|  |  |
| --- | --- |
| Europos Parlamentas2019-2024 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{TRAN}Transporto ir turizmo komitetas</Commission>

<RefProc>2020/2014(INL)</RefProc>

<Date>{15/04/2020}15.4.2020</Date>

<TitreType>NUOMONĖS PROJEKTAS</TitreType>

<CommissionResp>Transporto ir turizmo komiteto</CommissionResp>

<CommissionInt>pateiktas Teisės reikalų komitetui</CommissionInt>

<Titre>su rekomendacijomis Komisijai dėl naudojant dirbtinį intelektą taikomos civilinės atsakomybės tvarkos</Titre>

<DocRef>(2020/2014(INL))</DocRef>

Nuomonės referentė: <Depute>Cláudia Monteiro de Aguiar</Depute>

(Iniciatyva. Darbo tvarkos taisyklių 47 straipsnis)

PA\_INL

PASIŪLYMAI

Transporto ir turizmo komitetas ragina atsakingą Teisės reikalų komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

– atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 225 straipsnį,

– atsižvelgdamas į Atsakomybės už gaminius direktyvą 85/374/EEB,

– atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 56 straipsnį,

A. kadangi dirbtinis intelektas (DI) ir kitos besiformuojančios skaitmeninės technologijos gali lemti teigiamus mūsų visuomenės ir ekonomikos pokyčius; tačiau neįmanoma visiškai išvengti žalos, sužalojimo ar žūties, sukeltų naudojant tokias technologijas, galimybės;

B. kadangi dirbtinis intelektas transporto srityje skatina naujos kartos IT sistemų raidą ir yra taikomas naudojant įvairių rūšių technologijas, pvz., autonomines transporto priemones ir eismo valdymo sprendimus;

C. kadangi Sąjungos atsakomybės sistemą papildo nacionalinės atsakomybės tvarkos ir jos visos turėtų atspindėti besiformuojančių technologijų sudėtingumą, kad būtų užtikrinta tokio paties lygio apsauga, kartu išlaikant pusiausvyrą su technologinių inovacijų poreikiu;

D. kadangi Sąjungos ir nacionalinės teisės aktais turėtų būti užtikrintas aukštas produktų saugos lygis tiek *ex ante*, tiek viso produkto eksploatavimo ciklo metu, kartu *ex post* palengvinant žalos atlyginimo nukentėjusiesiems procesą;

1. pabrėžia, kad dirbtinis intelektas transporto priemonėse gali būti taikomas įvairiais lygmenimis ir daro didelį poveikį jų savarankiškumui, taigi ir civilinei atsakomybei;

2. pabrėžia, kad automatizuotos funkcijos gali labai pagerinti saugą vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu; pažymi, kad dirbtinis intelektas taip pat galėtų būti naudojamas logistikos grandinėms planuoti ir valdyti bei veiksmingumui, atsparumui, patikimumui ir lankstumui didinti;

3. pabrėžia, kad svarbu aiškiai atskirti programinės įrangos kūrėjų, įvairių dalių gamintojų, paslaugų teikėjų, operatorių ir galutinių naudotojų atsakomybę;

4. pabrėžia, kad su dirbtiniu intelektu susijusioms prietaikoms, kurioms būdinga didelė specifinė rizika, reikia taikyti rizika grindžiamą metodą, kuris priklausytų nuo automatizavimo lygio;

5. rekomenduoja, kad tais atvejais, kai operatorius turi didesnę kontrolę nei faktinio produkto ar paslaugos, kuriuose naudojamas dirbtinis intelektas, savininkas ar naudotojas, tas operatorius būtų laikomas galinčiu geriausiai valdyti riziką, todėl jam turėtų tekti atsakomybė; pažymi, kad kiekvienas įpareigojimas turėtų tekti tam subjektui, kuris gali geriausiai spręsti rizikos problemą;

6. pabrėžia, kad reikia užtikrinti tokį patį produktų saugos lygį, koks yra šiuo metu, kad nukentėjusiesiems per nelaimingus atsitikimus būtų lengviau pasinaudoti teisių gynimo priemonėmis, išvengti dabartinių bylinėjimosi išlaidų didėjimo ir teisinio netikrumo, ypač įmonėms, kurios prekiauja savo produktais ES ir visame pasaulyje;

7. pabrėžia, jog svarbu užtikrinti, kad vairuotojai visada gerai žinotų apie transporto priemonės automatizavimo lygį ir savo atsakomybės lygį: vairuotojai turėtų būti informuojami apie jų transporto priemonių dirbtinio intelekto sistemas ir susijusius tokių sistemų apribojimus, pvz., įjungimą, išjungimą, gedimą; be to, transporto priemonėje įmontuoti elementai turėtų periodiškai priminti vairuotojui, kad jis yra atsakingas už transporto priemonės būklės stebėseną;

8. pažymi, kad didelių avarijų atveju reikia naudoti eismo įvykio duomenų savirašius, visapusiškai laikantis duomenų apsaugos ir privatumo teisės aktų;

9. ragina toliau analizuoti poreikį atnaujinti Europos vairuotojo pažymėjimų direktyvą, atsižvelgiant į automatizuotas transporto priemonių funkcijas;

10. pabrėžia, kad atsakomybės už eismo įvykį arba eismo taisyklių pažeidimą sistemos turi būti kruopščiai parengtos kiekvienam automatizavimo lygiui ir apie jas turi būti aiškiai pranešta naudotojams, kad būtų užtikrintas sklandus perėjimas nuo visiškos vairuotojo atsakomybės prie visiškos gamintojo ir kelių operatoriaus atsakomybės;

11. pažymi, kad automatizuotos transporto priemonės veikia prisitaikydamos prie kintančių signalų ir sąlygų; todėl ragina reguliariai atnaujinti skaitmeninius žemėlapius, pateikiant privalomą būtiniausią informaciją apie kelių tinklą;

12. prašo Komisijos pateikti gaires, kad būtų išvengta nenuoseklių reguliavimo nacionaliniu lygmeniu sistemų, atsižvelgiant į Atsakomybės už gaminius direktyvą ir nacionalinę atsakomybės tvarką.