

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Na poti do avtomatizirane mobilnosti: strategija EU za mobilnost prihodnosti

(COM(2018) 283 final)

(2019/C 62/43)

Poročevalec: **Ulrich SAMM**

Zaprosilo	Evropska komisija, 18. 6. 2018
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 10. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	17. 10. 2018
Plenarno zasedanje št.	538
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	207/1/1

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja sporočilo o povezani in avtomatizirani mobilnosti, ki zagotavlja številne nove možnosti za potrošnike in prevozna podjetja. Prepričan je, da bo **avtomatizirana mobilnost** koristila naši družbi, saj bo zagotavljala nove storitve za mobilnost ljudi z več možnostmi za ekonomijo delitve, možnostjo optimizacije prometa z okoljskimi prednostmi in mobilnostjo za tiste, ki ne morejo sami voziti.

1.2 **Avtomobilna industrija** EU je s svojim strokovnim znanjem na področju razvoja tehnologij za vozila v dobrem položaju, da izkoristi te priložnosti, vendar pod pogojem, da EU določi standarde za omogočanje čezmejnega delovanja in interoperabilnosti med različnimi znamkami avtomobilov.

1.3 Ključna značilnost avtomatizirane in polavtomatizirane vožnje je, da bi lahko bistveno izboljšala aktivno **varnost vozil v cestnem prometu** in bistveno zmanjšala število smrtnih žrtev ali jih celo v celoti odpravila. Vendar pa bi nesreče s smrtnim izidom pri avtomatiziranih vozilih v pionirski fazi lahko postale razlog za preprečevanje uvedbe te tehnologije. EESO zato priporoča, da se vsi pilotni projekti in preskusni postopki v zvezi z avtonomno vožnjo izvajajo v skladu z **najvišjimi** možnimi **varnostnimi standardi**, čeprav bi ta omejitveni pogoj lahko upočasnil razvoj v primerjavi s tekmeči zunaj EU. Dolgoročno bo to zagotovilo boljše proizvode, ki bodo bolje sprejeti.

1.4 EESO meni, da bodo **avtomobili brez voznika** (stopnja 5) sprejeti le, če bodo zagotavljali enako raven varnosti kot drugi sistemi prevoza potnikov, kot so vlaki ali velika letala (skoraj **100-odstotna varnost**). Pri tem je velika ovira to, da avtonomna vozila in običajni avtomobili ter drugi uporabniki cest (kolesarji, pešci, vozila za posebne namene) uporabljajo iste ceste. Vendar pa je 100-odstotna varnost morda ključ do rešitve posebnih **etičnih vprašanj**, povezanih z avtonomnimi vozili.

1.5 EESO priznava, da lahko **polavtomatizirana vozila** (stopnje 1–4) s številnimi sistemi pomoči že prispevajo k zmanjšanju števila smrtnih žrtev, zato podpira pristop Komisije glede povečanja števila novih varnostnih elementov za vozila v okviru revizije uredbe o splošni varnosti motornih vozil. Vendar ugotavlja, da obstajata dve problematični področji, ki lahko povzročita neodobranje v javnosti: a) dodatni **stroški** in b) vse bolj **zapletena** vožnja avtomobila.

1.6 Običajno usposabljanje za pridobitev vozniškega dovoljenja ne zajema najsodobnejše tehnologije sistemov pomoči, očitno pa je, da je dodatno usposabljanje potrebno. EESO meni, da mora avtomobilska industrija v sodelovanju z občinami nujno ponuditi **tečaje usposabljanja in območja za usposabljanje** zasebnih in poklicnih voznikov, v nasprotnem primeru bo uvedba novih tehnologij, povezanih z varnostjo, močno ovirana.

1.7 Usposabljanje na področju polavtomatizirane vožnje, ki zahteva nova znanja in spretnosti ter odgovornosti, bo ključnega pomena za razvoj sodobnega profila **poklicnih voznikov** in za odzivanje na vse večje povpraševanje v prometu.

1.8 EESO priznava, da obstaja možnost izgube velikega števila delovnih mest (tj. za voznike tovornjakov in avtobusov), če bo v prihodnosti uspešno uvedena popolna avtomatizacija (stopnja 5). Trdi, da je treba koristi avtomatizacije zagotoviti za družbo kot celoto, zato poziva **socialne partnerje** k skupnemu načrtovanju prihodnjega razvoja in sčasoma k pogajanjem o novih kolektivnih pogodbah glede uvedbe avtomatizacije v cestnem prometu.

1.9 Direktivo o **odgovornosti za proizvode** bi bilo treba spremeniti, da bi zajemala premične proizvode in storitve ter proizvode z vgrajeno programsko opremo, da potrošnikom ne bi bilo treba iskati informacij o tem, kdo je odgovoren. Poleg tega v bolj zapletenem digitalnem okolju vzbuja skrb tudi **dokazno breme** v primeru napak na proizvodih, ki bi ga bilo treba zakonsko urediti na potrošnikom prijazen način. Odbor poziva zlasti Komisijo, naj v direktivi o zavarovanju predvidi spremembe, povezane z vozili brez voznika, in zajamči nadomestilo žrtvam nesreč.

1.10 Z večjo **povezljivostjo** je mogoče do podatkov o vozilih dostopati povsod po svetu. Glede na naše izkušnje na področju pametnih telefonov in osebnih računalnikov vemo, da to prinaša velika tveganja in izzive v zvezi z varnostjo, zaščito in zasebnostjo. Za vozila ni mogoče sprejeti enakih standardov, saj pri njih obstaja tveganje smrti ali poškodbe. EESO zato poudarja, da je treba v morebitni novi uredbi o dostopu do podatkov o vozilih upoštevati načelo **varnosti na prvem mestu**.

1.11 EESO pozdravlja pristop Komisije glede dajanja prednosti zakonskemu urejanju zaščite vozil pred kibernetiskimi napadi, zagotavljanju varne in zaupanja vredne komunikacije med vozili in infrastrukturo ter zagotavljanju visoke ravni **varstva podatkov** v skladu s splošno uredbo o varstvu podatkov.

1.12 EESO je pripravljen sodelovati pri predvideni **oceni** socialno-ekonomskih in okoljskih učinkov mobilnosti brez voznika, ki jo bo izvedla Komisija, in v **forumu EU** za obravnavanje posebnih etičnih vprašanj.

2. Uvod

2.1 Pobudo **Evropa v gibanju** sestavljajo številne zakonodajne pobude v treh svežnjih. Prvi sveženj je odražal evropska prizadevanja za hiter napredek pri vzpostavitvi sistema čiste, konkurenčne in povezane mobilnosti do leta 2025, ki je ključnega pomena za dobro delujoč enotni evropski prometni prostor⁽¹⁾. Drugi sveženj se je bolj osredotočal na instrumente za zmanjšanje emisij iz cestnega prometa⁽²⁾. Tretji sveženj, ki se trenutno izvaja in je obravnavan v tem mnenju, se osredotoča na varnostna vprašanja v zvezi s strategijo, predstavljeno v sporočilu **Na poti do avtomatizirane mobilnosti**⁽³⁾.

2.2 **Digitalizacija** bo verjetno močno spremenila tehnologijo v cestnem prometu. Zato je treba to sporočilo obravnavati v širšem okviru, ki vključuje druga vprašanja, kot so prihodnost dela, raziskave in inovacije, umetna inteligenca ter program za nova znanja in spretnosti.

3. Povzetek predloga

3.1 Komisija v tem sporočilu predlaga celovit pristop EU k povezani in avtomatizirani mobilnosti, pripravi ambicioznega evropskega programa, zagotovitvi skupne vizije in opredelitvi podpornih ukrepov za razvoj in uvajanje ključnih tehnologij, storitev in infrastrukture.

⁽¹⁾ UL C 246, 28.7.2017, str. 64.

⁽²⁾ UL C 262, 25.7.2018, str. 75.

⁽³⁾ COM(2018) 283 final.

3.2 Komisija izvaja projekt **Vizija nič do leta 2050**, saj bi lahko avtomatizirana vožnja pomenila korenito spremembo in bistveno zmanjšala število smrtnih žrtev ali jih celo v celoti odpravila. S tem prispeva tudi k uresničevanju **ciljev trajnostnega razvoja** glede zdravja in dobrega počutja ter trajnostnih mest in skupnosti.

3.3 Da bi EU postala močnejša v smislu tehnologije in infrastrukture za avtomatizirano mobilnost, Komisija financira različne instrumente in predlaga sklop pobud:

- **instrument za povezovanje Evrope** s 450 milijoni EUR za podpiranje digitalizacije v prometu s ciljem olajšati avtomatizacijo,
- obsežne preskuse, ki temeljijo na čezmejnih koridorjih **5G**,
- prednostne naloge na področju **financiranja raziskav in inovacij** (Obzorje 2020 in naslednji okvirni program).

3.4 EU bo do leta 2019 prve zelo natančne storitve **Galileo** dala na voljo brezplačno in bo lahko prva ponudila tovrstno navigacijsko storitev na svetovni ravni.

3.5 Za zagotovitev notranjega trga za varno uvedbo avtomatizirane mobilnosti Komisija predlaga (večinoma v okviru revizije uredbe o splošni varnosti motornih vozil):

- sodelovanje z državami članicami pri pripravi smernic za zagotovitev usklajenega pristopa pri nacionalnih **ad hoc ocenah varnosti** avtomatiziranih vozil,
- začetek sodelovanja z državami članicami in zainteresiranimi stranmi pri oblikovanju novega pristopa za **potrjevanje varnosti** avtomatiziranih vozil,
- **nove varnostne elemente** za avtomatizirana vozila v okviru revizije uredbe o splošni varnosti motornih vozil,
- zakonsko ureditev **zapisovalnikov podatkov** za avtomatizirana vozila,
- zakonsko ureditev **samodejne vožnje tovornjakov v koloni** za zagotovitev standardizacije izmenjave podatkov med tovornjaki različnih proizvajalcev,
- zakonsko ureditev zaščite vozil pred **kibernetskimi napadi**,
- obravnavanje potrebe po specifikacijah za **dostop** do podatkov o vozilih za potrebe **javnih organov**,
- sprejetje delegirane uredbe za zagotovitev varne in **zaupanja vredne komunikacije** med vozili in infrastrukturo ter visoke ravni **varstva podatkov** v skladu s splošno uredbo o varstvu podatkov.

3.6 Komisija namerava na podlagi sklepa Sveta oceniti **socialno-ekonomski in okoljski učinek** avtomatizacije in digitalizacije na področju prometa, ob upoštevanju novih znanj in spretnosti, potrebnih v tem sektorju. V ta namen bo Komisija:

- izvedla posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o socialno-ekonomskih in okoljskih učinkih mobilnosti brez voznika,
- podpirala pridobivanje novih znanj in spretnosti ter zagotavljala ohranitev in prekvalifikacijo delovne sile v sektorju z **novim programom znanj in spretnosti** za Evropo,
- zagotovila forum EU za obravnavanje posebnih **etičnih vprašanj** v zvezi z mobilnostjo brez voznika.

4. Splošne ugotovitve

4.1 Digitalizacija in avtomatizacija na podlagi hitrih in zanesljivih internetnih povezav zagotavljata številne **nove možnosti** za potrošnike in podjetja, ki si želijo boljše kakovost, praktičnost, prilagodljivost, cenovno dostopnost in varnost v cestnem prometu.

4.2 Avtomobilna industrija EU je s svojim strokovnim znanjem na področju razvoja tehnologij za vozila v dobrem položaju, da te priložnosti izkoristi. EESO poudarja, da mora biti splošni cilj uskladitev sistemov ali nove tehnične rešitve, ki bodo omogočale čezmejno delovanje sistemov, saj je to bistvenega pomena za nemoteno delovanje **notranjega trga**.

4.3 **Povezljivost** med vozili v cestnem prometu ter med vozili in fiksno infrastrukturo je eden ključnih pogojev, da bi v celoti izkoristili digitalno tehnologijo. Zato EESO pozdravlja časovni okvir za razvoj visoko zmogljive širokopasovne infrastrukture na evropski ravni, ki bo zagotavljala neprekinjeno pokritost z omrežjem 5G ter zelo visokozmogljivo internetno povezavo ob vseh glavnih prizemnih prometnih poteh⁽⁴⁾.

4.4 EESO ponovno spodbuja Komisijo, naj nadaljuje s projektom **Vizija nič do leta 2050**. Ključna značilnost avtomatizirane in polavtomatizirane vožnje je, da bi lahko bistveno izboljšala aktivno varnost vozil v cestnem prometu in bistveno zmanjšala število smrtnih žrtev ali jih celo v celoti odpravila.

5. Odobravanje javnosti in socialno-ekonomski učinek

5.1 Nove tehnologije se lahko uspešno uvedejo le, če je ustrezno obravnavan socialno-ekonomski učinek. Odobravanje javnosti je ključnega pomena za uvedbo avtomatizirane mobilnosti.

5.2 EESO je prepričan o koristih povezane in avtomatizirane mobilnosti za našo družbo, saj bo zagotavljala **nove storitve** za mobilnost ljudi z več možnostmi za ekonomijo delitve, možnostjo optimizacije prometa z okoljskimi prednostmi in mobilnostjo za tiste, ki ne morejo sami voziti.

5.3 Pri vprašanih **varnosti** in odgovornosti je treba jasno razlikovati med polavtomatizirano in avtonomno vožnjo. Pri polavtomatiziranih vozilih (**stopnje 1–4**) so nove tehnologije (radar, kamera, laser) v pomoč vozniku, medtem ko avtonomni avtomobili (stopnja 5) sploh ne potrebujejo voznika. V prvem primeru voznik ostaja odgovoren v vseh okoliščinah, medtem ko je treba v drugem primeru vprašanje odgovornosti razjasniti. EESO je prepričan, da morajo avtonomni avtomobili izpolnjevati enake varnostne standarde kot drugi sistemi prevoza potnikov, kot so vlaki ali velika letala. Po izločitvi možnosti človeške napake morajo biti sistemi avtomatiziranega prevoza 100-odstotno varni.

5.4 Naša družba je v določeni meri strpna do človeških napak, kar pojasnjuje sprejemanje približno 25 000 smrtnih žrtev na cestah v EU (2016). To je precej drugače pri drugih sistemih prevoza, kjer so potniki pasivni. Zahteva po 100-odstotni varnosti avtonomnih vozil predstavlja veliko oviro, saj avtonomna vozila in običajni avtomobili ter drugi uporabniki cest (kolesarji, pešci, vozila za posebne namene) uporabljajo iste ceste.

5.5 Nesreče s smrtnim izidom pri avtomatiziranih vozilih bi lahko postale razlog za preprečevanje uvedbe te tehnologije, čeprav je število nesreč razmeroma majhno. EESO zato priporoča, da se vsi pilotni projekti in preskusni postopki avtomatizirane vožnje izvajajo v skladu z najvišjimi možnimi varnostnimi standardi. Ta omejitveni pogoj lahko upočasnji razvoj v primerjavi s tekmeči zunaj EU, vendar bo po drugi strani povečal sprejemanje v javnosti in dolgoročno zagotovil boljše proizvode. EESO ugotavlja, da je 100-odstotna varnost avtomatiziranih vozil mogoča le ob bistvenem preoblikovanju cestnega sistema.

5.6 Pri razvoju etičnih smernic za visoko avtomatizirana vozila EESO opozarja na pristop, ki temelji na nadzoru v rokah uporabnika, kot je bilo večkrat poudarjeno v drugih mnenjih. V skladu s tem načelom samo ljudje sprejemajo odgovorne odločitve, kar ima posledice za načrtovanje avtonomnih vozil in okolje, v katerem se lahko uporabljajo. Vendar pa lahko dejanja vozil brez voznika, ki so ključnega pomena za varnost, npr. za preprečevanje nesreč, sprožijo resna etična vprašanja na ravni načrtovanja, ki jih je treba obravnavati.

5.7 EESO priznava, da lahko polavtomatizirana vozila (stopnje 1–4) že zagotovijo zmanjšanje števila smrtnih žrtev, zato podpira pristop Komisije glede povečanja števila novih varnostnih elementov za vozila v okviru revizije uredbe o splošni varnosti motornih vozil. Poleg tega ugotavlja, da obstajata dve problematični področji, ki lahko povzročita neodobravanje

⁽⁴⁾ UL C 125, 21.4.2017, str. 51.

v javnosti: a) dodatni tehnični elementi lahko bistveno zvišajo ceno avtomobila in b) zaradi vse večjega števila sistemov pomoči lahko postane vožnja avtomobila veliko bolj zapletena.

5.8 Običajno usposabljanje za pridobitev vozniškega dovoljenja (za lahka vozila, tovornjake in avtobuse) ne zajema najsodobnejše tehnologije sistemov pomoči. Dodatno usposabljanje je očitno potrebno tako za nove kot za izkušene voznike. Poleg tega morajo potrošniki ob nakupu, najemu ali odločitvi za delitev avtomobila dobiti jasne in nedvoumne informacije o lastnostih sodobnega vozila. EESO predlaga, da avtomobilska industrija v sodelovanju z občinami ponuja tečaje usposabljanja in območja za usposabljanje zasebnih in poklicnih voznikov. Vozniški izpit za nove voznike, ki želijo pridobiti dovoljenje, bi moral vključevati varnostno usposabljanje o uporabi novih tehnoloških elementov oziroma elementov avtomatizacije. Usposabljanje na področju polavtomatizirane vožnje bo ključnega pomena za razvoj sodobnega profila poklicnih voznikov ter lahko zahteva nova znanja in spretnosti ter odgovornosti.

5.9 EESO priznava, da obstaja možnost izgube velikega števila delovnih mest (tj. za voznike tovornjakov in avtobusov), če bo v prihodnosti uspešno uvedena popolna avtomatizacija (stopnja 5). Poziva Komisijo k obravnavi splošnih pomislekov, da bo uvedba nove tehnologije/digitalizacije/avtomatizacije v številnih sektorjih (promet, proizvodnja, finančne storitve itd.) povzročila izgubo velikega števila delovnih mest, ki bodo nadomeščena z razmeroma majhnim številom novih delovnih mest. EESO trdi, da mora nova tehnologija/digitalizacija/avtomatizacija koristiti družbi kot celoti in ne zgolj zasebnim podjetjem pri zniževanju stroškov. Vendar je treba poleg tega poudariti, da tudi danes poklicni vozniki počnejo veliko več kot zgolj upravljajo vozilo, v prihodnosti, ko se bo potreba po sami vožnji (pri stopnji 5) zmanjšala, pa se bodo lahko naloge poklicnih voznikov dodatno razširile, s čimer bi se lahko v veliki meri nadomestilo krčenje nalog, ki vključujejo zgolj upravljanje vozila.

5.10 EESO v celoti priznava, da bo uvedba polavtomatiziranih (stopnje 1–4) in popolnoma avtomatiziranih (stopnja 5) sistemov za tovornjake in avtobuse vplivala na delovna mesta in pogoje dela. Zato poziva socialne partnerje k skupnemu načrtovanju prihodnjega razvoja in sčasoma k pogajanjem o novih kolektivnih pogodbah glede uvedbe nove tehnologije/digitalizacije/avtomatizacije v cestnem prometu. Pozdraviti je treba, da so nekateri sindikati (npr. UNITE v Združenem kraljestvu) že pripravili vzorčne kolektivne pogodbe za zaščito delovnih mest, zagotovitev prekvalifikacije in izpopolnjevanja ter zagotovitev, da se vsi prihranki pri stroških pošteno delijo z delavci.

5.11 Direktivo o odgovornosti za proizvode bi bilo treba spremeniti, da bi zajemala premične proizvode in storitve ter proizvode z vgrajeno programsko opremo, da potrošnikom ne bi bilo treba iskati informacij o tem, kdo je odgovoren (glej tudi mnenje INT/857). Poleg tega v bolj zapletenem digitalnem okolju vzbuja skrb tudi dokazno breme v primeru napak na proizvodih, ki bi ga bilo treba zakonsko urediti na potrošnikom prijazen način.

5.12 EESO pozdravlja dejstvo, da se pravila EU o varstvu podatkov vse bolj priznavajo na mednarodni ravni, saj določajo nekatere od najvišjih standardov varstva podatkov na svetu, pozdravlja pa tudi pristop Komisije glede dajanja prednosti zakonskemu urejanju zaščite vozil pred kibernetскими napadi, zagotavljanja varne in zaupanja vredne komunikacije med vozili in infrastrukturo ter zagotavljanja visoke ravni varstva podatkov v skladu s splošno uredbo o varstvu podatkov.

5.13 Z večjo povezljivostjo je mogoče do podatkov o vozilih dostopati povsod po svetu. Ta možnost odpira vrata številnim neizkoriščenim možnostim, vendar prinaša tudi velika tveganja in izzive v zvezi z varnostjo, zaščito in zasebnostjo. Za vozila so v primerjavi z, na primer, pametnimi telefoni potrebni veliko višji standardi varnosti, zaščite in zasebnosti. EU bi morala nujno razviti takšne standarde in s pogajanjmi doseči ustrezne svetovne dogovore o njihovi uveljavitvi.

5.14 Dostop do podatkov o vozilih je zelo pomemben za konkurenco na področju poprodajnih storitev, zlasti za neodvisne ponudnike storitev popravila in vzdrževanja, z možnimi posledicami za izbiro potrošnikov in stroške. EESO spodbuja Komisijo, naj pravila o uporabi podatkov uvede čim prej, zlasti zato, ker je avtomobilska industrija EU že predložila natančne predloge za pravično platformo za izmenjavo podatkov s tretjimi osebami na varen in nediskriminatoren način, ki upošteva pravice strank do zasebnosti (na primer podroben koncept NEVADA, ki ga je razvila avtomobilska industrija v EU (vir: VDA)).

5.15 Komisija bi morala upoštevati dejstvo, da se infrastruktura, potrebna za delovanje povezanih in avtonomnih vozil, med državami članicami močno razlikuje. Tudi organi za tržni nadzor bi morali v vseh državah članicah imeti dovolj virov, da bi lahko obvladovali nove tehnologije.

V Bruslju, 17. oktobra 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER
