

Torek, 15. januar 2019

I

(Rezolucije, priporočila in mnenja)

RESOLUCIJE

EVROPSKI PARLAMENT

P8_TA(2019)0005

Avtonomna vožnja v evropskem prometu

Rezolucija Evropskega parlamenta z dne 15. januarja 2019 o avtonomni vožnji v evropskem prometu (2018/2089(INI))

(2020/C 411/01)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. maja 2018 z naslovom Na poti do avtomatizirane mobilnosti: strategija EU za mobilnost prihodnosti (COM(2018)0283),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 30. novembra 2016 o evropski strategiji za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti (COM(2016)0766),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 1. junija 2017 o internetni poveztljivosti za rast, konkurenčnost in kohezijo: evropska gigabitna družba in 5G ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. marca 2018 o evropski strategiji za kooperativne inteligentne prometne sisteme ⁽²⁾,
- ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
- ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenj Odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov, Odbora za pravne zadeve ter Odbora za industrijo, raziskave in energetiko (A8-0425/2018),
- A. ker je strategija EU o povezani in avtomatizirani mobilnosti tesno povezana s političnimi prednostnimi nalogami Komisije, zlasti z njeno agendo za delovna mesta, rast in naložbe, raziskave in inovacije, okolje in podnebne spremembe, čisto in varno mobilnost in promet, varnost v cestnem prometu in zmanjševanje preobremenjenosti cestnega prometa ter za enotni digitalni trg in energetska unijo;

⁽¹⁾ UL C 307, 30.8.2018, str. 144.

⁽²⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2018)0063.

Torek, 15. januar 2019

- B. ker hiter tehnološki napredek v prevoznih industriji ter sektorju robotike in umetne inteligence močno vpliva na gospodarstvo in družbo; ker bodo avtonomna vozila znatno spremenila naš vsakdan, določala prihodnost svetovnega cestnega prometa, znižala stroške prevoza, izboljšala varnost v cestnem prometu, povečala mobilnost in zmanjšala vplive na okolje; ker bi lahko sektor cestnega prometa odprl vrata novim storitvam in načinom prevoza, s čimer bi zadostil povečanemu povpraševanju po mobilnosti posameznikov in prevozu blaga, lahko pa bi celo pomagal korenito spremeniti urbanistično načrtovanje;
- C. ker si Komisija prizadeva do leta 2020 prepoloviti število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU v primerjavi z letom 2010, kar je v skladu s cilji „vizije nič žrtev“; ker se zdi, da v zadnjem času ni napredka pri zmanjševanju skupnega števila smrtnih žrtev in poškodb, saj je leta 2016 na cestah v EU izgubilo življenje več kot 25 000 ljudi, še 135 000 pa je bilo hudo ranjenih; ker se naša mesta soočajo z velikimi težavami v zvezi z mobilnostjo, ki jim je treba prišteti onesnaženje in podnebne spremembe;
- D. ker so napredni sistemi za pomoč voznikom, kot sta opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu in samodejno zaviranje v sili, že prispevali k varnosti v cestnem prometu in zmanjšanju števila hudih nesreč;
- E. ker je velika večina prometnih nesreč posledica neustreznega ravnanja, zato je nujno treba z obvezno uporabo varnostnih sistemov za pomoč vozniku zmanjšati možnosti za take nesreče, ne da bi s tem zmanjšali osebno mobilnost;
- F. ker se je pozitiven trend na področju varnosti v cestnem prometu, ki mu je bila EU priča v zadnjem desetletju, upočasnili; ker cestni promet še vedno povzroča največ emisij v prometu v smislu toplogrednih plinov in onesnaževal zraka;
- G. ker se povsod po svetu povečujejo potrebe tako potniškega kot tovornega prometa, hkrati pa se zavedamo, da so viri našega planeta omejeni in da bo prometna učinkovitost vse pomembnejši izziv;
- H. ker bi morala EU spodbujati in še naprej razvijati digitalne tehnologije za avtomatizirano mobilnost, da bi uravnovesili neustrezno ravnanje ter zmanjšali število prometnih nesreč in smrtnih žrtev v cestnem prometu;
- I. ker bosta avtomatizacija in uvedba nove tehnologije povečali varnost prometa in prometnih sistemov ter odpravili nekatere vključene človeške dejavnike; ker bi bilo treba vzporedno z avtomatizacijo upoštevati tudi raznolikost in stanje prometnih sistemov v različnih državah članicah; ker bi bilo treba pred uvedbo avtomatizacije zgraditi nove prometne sisteme ter nove in obstoječe prometne sisteme opremiti z ustreznimi varnostnimi elementi;
- J. ker obstajajo različne stopnje avtomatizacije, pri čemer sta stopnji 1 in 2 že na trgu, višje stopnje, kot so pogojna, visoka in popolna avtomatizacija oziroma avtonomna vožnja, pa so predvidene šele za obdobje 2020–2030, in ker zato poudarja pomen sistemov za pomoč vozniku kot omogočitvene tehnologije na poti do popolne avtomatizacije;
- K. ker je treba predvideti naložbe tako v poskusni kot v razvojni fazi, da se izboljšajo razpoložljive tehnologije in uvede varna in pametna prometna infrastruktura;
- L. ker številne države po svetu (npr. ZDA, Avstralija, Japonska, Koreja in Kitajska) hitro napredujejo pri zagotavljanju ponudbe povezane in avtomatizirane mobilnosti na trgu; ker bi se morala Evropa na hiter razvoj tega sektorja odzvati veliko bolj proaktivno, da bi spodbudila pobude in stroge varnostne zahteve za vse udeležence v prometu, ki potujejo po morju, vodnih poteh, cestah, zraku ali železnici in uporabljajo mešani način prevoza;
- M. ker Komisija pričakuje eksponentno rast novega trga avtomatiziranih in povezanih vozil, pri čemer naj bi po ocenah prihodki do leta 2025 presegli 620 milijard EUR v avtomobilski industriji EU in 180 milijard EUR v njenem sektorju elektronike;

Torek, 15. januar 2019

- N. ker je v amsterdamski izjavi iz leta 2016 načrtovano sodelovanje med državami članicami, Komisijo in industrijo na področju povezane in avtomatizirane vožnje;
- O. ker avtonomni promet zajema vse oblike daljinsko vodenih, avtomatiziranih in avtonomnih oblik cestnega, železniškega, zračnega prometa in prometa po morju ali celinskih vodnih poteh;
- P. ker je sporočilo Komisije o poti do avtomatizirane mobilnosti pomemben mejnik v strategiji EU za povezano in avtomatizirano mobilnost;
- Q. ker je treba dati prednost avtonomni mobilnosti, saj bodo povsem avtonomna vozila znatno prispevala k cestni varnosti in bodo lahko delovala tudi brez funkcij povezanosti; ker pomožne zmogljivosti in storitve morda še vedno potrebujejo digitalno komunikacijo;
- R. ker se pričakuje, da bo uporaba avtonomnih vozil, ki je predvidena že od leta 2020, prinesla znatne koristi, pa tudi vrsto novih tveganj, zlasti glede cestnoprometne varnosti, civilne odgovornosti in zavarovanja, kibernetske varnosti, pravic intelektualne lastnine, varstva podatkov in dostopa do njih, tehnične infrastrukture, standardizacije in zaposlovanja; ker ni mogoče predvideti celotnega obsega dolgoročnega učinka avtonomne mobilnosti na delovna mesta in okolje; ker je nadvse pomembno zagotoviti primeren pravni okvir EU za ustrezen odziv na te izzive in za večjo ozaveščenost javnosti in sprejemanje avtonomnih vozil;
- S. ker je treba zaradi etičnih vprašanj, povezanih z uporabo teh tehnologij, pripraviti smernice za uvedbo umetne inteligence in vzpostaviti sisteme, ki bodo zagotavljali, da se ta etična vprašanja usklajeno obravnavajo;

Splošna načela

1. pozdravlja sporočilo Komisije o poti do avtomatizirane mobilnosti, v katerem je načrtan pristop, kako naj EU postane vodilna v svetu pri uporabi varnih sistemov za avtomatizirano mobilnost, da bi cestni promet postal varnejši in učinkovitejši, zastoji, poraba energije in emisije iz prometa pa bi se zmanjšali ter fosilna goriva postopoma opuščala;
2. priznava prve korake Komisije in držav članic na področju avtomatizirane mobilnosti prihodnosti ter je seznanjen z zakonodajnimi pobudami, kot so direktiva o inteligentnih prometnih sistemih ⁽¹⁾ ter predlagani reviziji direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture ⁽²⁾ in uredbe o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil ⁽³⁾;
3. potrjuje vlogo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS) pri zagotavljanju povezanosti za avtomatizirana/avtonomna vozila ravni 2, 3 in po možnosti 4 Združenja avtomobilskih inženirjev (SAE); spodbuja države članice in industrijo, naj nadalje izvajajo C-ITS, Komisijo pa poziva, naj države članice in industrijo podpre pri uvajanju storitev C-ITS, zlasti prek instrumenta za povezovanje Evrope, evropskih strukturnih in investicijskih skladov ter programa InvestEU;
4. poudarja inovacijski potencial vseh avtonomnih načinov prevoza po cesti, železnici, vodi in zraku; poudarja, da bi morali evropski akterji združiti moči, da bi dosegli in ohranili vodilni položaj na svetovni ravni v avtonomnem prometu; ugotavlja, da je za napredek pri avtonomni mobilnosti, zlasti v cestnem prometu, potrebno sinergijsko sodelovanje številnih sektorjev evropskega gospodarstva, vključno s proizvodnjo vozil in digitalnimi sektorji;
5. priznava velik potencial avtomatizirane mobilnosti za številne sektorje, saj ta ponuja nove poslovne priložnosti za zagona podjetja, mala in srednja podjetja (MSP) ter industrijo in podjetništvo kot celoto, zlasti v smislu ustvarjanja novih storitev na področju mobilnosti in novih zaposlitvenih možnosti;

⁽¹⁾ UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

⁽²⁾ COM(2018)0274.

⁽³⁾ COM(2018)0286.

Torek, 15. januar 2019

6. poudarja, da bi bilo treba razviti avtonomna vozila, ki bodo dostopna invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo;
7. poziva Komisijo, naj predstavi strategijo, zlasti v zvezi s podatki, dostopom do podatkov in kibernetko varnostjo, kakor je zahteval že v svoji resoluciji z dne 13. marca 2018 o evropski strategiji za C-ITS, da bi zagotovili pristop, ki bo tehnološko nevtralen in pripravljen za trg; priznava priložnosti, predstavljene v prihodnjih priporočilih Komisije o dostopu do podatkov in virov v vozilu;
8. potrjuje, da bi bilo treba preučiti zakonodajne ukrepe za zagotovitev pravičnega, varnega in tehnološko nevturalnega dostopa do podatkov v vozilu v realnem času za nekatere tretje osebe; meni, da bi tak dostop končnim uporabnikom in tretjim osebam omogočil koristi digitalizacije ter bi spodbujal enake konkurenčne pogoje in varnost shranjevanja podatkov v vozilu;
9. ugotavlja, da se bodo podobna vprašanja glede pravic intelektualne lastnine in ustreznih pravic glede uporabe pojavila pri umetni inteligenci za namene avtonomne mobilnosti, pa tudi na drugih področjih, kot so lastninske pravice do oznak, podatkov in izumov, katerih tvorec bo sama umetna inteligenca; meni pa, da bi bilo treba za ta vprašanja najti čim bolj splošne rešitve;
10. opozarja, da bi bilo treba pri pripravi novega zakonodajnega okvira o ureditvi avtonomne mobilnosti zagotoviti, da bo mogoče premagati kakršne koli ovire za pospeševanje tehnološkega napredka, raziskav in inovacij;
11. opozarja, da sporočilo Komisije o poti do avtomatizirane mobilnosti ne vsebuje analize in predlogov glede avtonomnih vozil v vseh načinih prevoza; poziva Komisijo, naj zagotovi analize in strategije za posamezne načine, tudi za področji intermodalnega prevoza in mobilnosti;
12. poziva Komisijo in države članice, naj v svojo politiko na področju avtonomne vožnje vključijo skupni prevoz, svojo vizijo pa razširijo na vse vrste prevoza;
13. pozdravlja delo v zvezi z avtonomno vožnjo, opravljeno na srečanjih Sveta na visoki ravni, ter želi podobna prizadevanja tudi pri drugih vrstah prevoza, ne le pri cestnem;
14. poudarja, da bi bilo treba razviti tehnične standarde za vozila in infrastrukturo (npr. prometne znake, cestne oznake, sisteme signalizacije in C-ITS) ter jih uskladiti na mednarodni in nacionalni ravni ter na ravni EU, in sicer na podlagi obstoječega dela in forumov, da bi preprečili podvajanje, ter na podlagi načel odprtega, preglednega in tehnološko nevturalnega pristopa, s katerim so bo povečala varnost v cestnem prometu in zagotovila nemotena čezmejna interoperabilnost;
15. ugotavlja, da so zanesljivi podatki v vozilih in o poteh temeljni gradniki za vzpostavitev avtonomne in povezane vožnje v enotnem evropskem prometnem prostoru in za konkurenčne storitve za končne uporabnike; zato poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo ovire za uporabo teh podatkov odstranjene in da bo pred 1. januarjem 2020 sprejet trden regulativni sistem za to področje, ki bo zagotavljal enako kakovost in dostopnost podatkov v vseh državah članicah;
16. ugotavlja, da bi bilo nujno treba zagotoviti pravno varnost za uporabnike in deležnike, kar zadeva skladnost avtonomnih vozil z glavno veljavno zakonodajo s posebnim poudarkom na zakonodaji o internetni zasebnosti in Splošni uredbi o varstvu podatkov⁽¹⁾; poziva Komisijo, naj opredeli, katere kategorije informacij, ki jih ustvarijo avtonomna vozila, naj bodo obravnavane kot odprti podatki in dane na voljo v realnem času, katere pa naj bodo zaupne;

⁽¹⁾ UL L 119, 4.5.2016, str. 1.

Torek, 15. januar 2019

17. poudarja, kako pomembno je zagotoviti, da imajo uporabniki nadzor nad osebnimi podatki in tistimi, ki jih ustvarjajo, zbirajo in sporočajo avtonomna vozila, ter dostop do obojih; poudarja, da bi bilo treba potrošnikom ponuditi najvišjo raven kibernetске zaštite;

18. poudarja, da se pričakuje veliko povečanje količine podatkov, ki jih ustvarijo ter zberejo in posredujejo avtonomna vozila, ter poudarja, da je treba te podatke, zlasti neosebne in anonimizirane podatke, uporabiti za spodbujanje uvedbe avtonomnih vozil in za nadaljnji razvoj inovacij v okviru novih rešitev na področju mobilnosti; poudarja, da bi moralo imeti varstvo zasebnosti in občutljivih podatkov, ki jih ustvarijo avtonomna vozila, absolutno prednost;

19. poudarja, da bodo v prihodnjih letih na trgu na voljo povsem avtonomna ali visoko avtomatizirana vozila in da je treba čim prej vzpostaviti ustrezne regulativne okvire, ki bodo zagotavljali njihovo varno delovanje in jasno ureditev odgovornosti, za prilagoditev na spremembe, ki jih bo to prineslo, tudi glede na interakcijo med avtonomnimi vozili in infrastrukturo ter drugimi uporabniki;

20. ugotavlja, da obstoječa pravila o odgovornosti, kot sta Direktiva Sveta 85/374/EGS z dne 25. julija 1985 o približevanju zakonov in drugih predpisov držav članic v zvezi z odgovornostjo za proizvode z napako ⁽¹⁾ (direktiva o odgovornosti za proizvode) ter Direktiva 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti ⁽²⁾ (direktiva o avtomobilskem zavarovanju), niso bila napisana za obravnavanje izzivov, ki jih prinaša uporaba avtonomnih vozil, in poudarja, da je vse več dokazov o tem, da sedanji regulativni okvir, zlasti glede odgovornosti, zavarovanja, registracije in varstva osebnih podatkov, ne bo več zadosten oziroma ustrezen, ko se bo moral soočiti z novimi tveganji, ki izhajajo iz čedalje večje avtomatizacije, povezljivosti in kompleksnosti vozil;

21. meni, da je treba zaradi dinamičnih tehnoloških sprememb v sektorju razjasniti, kdo bo nosil odgovornost v primeru nesreč, ki jih bodo povzročila povsem avtonomna vozila, in da mora biti popolnoma jasno, kdo je odgovorna oseba v vsakem posameznem primeru, ko bo raven avtonomije tako visoka, da bo lahko vozilo delovalo ali popolnoma samostojno ali da ga bo upravljal voznik; poudarja, da je treba nujno preučiti, ali bi dejstvo, da je mogoče zelo majhen delež vseh dosedanjih nesreč pripisati tehničnim dejavnikom, upravičilo prenos odgovornosti na proizvajalca, ki ga je kot dejavnik tveganja, ki je neodvisen od malomarnosti, lahko enostavno povezati s tveganjem, ki ga predstavlja prihod samostojnega vozila na trg; poudarja tudi, da je nadalje treba preučiti, ali lahko posebne obveznosti glede varnosti v cestnem prometu, ki veljajo za lastnika vozila, in obveznosti glede poznavanja navodil, ki veljajo za voznika, v vsakem posameznem primeru ustrezno nadomestijo ta prenos odgovornosti; zato poziva Komisijo, naj opravi temeljito analizo, sedanji pravni okvir EU prilagodi in po potrebi uvede nova pravila, na podlagi katerih bo mogoče določiti odgovornost in obveznost; Komisijo poziva tudi, naj oceni in spremlja možnost uvedbe dodatnih instrumentov EU, da bi držali korak z razvojem umetne inteligence;

22. poudarja pomen tehnologij, ki temeljijo na globalnem satelitskem navigacijskem sistemu (GNSS), in projekta Galileo za izboljšanje interakcije in interoperabilnosti digitalnih sistemov v vozilu in omrežju; poziva, naj se čim prej dokončajo in izstrelijo preostali sateliti, da bi lahko začeli uporabljati evropski navigacijski sistem Galileo kot privzeti sistem za določanje položaja v avtomatiziranih vozilih;

23. ugotavlja, da splošni dostop do tehnologij za avtomatizirano mobilnost ne bo mogoč brez dostopa do hitrih internetnih omrežij in omrežij 5G; obžaluje, da obstajajo regije, kjer uvedba sedanje generacije omrežij 4G še vedno ne izpolnjuje pričakovanj, zlasti na podeželju;

⁽¹⁾ UL L 210, 7.8.1985, str. 29.

⁽²⁾ UL L 263, 7.10.2009, str. 11.

Torek, 15. januar 2019

Cestni promet

24. opozarja na nova varnostna pravila v vodilnih načelih glede vmesnika človek-stroj, predlagana v končnem poročilu GEAR 2030;

25. poudarja, da bi morala biti čim prej pripravljena zakonodaja s področja varnosti v cestnem prometu na ravni Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE), ravni EU in nacionalni ravni, da bi podprli tehnološke inovacije in avtonomno vožnjo za zmanjšanje števila človeških napak, prometnih nesreč in smrtnih žrtev v prometu;

26. poudarja, kako pomembno je sprejetje ambiciozne nove uredbe o splošni varnosti za motorna vozila glede na kratkoročni potencial, ki ga ima za reševanje življenje obvezna namestitve novih tehnologij za varnost vozil, ki se bodo v prihodnosti uporabljale tudi za uvedbo povezanih in avtomatiziranih vozil;

27. opozarja, da je bil razvoj povezanih in avtomatiziranih vozil večinoma posledica tehnološkega razvoja; poudarja, da je treba preučiti in priznati človeške in družbene vidike razvoja povezanih in avtomatiziranih vozil ter zagotoviti, da bodo pri njihovi uvedbi v celoti spoštovani družbene, človeške in okoljske vrednote ter cilji;

28. poziva Komisijo in države članice, naj ob upoštevanju pomena mobilnosti v EU sklenejo skupno stališče ter naj sodelujejo, da bo EU prevzela in ohranila vodilno vlogo pri mednarodnem tehničnem usklajevanju avtomatiziranih vozil v okviru UN/ECE in Dunajske konvencije, zlasti v vseh razpravah na ravni svetovnega foruma UN/ECE za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (delovna skupina 29) ter delovne skupine za avtomatizirana/avtonomna in povezana vozila (GRVA);

29. poudarja, da bi morali biti postopki nadzora trga, povezani z avtomatiziranimi vozili, za celotno življenjsko dobo vozil čim bolj standardizirani, pregledni in preverljivi, vključno s čezmejnimi preskušanjem na odprtih cestah in v dejanskih voznih razmerah ter rednimi tehničnimi pregledi;

30. poudarja potrebo po jasni zakonodaji, ki se redno pregleduje, po potrebi posodablja in usklajuje ter ki bo zahtevala vgradnjo snemalnikov podatkov o dogodkih v skladu z revidirano uredbo o splošni varnosti, da bi izboljšali preiskave nesreč ter da bo mogoče razjasniti in razrešiti vprašanja glede odgovornosti, kolikor hitro je mogoče; ugotavlja, da so ti snemalniki podatkov o dogodkih potrebni za določitev odgovornosti različnih akterjev, vpletenih v primeru nesreče;

31. poudarja, da bo treba takoj po prehodnem obdobju, v katerem se bodo istočasno uporabljala avtomatizirana vozila ter vozila brez povezav in avtomatizacije, vključiti zaščitne sisteme; poudarja, da so sistemi za pomoč vozniku na poti do popolnoma avtomatizirane vožnje že zdaj pomembni za preprečevanje prometnih nesreč z aktivnimi varnostnimi sistemi oziroma za blažitev posledic nesreč s pasivnimi varnostnimi sistemi;

32. poziva države članice, naj poskrbijo za varno in kakovostno cestno infrastrukturo, ki omogoča uporabo avtomatiziranih in avtonomnih vozil;

33. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo interoperabilnost vseh sistemov, ki zadevajo digitalno posredovanje informacij o cestnem prometu;

34. poudarja, da narašča skrb zaradi brezbriznosti uporabnikov pri vožnji z vozili, ki jih mora delno upravljati voznik; poziva k boljši pojasnitvi opredelitve „vozil z naprednimi sistemi za pomoč voznikom“ (1. do 3. stopnja SAE) v primerjavi z „avtomatiziranimi vozili“ (4. in 5. stopnja SAE) in razlikovanja zahtev za njih v zakonodaji s področja varnosti v cestnem prometu ter k izvedbi dodatnih študij o izvedljivosti in varnosti avtomatiziranih vozil 3. stopnje, zlasti kar zadeva problematiko opozarjanja voznika, da mora prevzeti nadzor, ter nevarnosti, kadar voznik opozorila ne upošteva takoj;

35. poziva Komisijo, naj opredeli jasne etične smernice za umetno inteligenco;

Torek, 15. januar 2019

36. poziva Komisijo, naj razvije ustrezna merila za odgovornost ter sisteme za zaščito in varnost ljudi, da bi zagotovili skladen pristop do etičnih vprašanj, ki se pojavljajo glede avtonomnih sistemov za avtomatizirana vozila;

37. poudarja, da bi moral zakonodajalec obravnavati in rešiti etične vidike samovozečih vozil, preden bodo povsem sprejemljiva in razpoložljiva za prometne razmere; zato poudarja, da je za avtomatizirana vozila potrebna predhodna presoja, pri kateri se bodo obravnavali ti etični vidiki;

38. poudarja, da bo povečana gostota mestnega prometa zaradi široke uporabe avtonomnih vozil; meni, da bi k obravnavi teh izzivov morala prispevati avtonomna vozila in rešitve, kot so souporaba avtomobila in skupni prevozi; poziva organe, naj oblikujejo politike, s katerimi bodo zagotovili, da bodo avtonomna vozila izboljšala možnosti potovanj, vključno z javnim prevozom in drugimi rešitvami, za vse državljane;

39. poudarja, da ima samodejna vožnja v koloni obetajočo prihodnost, saj varčuje z gorivom in energijo ter izboljšuje varnost v cestnem prometu, zato poziva države članice, Komisijo in industrijo, naj izvajajo ukrepe iz izjave iz Amsterdama; poziva Komisijo, naj predlaga regulativni okvir za spodbujanje povezljivosti vozil, ki komunicirajo z drugimi vozili in okolico (V2X) za visoko in popolnoma avtomatizirana vozila (npr. vožnja v konvoju), zlasti pri vožnji na dolge razdalje;

40. trdi, da imajo pasivni in aktivni varnostni elementi v avtonomnih vozilih pomembno vlogo pri zmanjševanju števila trčenj ter poškodb in smrtnih žrtev kot posledice teh trčenj, saj se trčenja še vedno lahko zgodijo, zlasti v vmesni fazi mešanega prometa; poziva Komisijo in države članice, naj povečajo varnost v cestnem prometu;

41. izpostavlja tveganja, ki se nanašajo na rastoči trend mešanega prometa s tradicionalnimi in avtonomnimi vozili, kar kliče po več preskusih na terenu, da bi javna in zasebna podjetja in organe podprli pri raziskavah in razvoju, ki bodo kos izzivom prihodnosti, ter da bi zagotovili konkretne podatke, ki bi pripomogli k ustrezni prilagoditvi pravil o civilni odgovornosti;

42. poudarja, da je mogoče obstoječe vrzeli in pomanjkljivosti rešiti z vzpostavitvijo okvira zavarovanja brez krivca za škodo, ki nastane z uporabo avtonomnih vozil;

43. kot je omenil že v svoji resoluciji z dne 16. februarja 2017 pravilih civilnega prava o robotiki ⁽¹⁾, poudarja, da zaradi zagotovitve ustrezne zaščite žrtev ne bi smeli omejevati odgovornosti v zvezi z naravo in obsegom škode, ki jo je treba nadomestiti;

Letalski promet

44. poudarja nedavno sprejeto uredbo o agenciji EASA ⁽²⁾ s posodobljenimi varnostnimi pravili v letalstvu, ki med drugim vključujejo trdno pravno podlago za prvi celoviti sklop pravil EU za vse vrste civilnih dronov; spominja, kako nujno je bilo sprejeti uredbo EASA, saj se nove tehnologije, kot so brezpilotni zrakoplovi, pojavljajo tudi na evropskem nebu, ter da je zato bilo treba prilagoditi veljavni regulativni okvir EU in različna nacionalna pravila;

45. poziva Komisijo, naj prav tako brez odlašanja predstavi podrobna pravila za avtomatizirane zrakoplove, ki zahtevajo posebne in prilagojene specifikacije, saj operativni pristop z osredotočanjem na posamezne brezpilotne zrakoplove ni primeren za zagotovitev varne vključitve avtomatiziranih zrakoplovov v zračni prostor, ki si ga delijo s pilotiranimi zrakoplovi; opozarja, da bodo brezpilotni zrakoplovi potrebovali varne in, kjer je ustrezno, certificirane inteligentne sisteme ter posebno okolje za upravljanje zračnega prostora; poudarja, da bi morala taka pravila, ki veljajo za brezpilotne zrakoplove, upoštevati tudi naravo in tveganost naloge ali dejavnosti, operativne značilnosti brezpilotnega zrakoplova in značilnosti območja delovanja, kot so gostota poseljenosti, značilnosti terena ter obstoj stavb in drugih občutljivih infrastruktur;

46. poudarja pomen varstva osebnih podatkov v primeru uporabe avtomatiziranih vozil v letalskem sektorju;

⁽¹⁾ UL C 252, 18.7.2018, str. 239.

⁽²⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

Torek, 15. januar 2019

47. spominja na varšavsko izjavo o dronih iz leta 2016 kot vzvod za ustvarjanje delovnih mest in novih poslovnih priložnosti; znova poudarja, kako pomembni so načrtovani ukrepi za razvoj ekosistema dronov v EU, ki naj bi bili sprejeti do leta 2019, ter da se je treba ravnati po vodilnih načelih iz izjave iz Rige;

48. poudarja, da je treba usklajeno razvijati tehnologije in operativne pojme, ki bodo omogočili varno vključevanje vozil v storitve za upravljanje letalskega prometa v skladu s cilji programa U-Space, ki ga vodi Skupno podjetje SESAR; priznava dosedanje dejavnosti Skupnega podjetja SESAR, ki jih je treba še nadalje podpirati;

49. opozarja, da bi bilo treba v prihodnjem proračunskem obdobju okrepiti sedanje financiranje raziskovalnih in poskusnih programov v zvezi z brezpilotnimi zrakoplovi, kot je program U-Space; ugotavlja, da bi bili lahko poskusi, ki danes omogočajo, da se v realnih okoliščinah testira flota številnih brezpilotnih zrakoplovov, hkrati pa se zagotavlja upravljanje zračnega prometa z največjo možno stopnjo varnosti, zgled za poskuse na področju zemeljskih avtonomnih vozil;

50. ugotavlja, da je treba vzpostaviti primerna preskusna območja za avtonomne letalske tehnologije, vključno z droni, da bi zagotovili varne pogoje za simulacijo novih tehnoloških rešitev pred njihovo končno izvedbo;

Promet po morju ali celinskih vodnih poteh

51. poudarja potencial in dodano vrednost avtonomnih ladij, zlasti na celinskih vodnih poteh in po morju na kratkih razdaljah, saj lahko privede do zmanjšanja števila nesreč na morju in celinskih vodnih poteh, ki so večinoma posledica človeške napake;

52. poudarja potencial, ki ga ima avtomatizacija za odpravo deleža človeških napak in za zagotovitev, da bo imelo osebje na mostu več časa za optično opazovanje, zlasti na ozkih plovnih poteh in v pristaniških območjih; vendar poudarja, da sta izmenjava informacij in komunikacija nujni zaradi varnosti, zlasti v neposredni bližini drugih ladij, zato je treba vzdrževati navzočnost osebja na mostu;

53. pozdravlja delo delovne skupine PIANC za pametni ladijski promet in mednarodne mreže za avtonomne ladje;

54. poziva Komisijo, naj začrta in opredeli stopnje avtomatizacije za celinsko in morsko plovbo ter skupne standarde, tudi za pristanišča, da bi uskladili in spodbujali uvajanje avtonomnih plovil v interakciji z avtomatiziranimi in neavtomatiziranimi uporabniki in infrastrukturo;

55. poudarja, da je treba razviti in razširiti digitalna vozlišča in medsebojno povezane koridorje Vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T), in sicer z najsodobnejšimi terminali in učinkovitimi sistemi za elektronsko upravljanje prometa, kot so rečne informacijske službe in informacijski sistem za plovbo po Renu, da bi dosegli popolnoma multimodalni sistem avtonomnega prevoza;

56. poziva Komisijo, naj pripravi celovito strategijo za spodbujanje nadaljnje avtomatizacije v celinskem ladijskem prometu, njene infrastrukture, plovnih poti in upravljanja prometa ter razvoja avtomatiziranih pristanišč, ob upoštevanju položaja celinskih pristanišč kot multimodalnih vozlišč pri pripravi digitalnega območja prevoza po celinskih plovnih poteh;

57. poziva k večji podpori in spodbujanju čezmejnih testnih območij ter k izvedbi več projektov, kot sta NOVIMAR in projekt MUNIN (pomorska plovba brez posadke z uporabo inteligentnih omrežij), ki ju sofinancira EU v okviru sedmega okvirnega programa in programa Obzorje 2020, da bi se nadaljeval razvoj tehnologije avtonomnega ladijskega prometa in avtomatizirane infrastrukture v EU;

58. poudarja, da je treba standarde, ki se uporabljajo za plovila, razvijati v sodelovanju z Mednarodno pomorsko organizacijo in jih uskladiti z njenimi, da bi vzpostavili mednarodni pravni okvir za varno upravljanje ladij;

Torek, 15. januar 2019

Železniški promet

59. poziva Komisijo, naj v posvetovanju in sodelovanju z industrijo in drugimi deležniki ustvari skupne protokole in standarde, ki bodo omogočili delovanje avtonomnih vlakov in sistemov lahke železnice;

60. poziva k hitrejšemu izboljšanju okvirnih pogojev za avtonomna vozila v železniškem prometu in za prehod na digitalni železniški sektor; ugotavlja, da je evropski sistem vodenja vlakov podlaga za avtomatizacijo v železniškem sektorju, ki bo ustvarjena s povezovanjem evropskega sistema vodenja vlakov s samodejnim delovanjem vlakov; poziva Komisijo, naj pospeši uvedbo evropskega sistema za nadzor vlakov in jo opredeli kot prednostno nalogo v sedanjih in prihodnjih programih financiranja EU;

61. poudarja, da je digitalno povezovanje pomemben nov ukrep za spodbujanje digitalizacije železniške infrastrukture, ter poziva Komisijo in države članice, naj podprejo njegovo uvajanje;

62. poziva Komisijo, naj nadaljuje s programom Shif2Rail za nadaljnji razvoj v smeri digitalnega železniškega omrežja in popolnoma avtomatiziranega delovanja vlakov, vključno z razvojem standarda za samodejno delovanje vlakov v evropskem sistemu vodenja vlakov ter kibernetske varnosti;

63. opozarja na vse večje izzive za mobilnost v mestih zaradi naraščanja gostote prometa ter na priložnosti za spopadanje z njimi, ki jih omogočajo avtomatizirani sistemi javnega železniškega prevoza; poziva Komisijo in države članice, naj spodbujajo in podpirajo projekte za premagovanje teh izzivov z inovacijami na področju avtomatiziranega javnega železniškega prevoza;

Pravice potrošnikov in konkurenčni pogoji

64. poziva Komisijo, naj pripravi celovita pravila za odgovornosti in pravice proizvajalcev, voznikov in upravljavcev na vseh ravneh avtomatizacije za vse vrste prevoza; poudarja, da je treba te odgovornosti voznikom ali upravljavcem sporočati jasno, nazorno in samo po sebi razumljivo s komercialnimi oznakami ali drugimi oblikami sporočanja; meni, da je nujno zagotoviti varnost vozil in njihovo redno vzdrževanje skozi njihov celoten življenjski cikel, ter v zvezi s tem poudarja pomembno vlogo pravičnega dostopa do podatkov v vozilu in virov na trgu za ustrezne deležnike;

65. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo vsi sistemi avtonomnih vozil zasnovani tako, da bodo lastnikom vozil ali uporabnikom omogočali prosto izbiro med konkurenčnimi ponudniki storitev, ne da bi se pri tem morali zanašati samo na storitve proizvajalca vozila;

66. poudarja, da je treba zagotoviti pravičen dostop do trga za neodvisne ponudnike avtomobilskih storitev na področju servisiranja in popraviljanja avtonomnih vozil; opozarja, da so tovrstni subjekti, zlasti proizvajalci delov, majhne delavnice in storitveni centri, pomemben konkurenčni element na avtomobilskem trgu in da pozitivno vplivajo na razpoložljivost in cene teh storitev;

67. ugotavlja, da je na digitaliziranem trgu avtomobilskih storitev obstoj poštene konkurence na trgu avtomatiziranih in kombiniranih storitev mobilnosti odvisen od neposrednega in pravočasnega dostopa do podatkov in funkcij v vozilu; opozarja, da imajo neodvisni izvajalci dejavnosti zelo pomembno vlogo v celotni avtomobilski dobavni verigi;

68. napoveduje, da bi lahko bila konkurenca na enotnem trgu v sektorju servisiranja avtonomnih vozil ogrožena, če bodo proizvajalci neodvisnim serviserjem otežili dostop do sistemov, vgrajenih v ta vozila; poudarja, da bi se za ta tržni segment morale uporabljati določbe Uredbe Komisije (EU) št. 461/2010 ⁽¹⁾;

69. poudarja, da bi bilo treba potrošnike vnaprej obvestiti o vozilih, ki jih kupujejo, ter o storitvah popravila, do katerih imajo dostop;

⁽¹⁾ UL L 129, 28.5.2010, str. 52.

Torek, 15. januar 2019

70. meni, da bi lahko prehod na avtomatizirana vozila poleg pozitivnega vpliva na prometno varnost, porabo goriva, okolje in ustvarjanje novih delovnih mest v telekomunikacijskem in avtomobilskem sektorju povzročil tudi izgubo delovnih mest v prometnem sektorju in negativno vplival na zavarovalniški sektor, kar je treba nemudoma obravnavati, da bi omogočili enostaven prehod;

Potrebe po raziskavah in izobraževanju

71. poudarja, da je treba v EU razviti ključne avtonomne tehnologije (npr. formalizacija in simulacije človeških možganov in kognitivnih procesov pri vožnji, sistemi zaznavanja okolja in umetna inteligenca), da bo EU ostala v koraku s konkurenco na svetovni ravni in da bodo ustvarjena nova delovna mesta;

72. poudarja, da bodo avtomatizirana vozila, ko bodo na voljo na trgu, močno vplivala na distribucijo in potrošnjo blaga; zato meni, da je treba nujno oceniti ta vpliv in zagotoviti ukrepe za podporo prizadetim sektorjem in ljudem;

73. poziva k pobudam za opredelitev in reševanje vprašanj, povezanih s spremembami ponudbe po zaposlitvah in povpraševanja po njih glede na potrebe po novih in specializiranih znanjih, tako v proizvodnji vozil kot pri poklicni uporabi, in sicer s preoblikovanjem izobraževanja (na primer s tečaji in usposabljanji), da bi olajšali prehod na nove oblike mobilnosti;

74. poziva Komisijo, naj skupaj z državami članicami predlaga pobude za spodbujanje znanj, izobraževanja in usposabljanja, ki jih potrebuje EU, da bo ostala v ospredju sektorja avtonomnega prometa; poudarja, da je pomembno, da države članice v svojih izobraževalnih programih upoštevajo te novo nastale trende, da bi se odzvale na potrebo po visoko kvalificirani in usposobljeni delovni sili v različnih prometnih sektorjih;

75. spominja, da je bilo v okviru programa Obzorje 2020 v obdobju 2014–2020 namenjenih 300 milijonov EUR za programe raziskav in inovacij na področju avtomatiziranih vozil, ter priporoča, naj se ti programi nadaljujejo in razširijo na vse načine prevoza v naslednjem večletnem finančnem okviru za obdobje 2021–2027 (Obzorje Evropa);

76. poudarja pomembno vlogo skupnih raziskav za zagotavljanje hitrega napredka pri avtomatizaciji prevoza v sodelovanju s celotnim inovacijskim okoljem;

77. poziva Komisijo, naj ustanovi skupno podjetje po zgledu skupnih podjetij Shift2Rail v železniškem prometu ali Čisto nebo v letalski industriji, da bi oblikovali strateško pobudo za avtonomni promet, ki bo izhajala iz sektorja ter bo privlačna za državljane EU in pomembna v komercialnem smislu, bo spodbudila raziskovalni in inovacijski potencial EU na podlagi širokega sodelovanja industrijskega, javnega in akademskega sveta ter spodbujala razvoj in uporabo tehnologij na usklajen in interoperabilen način, s čimer bi vzpostavili multimodalni prometni sistem za avtonomni promet s stopnjevano prilagodljivostjo na svetovni ravni;

78. poudarja potrebo po vzpostavitvi terenov za preizkušanje vozil v scenarijih resničnega življenja po vsej EU, da bo mogoče nove tehnologije temeljito preizkusiti in razviti; poziva vse države članice, naj do leta 2020 vsaka določi mestna in zunajmestna območja, kjer bodo lahko poskusna avtonomna vozila opravljala preizkuse v realnih prometnih razmerah, ne da bi se na teh območjih zmanjšala prometna varnost, in naj zagotovijo, da bodo oblikovani čezmejni in interoperabilni okviri EU za preizkuse;

79. poudarja, da so nekateri državljani EU izrazili nezaupanje v avtomatizirano mobilnost; zato poudarja, da bi morala zakonodajalca obravnavati etično razsežnost, da bi izboljšali sprejemanje javnosti v zvezi s tem; poziva k naložbam v obsežne raziskave umetne inteligence in drugih razsežnosti avtomatizirane mobilnosti;

80. poziva k obširnim raziskavam o dolgoročnih učinkih avtonomnega prevoza na vprašanja, kot so prilagajanje potrošnikov, družbeno sprejemanje, psihološke reakcije, fizično odzivanje in socialna mobilnost, zmanjšanje števila nesreč in izboljšanje prometa na splošno;

Torek, 15. januar 2019

81. poziva vse deležnike, tudi proizvajalce vozil, dobavitelje sestavnih delov, razvijalce programske opreme in oblikovalce, sodelujoče države članice in organe, naj sodelujejo pri spodbujanju inovacij, skrbijo za naložbe v infrastrukturo, ki omogoča avtomatizirano mobilnost na avtocestah in mestnih cestah, in pri lažšanju čezmejnega testiranja; poudarja, da je treba povečati naložbe v prilagoditve obstoječe infrastrukture, izgradnjo nove in izboljšanje povezanosti evropskih cest; poudarja, da je opazno nezaupanje evropskih državljanov v avtomatizirano vožnjo, zato bi bilo treba njihovo zaupanje povečati s kampanjami za ozaveščanje; poziva k naložbam v obsežne raziskave umetne inteligence in etične razsežnosti avtonomnega in povezanega prevoza;

o

o o

82. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
