



Komisja Transportu i Turystyki

2015/2103(INL)

16.11.2016

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Prawnej

zawierająca zalecenia dla Komisji dotyczące przepisów prawa cywilnego
dotyczących robotyki

(2015/2103(INL))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Georg Mayer

(Inicjatywa – art. 46 Regulaminu)

PA_INL

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Spraw Konstytucyjnych, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- uwzględniając deklarację amsterdamską Rady z dni 14–15 kwietnia 2016 r. w sprawie współpracy w dziedzinie kierowania pojazdami zintegrowanymi z siecią i sterowanymi automatycznie („deklaracja amsterdamska”),
- A. mając na uwadze niedawne powołanie przez Komisję Europejską grupy wysokiego szczebla Gear 2030, której zadaniem jest sporządzenie planu działania dotyczącego sprawnego wprowadzenia do użytku pojazdów autonomicznych;
- B. mając na uwadze, że do celów związanych z odpowiedzialnością cywilną konieczne jest dokonanie rozróżnienia na pojazdy automatyczne (wyposażone w urządzenia umożliwiające automatyczne wykonywanie niektórych czynności związanych z prowadzeniem pojazdu) i pojazdy autonomiczne (wykonujące wszystkie czynności związane z prowadzeniem pojazdu); mając na uwadze, że w pierwszym przypadku kierowca musi stale kontrolować prowadzenie pojazdu i jest całkowicie za nie odpowiedzialny; a w drugim przypadku prowadzenie pojazdu nie wymaga już stałej kontroli ani żadnego działania ze strony użytkownika; mając na uwadze, że w pierwszym przypadku system odpowiedzialności cywilnej pozostaje bez zmian w porównaniu z pojazdem tradycyjnym, tymczasem w drugim przypadku należy go dostosować;
- 1. podkreśla, że transport autonomiczny obejmuje wszystkie formy zdalnie kierowanych, automatycznych i zintegrowanych z siecią i autonomicznych środków transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego, w tym pojazdy, pociągi, statki, promy, statki powietrzne, drony, a także wszystkie przyszłe formy środków transportu powstałe w wyniku rozwoju i innowacji w tym sektorze (zwane dalej „autonomicznymi środkami transportu”);
- 2. wzywa Komisję do wzięcia pod uwagę w jej pracach dotyczących autonomicznych środków transportu następujących aspektów: odpowiedzialność cywilna (odpowiedzialność i ubezpieczenie), wszystkie zagadnienia związane ze środowiskiem (np. efektywność energetyczna, wykorzystanie odnawialnych technologii i źródeł energii) oraz kwestie związane z danymi (dostęp do danych, ochrona danych osobowych i prywatności, wymiana danych dotyczących wypadków i sytuacji ryzyka, wartość finansowa danych i ich podział);
- 3. zauważa, że autonomiczne środki transportu mogą mieć zasadniczy wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa transportu, biorąc pod uwagę, że błędy ludzkie są obecnie przyczyną około 90% wypadków drogowych; zauważa jednak, że nie będzie możliwa całkowita eliminacja wypadków dzięki pojazdom autonomicznym; w związku z tym dochodzą do głosu kwestie i rodzą się pytania dotyczące odpowiedzialności zainteresowanych stron i odszkodowania dla ofiar w razie wypadków;
- 4. przypomina, że autonomiczne systemy transportu od dawna istnieją w sektorze

transportu publicznego (metro) i okazały się niezawodne oraz zostały bardzo dobrze przyjęte przez użytkowników;

5. jest zdania, że przejście na pojazdy autonomiczne, poza pozytywnym wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zużycie paliwa, środowisko naturalne i tworzenie nowych możliwości zatrudnienia w sektorach telekomunikacji i motoryzacji, może również prowadzić do utraty miejsc pracy w sektorze transportu, a także mieć konsekwencje dla sektora ubezpieczeń;
6. zwraca uwagę, że w przypadku nieplanowanego przejęcia kontroli nad pojazdem decydującą rolę odgrywa czas reakcji kierowcy, i dlatego wzywa zainteresowane strony do przewidzenia realistycznych wartości, które mają zasadnicze znaczenie w kwestiach bezpieczeństwa i odpowiedzialności;
7. nalega na szczególne znaczenie, jakie przybiera projekt sprawozdania Komisji Prawnej w sprawie sektora transportu, mając na względzie zaawansowanie technologii i fakt, że półautonomiczne środki transportu są już dostępne na rynku, a wkrótce dostępne będą także w pełni autonomiczne środki transportu;
8. podkreśla znaczenie, jakie wspieranie dalszych innowacji w robotyce, takich jak automatyczne i zintegrowane z siecią pojazdy i drony, ma dla umocnienia pozycji unijnego przemysłu na światowym rynku;
9. zauważa, że autonomiczne środki transportu odgrywają ważną rolę w rozwoju zrównoważonego transportu; zauważa, że autonomiczne środki transportu mogą przyczynić się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do uwzględnienia w pełni i w odpowiednim czasie postępu technicznego, a także skutków dla środowiska i bezpieczeństwa oraz do propagowania innowacji;
10. oczekuje, że Komisja dopilnuje, by państwa członkowskie jednolicie dostosowały obowiązujące ustawodawstwo, na przykład konwencję wiedeńską z dnia 8 listopada 1968 r. o ruchu drogowym, aby umożliwić wprowadzenie jazdy bez kierowcy, a także wzywa Komisję, państwa członkowskie i cały sektor do niezwłocznego wdrożenia celów deklaracji amsterdamskiej ;
11. wzywa Komisję do sporządzenia oceny kwestii bezpieczeństwa związanych z masowym użyciem dronów; zwraca się do Komisji o opracowanie badań dotyczących wpływu autonomicznych środków transportu na poprawę bezpieczeństwa transportu i nadanie transportowi bardziej zrównoważonego charakteru;
12. podkreśla, że dzięki optymalizacji tras przejazdu, przeciwdziałaniu zatorom, optymalizacji stosowania systemu napędu oraz komunikacji pojazdów autonomicznych z systemami regulacji ruchu pojazdy te przyczynią się do poprawy czynników związanych ze środowiskiem, szczególnie w węzłach miejskich;
13. przypomina, że ze względu na interakcje między autonomicznymi środkami transportu a zarządzaniem ruchem, infrastrukturą i zarządzaniem nią konieczna będzie bardzo gęsta, skuteczna i niezawodna sieć komunikacji, aby przesyłać bezpiecznie i w czasie rzeczywistym duże ilości danych; podkreśla, że konieczne będą znaczne inwestycje w

- infrastrukturę drogową, energetyczną i infrastrukturę ICT przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony prywatności i danych;
14. podkreśla znaczenie inteligentnej infrastruktury transportu zintegrowanej z siecią i w związku z tym apeluje do Komisji i państw członkowskich o stworzenie odpowiedniej kompleksowej, transgranicznej i interoperacyjnej infrastruktury;
 15. wzywa Komisję do opracowania systemu odpowiedzialności cywilnej dostosowanego do rozwoju pojazdów autonomicznych, uwzględniając w nim ciężar dowodu; nalega na znaczenie zapewnienia jasnego podziału odpowiedzialności między projektantami, producentami poszczególnych części i producentami pojazdów autonomicznych, usługodawcami (usługi związane z transportem lub usługi niezbędne dla działania pojazdów autonomicznych) a użytkownikami końcowymi dla zagwarantowania bezpieczeństwa i praw pasażerów, ochrony danych oraz ochrony przed piractwem;
 16. podkreśla zasadnicze znaczenie wiarygodnych informacji o lokalizacji i czasie dostarczanych przez europejskie programy nawigacji satelitarnej Galileo i EGNOS dla wprowadzenia pojazdów autonomicznych, zwłaszcza dla systemów nawigacji i bezpieczeństwa w tych pojazdach, z jednej strony, i dla systemów inteligentnego transportu i zarządzania ruchem, z drugiej strony;
 17. zwraca uwagę na dużą wartość dodaną pojazdów autonomicznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ponieważ umożliwiają one tym osobom skuteczniejsze indywidualne uczestnictwo w transporcie drogowym i tym samym ułatwiają ich życie codzienne;
 18. wzywa Komisję do zaproponowania do 2019 r. wspólnej europejskiej strategii (łącznie z jednolitym planem działania) dla autonomicznych środków transportu, a także dla ściślejszej współpracy między wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym do dokładnej analizy i zaleceń dotyczących dynamiki i rozwoju rynku; wzywa Komisję do przeglądu i, w stosownych przypadkach, do zmian dostosowawczych ram regulacyjnych Unii, tak aby wesprzeć rozwój autonomicznych środków transportu i zachęcić do korzystania z nich; nalega na jak najszybsze sfinalizowanie i uruchomienie satelitów potrzebnych do pełnej realizacji europejskiego systemu lokalizacyjnego Galileo, tak aby można go było wykorzystać jako standardowy system lokalizacyjny w autonomicznych środkach transportu;
 19. zauważa, że rozwój pojazdów autonomicznych wymaga proaktywnego i zaangażowanego instytucjonalnego podejścia ze strony Unii i państw członkowskich, a także udziału ośrodków technologicznych i przemysłu motoryzacyjnego;
 20. wzywa Komisję do opracowania europejskich norm infrastrukturalnych, aby umożliwić upowszechnianie pojazdów autonomicznych, oraz planu działania niezbędnego do wdrożenia tych norm;
 21. apeluje do Komisji i państw członkowskich o włączenie obsługi pojazdów automatycznych do programu kształcenia podstawowego i zaawansowanego szkolenia zawodowego kierowców pojazdów ciężarowych oraz do programu szkolenia niezbędnego do zdobycia prawa jazdy na samochód osobowy;

22. przypomina, że jednorodność i bezpieczeństwo bezzałogowych statków powietrznych należy zapewnić za pomocą środków przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008¹;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	10.11.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 22 -: 5 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Merja Kyllönen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Pavel Telička, Wim van de Camp, Roberts Ziļe, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg