



2020/2014(INL)

15.7.2020

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: õiguskomisjon

soovitustega komisjonile tehisintellekti tsiviilvastutuse korra kohta
(2020/2014(INL))

Arvamuse koostaja: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Algatus – kodukorra artikkel 47)

PA_INL

ETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval õiguskomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 225,
 - võttes arvesse nõukogu direktiivi 85/374/EMÜ¹,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 56,
- A. arvestades, et tehisintellekt (TI) ja muud kujunemisjärgus digitehnoloogiad võivad muuta meie ühiskonda ja majandust paremaks; sellest hoolimata on võimatu täielikult välistada selliste tehnoloogiate kasutamisest tulenevat kahju, vigastusi või inimohvreid;
- B. arvestades, et erinevates transpordisektorites on kohaldatud mitmesuguseid automatiseerituse ja TI tasemeid; lisaks hõlmab TI paljude eri tehnoloogiate kasutamist, nagu autonoomsed sõidukid, mehitamata õhusõidukisüsteemid ja arukad liikluskorralduslahendused;
- C. arvestades, et liidu tsiviilvastutuse raamistikku täiendavad riiklikud vastutuskorrad ning et need mõlemad peaksid kajastama kujunemisjärgus tehnoloogiate keerukust, et tagada kaitstuse kõrgeim tase ning toetada samal ajal tehnoloogilisi uuendusi; arvestades, et liidus puudub TI-toodete ühtlustatud tsiviilvastutuse kord; arvestades, et TI kasutuselevõtu ja juurutamise soodustamine ELis peaks olema liidu peamine prioriteet ja TI-toodete vastutusraamistiku väljatöötamise põhieesmärk; arvestades, et andmete kohaselt on kuni 90 % liiklusõnnetustest vähemalt osaliselt põhjustatud inimlikust eksimusest; arvestades, et autonoomsed sõidukid tuleks allutada eetilisele raamistikule; arvestades, et kuigi sellise raamistiku kehtestamine võib ära hoida vigu masinotsuste tegemisel ja algoritmides, on vaja ühtlustatud vastutuskorda, et tagada TI-süsteemide tekitatud kahju täielik hüvitamine;
- D. arvestades, et liidu ja riiklikud õigusaktid peaksid tagama toote- ja teenusteohutuse kõrge taseme ja töökindla süsteemihalduse nii enne toote olelusringi algust kui ka selle vältel ning hõlbustama samas ohvritele tagantjärele hüvitise maksmist; arvestades, et TI tehnoloogiline areng peaks jääma inimkeskseks ning TI-d kasutavad tooted ja rakendused peaksid soodustama inimarengut ja head elukvaliteeti;
1. rõhutab, et TI on eri tasanditel kohaldatav sõidukites, transporditaristus ja transpordiliikides ning sellel on oluline mõju süsteemi autonoomia määrale, alates täielikust juhikontrollist kuni täieliku autonoomiani, ning sellest tulenevalt toimub järkjärguline tsiviilvastutuse üleminek juhilt teistele osapooltele, mida suurem on automatiseeritud juhtimissüsteemide autonoomsuse aste; nõuab selgeid liidu määratlusi kõigi transpordiliikide ja TI tarkvara kasutava taristu puhul ning vastavat riskiklassi, et toetada vastutusmehhanismi vastutusega seotud küsimuste selgitamisel, et tagada kõrgeimad ohutus- ja turvastandardid, rõhutades, et ohutus on transpordisektoris ülimalt

¹ Nõukogu 25. juuli 1985. aasta direktiiv 85/374/EMÜ liikmesriikide tootevastutust käsitlevate õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta (EÜT L 210, 7.8.1985, lk 29).

oluline ning et seda võiks kirjeldada mündi ühe küljena, mille teine külg on vastutus;

2. tuletab meelde, et transpordisektor on TI tehnoloogiaid integreerinud aastakümneid, eelkõige rongiliikluse automatiseerimise kasutuselevõtmisega, sealhulgas linnapiirkondades, kus täielikult automatiseeritud ja juhita käitamine on suurendanud süsteemi kättesaadavust, võrgu läbilaskevõimet ja tegevuse tõhusust;
3. rõhutab, et automatiseeritud funktsioonidega võivad keskpikas ja pikas perspektiivis kaasneda märkimisväärselt parem ohutus, aga ka soovimatud tagajärjed, näiteks seoses küberturvalisuse ja andmekaitsega; märgib, et kuigi automatiseerimise eri tasandite koosseisusteerimine kujutab endast probleemi, võiks TIid kasutada ka logistikaahelate kavandamiseks ja juhtimiseks ning tõhususe, vastupidavuse, usaldusväärsuse, kestlikkuse, koostalitlusvõime ja paindlikkuse suurendamiseks, ning et sellel on puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste jaoks tohutu potentsiaal; rõhutab vajadust suurema kontrolli järele liidu TI-toodete tsiviilvastutuse korra raames, et tagada puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste ohutus;
4. rõhutab, kui oluline on määrata kindlaks selge vastutuse jaotus tarkvaraarendajate, eri komponentide tootjate, teenuste ja andmete pakkujate, ettevõtjate ja lõppkasutajate vahel, et tagada parim võimalik tooteohutus ja tarbijate õiguste austamine; juhib tähelepanu vajadusele määrata kindlaks taristu ja sõidukite vahelisest uuest digitaalsest suhtlusest tulenevate riskide asjakohane jaotus ning kohaldada õiglast vastutuskorda operatiivsete tarkvaratõrgete, võrgutõrgete ja programmeerimisvalikutega seotud riskide suhtes, mis ei ole praegu piisavalt kaetud;
5. rõhutab, et transpordisektoris TIga seotud rakenduste puhul, millel on kõrge riskiprofiil, on vaja sõltuvalt automatiseerituse tasemest ja süsteemi iseõppimisvõimest rakendada riskipõhist lähenemisviisi; juhib tähelepanu sellele, et kõrge riskiprofiiliga TI-rakenduste jaoks on vaja õiguslikke nõudeid; märgib siiski, et see lähenemisviis ei tohiks põhineda teatavate sektorite – nagu transport – eelneval kindlaksmääramisel sektoritena, kus kasutatakse kõrge riskiga TIid, vaid pigem valdkonnapõhistel ja tehnoloogianeutraalsetel hindamistel; rõhutab vajadust ühtlustada sellised nõuded kogu liidus, et tagada kõrgeim tooteohutuse tase ja minimaalne risk kasutajatele TI-süsteemide käitamisel, ning ELi toimimise lepingu artiklis 191 sätestatud ettevaatusprintsipi kesksel rollil riskianalüüsis ja riskijuhtimises; nõuab asjakohast reageerimist vajadusele andmekaitseks ning häkkimise ja küberkuritegevusega seotud ohtudega tegelemiseks sobiva strateegia järele;
6. märgib, et kehtiva tooteohutuse määruse kohaselt vastutab tootja, kui ei ole tõendatud vastupidist, samas kui tõendamiskohustus lasub tootjatel ja/või arendajatel; rõhutab, et seda põhimõtet tuleks laiendada TI-põhiste toodetele; soovib, et juhtudel, kui on tõendatud, et tootja ja/või arendaja ei ole vastutav, peaks käitaja, kellel on suurem kontroll kui TIga varustatud toote või teenuse omanikul või kasutajal, olema isik, keda peetakse riskide juhtimisel kõige sobivamaks, ning seega peaks tõendamiskohustus üle minema käitajale; märgib, et mis tahes kohustust peaks kandma see osaleja, kellel on kõige paremad võimalused riski maandamiseks; rõhutab, et tarbija nõusolek on TI transporditeenuste arendamise aluspõhimõte; nõuab tungivalt, et komisjon looks vahendid selliste teenuste sertifitseerimiseks; märgib, et TI-tehnoloogiaid kasutavate liidu kodanike ja ettevõtjate kaitse nõuab selget vastutuse jaotust erinevate asjaomaste osapoolte vahel, olenemata sellest, kas osapooled asuvad liidus või ei asu

(eksterritoriaalne mõju);

7. rõhutab vajadust tagada vähemalt samal tasemel tooteohutus kui praegu, võttes arvesse ka liidu nulleesmärki, et lihtsustada õnnetuste ohvrite jaoks õiguskaitsevahendite kättesaadavust, vältida praeguste kohtukulude suurenemist ja õiguskindlusetust, eriti ettevõtjate jaoks, kes turustavad oma tooteid liidus ja kogu maailmas; rõhutab sellega seoses vajadust tagada ohvritele kiire hüvitis, olenemata vastutuse ahelast;
8. on veendunud, et vaatamata TI automatiseerituse ning transpordisüsteemidesse ja sõidukitesse integreerimise tasemele, peab vastutus alati lasuma füüsilisel või juriidilisel isikul, et tagada õiguskindlus ning samal ajal soodustada investeringuid ja tehnoloogia õiget juurutamist;
9. rõhutab, kui oluline on tagada, et juhid oleksid nõuetekohaselt koolitatud ja alati täielikult teadlikud sõiduki automatiseerituse tasemest ja oma vastutuse tasemest ning et neid tuleks teavitada sõiduki TI-süsteemidest ja selliste süsteemidega seotud piirangutest, nagu aktiveerimine, deaktiveerimine, rike; lisaks peaksid sõidukisse sisseehitatud funktsioonid juhile korrapäraselt meelde tuletama, et sõiduki seisundi jälgimise eest vastutab tema, ning hoiatama juhti selgelt TI-süsteemi piirangutest; rõhutab, et juhte ei saa vastutusele võtta, kui leitakse, et nad on kasutanud täielikult automatiseeritud juhtimissüsteeme seaduslikult;
10. märgib, et tõsiste õnnetuste puhuks on vaja varustada sõidukid salvestava tehnoloogiaga, pidades täielikult kinni andmekaitset ja eraelu puutumatust käsitlevatest õigusaktidest, mis aitaks vastutavat füüsilist või juriidilist isikut tuvastada; rõhutab andmete säilitamise, jagamise ja haldamise kesksel rollil TI kasutuselevõtul liikuvuses ning rõhutab, et salvestusseadmeid ei tohiks mingil juhul kasutada alalise jälgimissüsteemina; nõuab rohkem teadus- ja arendustegevust nii avaliku kui ka erasektori vahendite abil ning rohkem katsetamist, et suurendada tooteohutust ja sellest tulenevalt liiklusohutust, kuid vähemalt ka konkreetsete andmete esitamist, mis aitavad edasist arendamist; märgib, et intsidentide minimeerimiseks on vaja tiptasemel alustaristut, ajakohastatud toimivat intelligentset transpordisüsteemi ning selgeid ja tõlgendatavaid andmeid;
11. nõuab, et täiendavalt analüüsitaks vajadust kohandada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/126/EÜ² ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/103/EÜ³ seoses sõidukite automatiseeritud funktsioonidega; nõuab tungivalt, et komisjon hindaks korrapäraselt Euroopa transpordi õigusraamistikku, tagamaks, et see suudab reageerida TI-tehnoloogiate integreerimisega seotud ohutus- ja vastutusprobleemidele; kutsub lisaks komisjoni üles uurima võimalust lisada liidu tooteohutuse õigusaktidesse nõuded, milles käsitletakse vigaste andmete ohutusega seotud riske;
12. toonitab, et iga automatiseerituse taseme ja TI integreerimise jaoks tuleb hoolikalt välja töötada vastutusskeemid, mida kasutatakse õnnetuse või liiklusalaste õigusaktide

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT L 263, 7.10.2009, lk. 11).

rikkumise korral, ning et need skeemid tuleb kasutajale edastada arusaadaval viisil, et tagada sujuv üleminek juhi täielikult vastutuselt tootja ja ettevõtja täielikule vastutusele;

13. märgib, et transpordivõrgustiku mehitamata süsteemide, näiteks automatiseeritud sõidukite ja mehitamata õhusõidukite süsteemide maismaataristusse ja õhuruumi integreerimise ulatus sõltub paljudest muutuvatest signaalidest ja tingimustest ning võimalikest ohtudest või takistustest; märgib, et sellise kasutuse kasvuga, eriti linnapiirkondades, pannakse kehtiv tsiviilvastutuse kord pidevalt proovile, nõuab seetõttu digitaalsete kaartide, liikluskorraldussüsteemide ja andmete jagamise eeskirjade korrapärasest ajakohastamist, et tagada kohustuslik minimaalne ja asjakohane teave ja juhised TIga varustatud toodete kasutamise ja teedevõrgu kohta ning U-ruumi nõuetekohane arendamine ja kasutuselevõtt; usub, et inimkesksus peaks olema transpordi automatiseerimise ja TI integreerimisega seotud õigusraamistiku ajakohastamise ja arendamise alus;
14. palub komisjonil esitada suunised, et vältida killustatud regulatiivseid lähenemisviise riiklikul tasandil, võttes arvesse direktiivi 85/374/EMÜ ja kehtivaid riiklikke vastutuskordi; rõhutab vajadust liidu tsiviilvastutuse raamistiku järele ja rõhutab, et killustatus oleks äärmiselt kahjulik selliste tehnoloogiate arengu, liidu ettevõtjate, eriti VKEde konkurentsivõime jaoks ning vähendaks õiguskindlust ja turvalisust ning takistaks ohvritele kiire hüvitise maksmist; märgib, et vastutust peaks kandma see osaleja, kellel on kõige paremad võimalused riski maandamiseks lähtuvalt nõuetekohasest kohtumenetlusest.

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	14.7.2020
Lõpphääletuse tulemus	+: 49 -: 0 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

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

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu