



**2020/2014(INL)**

15.7.2020

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre právne veci

s odporúčaniami pre Komisiu k režimu občianskoprávnej zodpovednosti za  
umelú inteligenciu  
(2020/2014(INL))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Cláudia Monteiro de Aguiar

(Podnet – článok 47 rokovacieho poriadku)

PA\_INL

## NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre právne veci, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- so zreteľom na článok 225 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na smernicu Rady 85/374/EHS<sup>1</sup>,
  - zo zreteľom na článok 56 rokovacieho poriadku,
- A. keďže umelá inteligencia a ďalšie vznikajúce digitálne technológie majú potenciál transformovať naše spoločnosti a hospodárstva k lepšiemu; keďže napriek tomu nie je možné úplne vylúčiť možnosť poškodenia, zranenia alebo straty života v dôsledku používania takýchto technológií;
- B. keďže v rôznych odvetviach dopravy sa uplatňujú rôzne stupne automatizácie a umelej inteligencie; umelá inteligencia okrem toho zahŕňa využívanie mnohých druhov technológií, ako sú autonómne vozidlá, bezpilotné letecké systémy a inteligentné riešenia riadenia dopravy;
- C. keďže rámec občianskoprávnej zodpovednosti v Únii dopĺňajú vnútroštátne režimy zodpovednosti a oba by mali odrážať zložitosť vznikajúcich technológií s cieľom zaručiť najvyššiu úroveň ochrany a zároveň podporiť technologické inovácie; keďže v Únii neexistuje harmonizovaný režim občianskoprávnej zodpovednosti za produkty umelej inteligencie; keďže podpora zavádzania a využívania umelej inteligencie v EÚ by mala byť najvyššou prioritou Únie a základným cieľom rozvoja rámca zodpovednosti za produkty umelej inteligencie; keďže z údajov vyplýva, že až 90 % dopravných nehôd je aspoň sčasti zapríčinených ľudským pochybením; keďže autonómne vozidlá by mali podliehať etickému rámcu; keďže zavedenie takéhoto rámca môže zabrániť chybám v strojovom rozhodovaní a algoritmoch, je nevyhnutné, aby sa uplatňoval harmonizovaný režim zodpovednosti, ktorým sa zabezpečí plná náhrada všetkých škôd spôsobených systémami umelej inteligencie;
- D. keďže právne predpisy Únie a vnútroštátne právne predpisy by mali zabezpečovať vysokú bezpečnosť produktov a služieb a správne riadenie systému tak ex ante, ako aj počas celého životného cyklu produktu a zároveň uľahčovať odškodňovanie obetí ex post; keďže technologický rozvoj v oblasti umelej inteligencie by mal zostať zameraný na človeka, pričom produkty a aplikácie využívajúce umelú inteligenciu by mali podporovať ľudský rozvoj a dobrú kvalitu života;
1. zdôrazňuje, že umelá inteligencia sa môže uplatniť na rôznych úrovniach vo vozidlách, v dopravnej infraštruktúre a medzi jednotlivými druhmi dopravy a má významný vplyv na stupeň nezávislosti daného systému – od plnej kontroly vodičom až po úplnú autonómiu, pričom s rastúcou mierou autonómie automatizovaných systémov riadenia preto

---

<sup>1</sup> Smernica Rady 85/374/EHS z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky (Ú. v. ES L 210, 7.8.1985, s. 29).

dochádza k postupnému presunu občianskoprávnej zodpovednosti z vodiča na iné strany; požaduje, aby Únia jasne vymedzila všetky druhy dopravy a všetky typy infraštruktúry využívajúce softvér umelej inteligencie a klasifikovala zodpovedajúce riziká s cieľom podporiť mechanizmus zodpovednosti pri objasňovaní otázok týkajúcich sa zodpovednosti, aby sa tak zabezpečili čo najvyššie normy bezpečnosti a ochrany, pričom zdôrazňuje, že bezpečnosť má v odvetví dopravy prvoradý význam a mohla by byť vnímaná ako jedna strana mince, ktorej druhou stranou je zodpovednosť;

2. pripomína, že v odvetví dopravy sa technológie umelej inteligencie využívajú už celé desaťročia, najmä zavedením automatizácie prevádzky vlakov (ATO), a to aj v mestských oblastiach, kde plne automatizované prevádzky bez vodiča zvýšili dostupnosť systému, kapacitu siete a prevádzkovú efektívnosť;
3. zdôrazňuje, že automatizované funkcie môžu v strednodobom a dlhodobom horizonte priniesť významné zlepšenia v oblasti bezpečnosti, pričom môžu mať aj neplánované dôsledky, napríklad v súvislosti s kybernetickou bezpečnosťou a ochranou údajov; konštatuje, že hoci koexistencia rôznych úrovní automatizácie predstavuje výzvu, umelá inteligencia by sa mohla využívať aj na plánovanie a riadenie logistických reťazcov a na zvýšenie efektívnosti, odolnosti, spoľahlivosti, udržateľnosti, interoperability a flexibility, a poukazuje na jej obrovský potenciál pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou; zdôrazňuje potrebu zvýšenej kontroly v rámci režimu Únie v oblasti občianskoprávnej zodpovednosti za produkty umelej inteligencie, aby sa zaistila bezpečnosť osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou;
4. zdôrazňuje, že je dôležité jasne vymedziť rozdelenie zodpovednosti medzi vývojárov softvéru, výrobcov rôznych komponentov, poskytovateľov služieb a dát, prevádzkovateľov a koncových používateľov, aby sa zaistila čo najvyššia bezpečnosť výrobkov a rešpektovanie práv spotrebiteľov; poukazuje na to, že je potrebné zabezpečiť primerané rozdelenie rizík vyplývajúcich z nových digitálnych interakcií medzi infraštruktúrou a vozidlami a uplatňovať spravodlivý režim zodpovednosti v prípade zlyhania operačného softvéru, zlyhania siete a rizík súvisiacich s programovacími riešeniami, ktoré v súčasnosti nie sú primerane pokryté;
5. zdôrazňuje, že v prípade aplikácií umelej inteligencie v odvetví dopravy so špecifickým vysoko rizikovým profilom je potrebný prístup, ktorý sa zakladá na posúdení rizika v závislosti od úrovne automatizácie a samoučenia systému; poukazuje na to, že v prípade aplikácií umelej inteligencie s vysokým rizikovým profilom je potrebné zaviesť právne požiadavky; konštatuje však, že tento prístup by sa nemal zakladať na tom, že sa vopred vymedzia konkrétne odvetvia, napr. doprava, ako odvetvia, v ktorých sa používa vysokoriziková umelá inteligencia, ale mal by skôr vychádzať z hodnotení vzťahujúcich sa na konkrétnu oblasť, ktoré sú technologicky neutrálne; zdôrazňuje, že tieto požiadavky treba zharmonizovať v celej Únii, aby sa zabezpečila najvyššia úroveň bezpečnosti výrobkov a minimálna úroveň rizika pre používateľov systémov umelej inteligencie, a poukazuje na rozhodujúcu úlohu, ktorú pri analýze a riadení rizík zohráva zásada predbežnej opatrnosti zakotvená v článku 191 ZFEÚ; požaduje, aby sa prijali náležité opatrenia v reakcii na potrebu vhodného prístupu k ochrane údajov a riešeniu rizík súvisiacich s hackerstvom a počítačovou kriminalitou;
6. poznamenáva, že podľa súčasných právnych predpisov o bezpečnosti výrobkov

zodpovedným zostáva výrobca, pokiaľ sa nepreukáže opak, pričom dôkazné bremeno nesú výrobcovia a/alebo vývojári; zdôrazňuje, že táto zásada by sa mala rozšíriť na produkty umelej inteligencie; odporúča, aby sa v prípadoch, keď sa preukáže, že výrobca a/alebo vývojár nenesú zodpovednosť, považoval za stranu s najlepšimi predpokladmi riadiť riziká prevádzkovateľ, ktorý má vyššiu úroveň kontroly než vlastník alebo používateľ daného produktu alebo služby vybavenej umelou inteligenciou, a preto by sa dôkazné bremeno malo presunúť na neho; konštatuje, že príslušné povinnosti by mal vždy plniť subjekt, ktorý je najvhodnejší na riešenie rizika; zdôrazňuje, že súhlas spotrebiteľa je základnou zásadou rozvoja dopravných služieb využívajúcich umelú inteligenciu; naliehavo vyzýva Komisiu, aby vytvorila prostriedky na certifikáciu takýchto služieb; konštatuje, že ochrana občanov a podnikov Únie využívajúcich technológie umelej inteligencie si vyžaduje jasné rozdelenie zodpovednosti medzi jednotlivé zúčastnené strany bez ohľadu na to, či tieto strany majú sídlo v Únii alebo mimo nej (extrateritoriálny účinok);

7. zdôrazňuje, že je potrebné zaručiť prinajmenšom rovnakú úroveň bezpečnosti výrobkov ako v súčasnosti, a to aj so zreteľom na cieľ Únie týkajúci sa nulovej úmrtnosti, aby sa obetiam nehôd uľahčilo získavanie nápravy, zabránilo sa zvyšovaniu aktuálnych nákladov na súdne spory a predišlo sa právnej neistote, najmä pokiaľ ide o podniky, ktoré uvádzajú svoje produkty na trh v Únii a na celom svete; v tejto súvislosti zdôrazňuje potrebu zabezpečiť obetiam rýchlu náhradu škody bez ohľadu na reťazec zodpovednosti;
8. domnieva sa, že napriek úrovni automatizácie a integrácie umelej inteligencie do dopravných systémov a vozidiel musí konečnú zodpovednosť vždy niesť fyzická alebo právnická osoba, aby sa zabezpečila právna istota a zároveň sa podporili investície a správne využívanie technológie;
9. zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť, aby boli vodiči riadne vyškolení a vždy plne poznali úroveň automatizácie daného vozidla a svoju úroveň zodpovednosti a aby boli informovaní o systémoch umelej inteligencie používaných vo vozidlách a o súvisiacich obmedzeniach takýchto systémov, ako je aktivácia, deaktivácia a poruchy; okrem toho by palubné jednotky mali vodičovi pravidelne pripomínať, že je zodpovedný za monitorovanie stavu vozidla, a jasne ho upozorňovať na obmedzenia systému umelej inteligencie; zdôrazňuje, že vodiči nemôžu niesť zodpovednosť, ak sa zistí, že v súlade s predpismi používali plne automatizované systémy riadenia;
10. poznamenáva, že je potrebné zaviesť technológiu zaznamenávania udalostí, ktorá by sa v plnom súlade s právnymi predpismi v oblasti ochrany údajov a súkromia používala v prípade ťažkých nehôd a umožnila by nájsť zodpovednú fyzickú alebo právnickú osobu; zdôrazňuje kľúčovú úlohu, ktorú bude zohrávať ukladanie, spoločné využívanie a riadenie dát pri zavádzaní umelej inteligencie v oblasti mobility, a zdôrazňuje, že zariadenia na záznam udalostí by sa v žiadnom prípade nemali používať ako systémy nepretržitého sledovania; požaduje, aby sa z verejných aj súkromných prostriedkov financovalo viac výskumu a vývoja a aby sa uskutočňovalo viac testov s cieľom zvýšiť bezpečnosť výrobkov a následne aj bezpečnosť premávky, prinajmenšom by sa však mali poskytovať konkrétne údaje, ktoré prispievajú k ďalšiemu vývoju; konštatuje, že v záujme obmedzenia incidentov na minimum je potrebná moderná základná infraštruktúra, inteligentný dopravný systém, ktorý funguje na základe aktuálnych, jasných a interpretovateľných údajov;

11. požaduje, aby sa ďalej preskúmala potreba prispôbiť smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES<sup>2</sup> a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES<sup>3</sup> s ohľadom na automatizované funkcie vozidiel; naliehavo vyzýva Komisiu, aby vykonávala pravidelné hodnotenie európskeho regulačného rámca v oblasti dopravy s cieľom zabezpečiť, aby reagoval na výzvy v oblasti bezpečnosti a zodpovednosti súvisiace s integráciou technológií umelej inteligencie; okrem toho Komisiu vyzýva, aby preskúmala možnosť zahrnúť do právnych predpisov Únie týkajúcich sa bezpečnosti výrobkov požiadavky zamerané na riešenia ohrozenia bezpečnosti v dôsledku chybných údajov;
12. zdôrazňuje, že režimy zodpovednosti v prípade nehody alebo porušenia dopravných predpisov musia byť starostlivo navrhnuté pre každú úroveň automatizácie a integrácie umelej inteligencie a musia byť jasným spôsobom oznámené používateľom, aby sa zabezpečil hladký prechod z plnej zodpovednosti vodiča na plnú zodpovednosť výrobcu a prevádzkovateľa;
13. konštatuje, že miera, do akej možno systémy bez ľudského riadenia v dopravnej sieti, ako sú automatizované vozidlá a bezpilotné letecké systémy, začleniť do pozemnej infraštruktúry a vzdušného priestoru, závisí od mnohých meniacich sa signálov a podmienok a od nebezpečenstiev alebo prekážok, ktoré by sa mohli objaviť; konštatuje, že takýto nárast vo využívaní, najmä v mestských oblastiach, bude nepretržitou skúškou existujúceho režimu občianskoprávnej zodpovednosti, a preto požaduje pravidelnú aktualizáciu digitálnych máp, systémov riadenia dopravy a pravidiel spoločného využívania údajov, ktoré poskytujú povinný minimálny a primeraný súbor informácií a pokynov na používanie produktov vybavených umelou inteligenciou a informácií o cestnej sieti, a žiada náležitý vývoj a zavedenie systému U-space; domnieva sa, že prístup sústredený na človeka by mal byť základom každej aktualizácie a rozvoja regulačného rámca týkajúceho sa automatizácie a integrácie umelej inteligencie do odvetvia dopravy;
14. žiada Komisiu, aby predložila usmernenia s cieľom zabrániť fragmentovaným regulačným prístupom na vnútroštátnej úrovni, pričom treba zohľadniť smernicu 85/374/EHS a existujúce vnútroštátne režimy zodpovednosti; zdôrazňuje potrebu rámca Únie v oblasti občianskoprávnej zodpovednosti a poukazuje na to, že fragmentácia by výrazne narušila vývoj takýchto technológií a konkurencieschopnosť podnikov Únie, najmä MSP, nepriaznivo by ovplyvnila právnu istotu a bezpečnosť a bránila by rýchlemu odškodneniu obetí; konštatuje, že na základe náležitého a spravodlivého konania by mala zodpovednosť spočívať na subjekte, ktorý má najlepšie predpoklady na riešenie rizika.

---

<sup>2</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18).

<sup>3</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 7.10.2009, s.11).

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>Dátum prijatia</b>	14.7.2020
<b>Výsledok záverečného hlasovania vo výbore</b>	+ :            49 - :            0 0 :            0
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania