cara de la moneda, de la que la responsabilidad constituye la otra;

2. Recuerda que hace décadas que se empezaron a integrar en el sector del transporte las tecnologías de IA, concretamente con la introducción de la operación automática de trenes, por ejemplo en las zonas urbanas en las que con las operaciones completamente automatizadas y sin conductor se han incrementado la disponibilidad de los sistemas, la capacidad de las redes y la eficiencia operativa;
3. Subraya que las funciones automatizadas pueden aportar mejoras significativas en materia de seguridad a medio y largo plazo, así como conllevar consecuencias inesperadas, por ejemplo respecto de la ciberseguridad y la confidencialidad de los datos; señala que, si bien la coexistencia de varios niveles de automatización representa un reto, la IA también podría utilizarse para planificar y guiar las cadenas logísticas, así como para aumentar la eficiencia, la resiliencia, la fiabilidad, la sostenibilidad, la interoperabilidad y la flexibilidad, y que tiene un enorme potencial para las personas con discapacidad y movilidad reducida; subraya la necesidad de un mayor control con arreglo al régimen de responsabilidad civil para los productos de IA de la Unión, con el fin de garantizar la seguridad de las personas con discapacidad y movilidad reducida;
4. Destaca la importancia de establecer una clara división de responsabilidades entre los desarrolladores de programas, los fabricantes de diversos componentes, los proveedores de servicios y datos, los operadores y los usuarios finales, con el fin de garantizar la mayor seguridad posible del producto y el respeto de los derechos de los consumidores; señala la necesidad de establecer la asignación adecuada de los riesgos que surjan de las nuevas interacciones digitales entre la infraestructura y los vehículos y de aplicar un régimen de responsabilidad justa a los fallos de los programas operativos, los fallos de red y los riesgos relacionados con las opciones de programación que actualmente no están adecuadamente cubiertas;
5. Subraya que, en el caso de las aplicaciones relacionadas con la IA en el sector del transporte que tienen un perfil de alto riesgo específico, es necesario un enfoque basado en el riesgo en función del nivel de automatización y de autoaprendizaje del sistema; señala la necesidad de requisitos jurídicos para las aplicaciones de IA con un perfil de alto riesgo; observa, no obstante, que dicho enfoque no debe basarse en la determinación previa de ciertos sectores, por ejemplo el del transporte, como sectores en los que se utiliza IA de alto riesgo, sino en evaluaciones de campos específicos que sean neutras desde el punto de vista tecnológico; destaca la necesidad de armonizar dichos requisitos en toda la Unión para garantizar el nivel más elevado de seguridad de

los productos y el nivel mínimo de riesgo para los usuarios durante el funcionamiento de los sistemas de IA, así como el papel fundamental que el principio de cautela, consagrado en el artículo 191 del TFUE, tiene para el análisis de riesgos y la gestión de riesgos; pide una respuesta pertinente a la necesidad de un enfoque adecuado de la protección de datos y de los riesgos relacionados con la piratería informática y la ciberdelincuencia;

6. Observa que, de conformidad con la reglamentación en vigor sobre la seguridad de los productos, el productor sigue siendo responsable salvo que se demuestre lo contrario, y que la carga de la prueba recae en los productores o los desarrolladores; subraya que este principio se debería extender a todos los productos de IA; recomienda que, en los casos en que se demuestre que el productor o el desarrollador no son responsables, el operador que tenga un mayor grado de control que el propietario o el usuario de un producto o servicio real equipado con una IA debe ser considerado el mejor preparado para gestionar los riesgos y, por tanto, la carga de la prueba debe recaer sobre el operador; señala que cada obligación debe recaer sobre el actor que está mejor situado para afrontar el riesgo; subraya que el consentimiento del consumidor es un principio fundamental para el desarrollo de los servicios de transporte de la IA; insta a la Comisión a que establezca medios para certificar estos servicios; observa que la protección de los ciudadanos y las empresas de la Unión que utilizan tecnologías de IA requiere una división clara de responsabilidades entre las diferentes partes implicadas, independientemente de que tengan su sede en la Unión o no (efecto extraterritorial);
7. Hace hincapié en la necesidad de garantizar al menos el mismo nivel de seguridad de los productos que el actual, teniendo también en cuenta el objetivo de la Unión de «visión cero», a fin de facilitar a las víctimas de accidentes la obtención de reparación, evitar el aumento de los costes procesales actuales y evitar la inseguridad jurídica, especialmente para las empresas que comercializan sus productos en la Unión y a nivel mundial; destaca en este sentido la necesidad de proporcionar una indemnización rápida a las víctimas independientemente de la cadena de responsabilidad;
8. Opina que, pese al nivel de automatización y de integración de la IA en los sistemas de transporte y los vehículos, la responsabilidad última debe recaer siempre en personas físicas y jurídicas, a fin de garantizar la seguridad jurídica y promover al mismo tiempo la inversión y la correcta adopción de la tecnología;
9. Subraya la importancia de garantizar que los conductores reciban la formación adecuada y sean siempre plenamente conscientes del nivel de automatización y de su nivel de responsabilidad, y de que se les informe sobre los sistemas de IA de sus vehículos y las limitaciones de tales sistemas, como la activación, la desactivación o los fallos; considera, además, que los dispositivos integrados en el vehículo deben recordar periódicamente al conductor que tiene la responsabilidad de controlar el estado del vehículo y advertirle claramente de los límites del sistema de IA; señala que no se puede considerar responsable al conductor si se determina que ha utilizado legítimamente dichos sistemas;
10. Señala la necesidad de instalar una tecnología de registro de incidentes, para su utilización en caso de accidentes graves, respetando plenamente la legislación en materia de protección de datos y privacidad, y que permita encontrar a una persona

física o jurídica responsable; destaca el papel fundamental que el almacenamiento de datos, el uso compartido y la gestión tendrán para el despliegue de la IA en la movilidad, y destaca que los registradores no deben utilizarse en ninguna circunstancia como sistemas de localización permanente; pide más investigación y desarrollo a través de medios tanto públicos como privados, así como más ensayos, para mejorar la seguridad de los productos y, en consecuencia, la seguridad del tráfico, o, al menos, para proporcionar datos concretos que contribuyan a un mayor desarrollo; observa que para limitar al mínimo los incidentes es necesario disponer de una infraestructura subyacente de vanguardia, un sistema inteligente de transporte que funcione con datos actualizados, claros e interpretables;

11. Pide que se siga analizando la necesidad de adaptar la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo² y la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³ debido a las funcionalidades automatizadas de los vehículos; insta a la Comisión a que realice una evaluación periódica del marco regulador del transporte europeo para garantizar que puede responder a los desafíos de seguridad y responsabilidad relacionados con la integración de las tecnologías de IA; pide asimismo a la Comisión que estudie la posibilidad de incluir en la legislación de la Unión sobre la seguridad de los productos requisitos para afrontar los riesgos en materia de seguridad que se deriven de datos imperfectos;
12. Subraya que, para cada nivel de automatización y de integración de IA, los regímenes de responsabilidad en caso de accidente o de infracción de la normativa sobre tráfico se deben diseñar cuidadosamente, y que se ha de informar claramente al respecto a los usuarios, a fin de garantizar una transición fluida de la plena responsabilidad del conductor a la plena responsabilidad del fabricante y del operador;
13. Señala que el grado en que los sistemas no tripulados en las redes de transporte, como los vehículos automatizados y los sistemas de aeronaves no tripuladas, pueden integrarse en la infraestructura terrestre y el espacio aéreo depende de numerosas señales y condiciones variables y de los riesgos u obstáculos que pudieran encontrarse; señala que este mayor uso, en particular en las zonas urbanas, pondrá a prueba continuamente el régimen vigente de responsabilidad civil, y pide, por consiguiente, una actualización periódica de los mapas digitales, los sistemas de gestión del tráfico y las normas de intercambio de datos que proporcionen un conjunto mínimo y adecuado de información e instrucciones para el uso de productos equipados con IA y sobre la red de carreteras, así como para el correcto desarrollo y despliegue del espacio en U; opina que un enfoque centrado en el ser humano debe constituir la base de toda actualización y desarrollo del marco regulatorio relativo a la automatización y la integración de la IA en el transporte;
14. Pide a la Comisión que presente directrices para evitar enfoques normativos fragmentados a nivel nacional, tomando en consideración la Directiva 85/374/CEE y los regímenes de responsabilidad nacionales existentes; destaca la necesidad de un marco

² Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

³ 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 (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

de responsabilidad civil de la Unión y hace hincapié en que la fragmentación sería sumamente perjudicial para el desarrollo de estas tecnologías, para la competitividad de las empresas de la Unión, especialmente para las pymes, y que socavaría la seguridad jurídica y la seguridad y obstaculizaría la rápida indemnización de las víctimas; señala que la responsabilidad debe recaer sobre el actor que está mejor situado para afrontar el riesgo, tras el correspondiente proceso judicial.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

Fecha de aprobación	14.7.2020
Resultado de la votación final	+ : 49 - : 0 0 : 0
Miembros presentes en la votación final	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
Suplentes presentes en la votación final	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

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

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones