

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P8\_TA(2019)0005

**Jazda autonomiczna w transporcie europejskim**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2019 r. w sprawie jazdy autonomicznej w transporcie europejskim (2018/2089(INI))**

(2020/C 411/01)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 maja 2018 r. pt. „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości” (COM(2018)0283);
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 30 listopada 2016 r. pt. „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” (COM(2016)0766),
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 1 czerwca 2017 r. w sprawie łączności internetowej na rzecz wzrostu gospodarczego, konkurencyjności i spójności: europejskie społeczeństwo gigabitowe i 5G <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie przedstawione przez Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, Komisję Prawną, a także Komisję Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A8-0425/2018),
- A. mając na uwadze, że unijna strategia dotycząca opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności jest ściśle związana z priorytetami politycznymi Komisji, w szczególności jej agendami na rzecz zatrudnienia, wzrostu i inwestycji, badań i innowacji, środowiska i zmiany klimatu, ekologicznych i bezpiecznych mobilności i transportu, bezpieczeństwa drogowego i zmniejszenia zagęszczenia ruchu drogowego, jednolitego rynku cyfrowego oraz unii energetycznej;

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 307 z 30.8.2018, s. 144.

<sup>(2)</sup> Teksty przyjęte, P8\_TA(2018)0063.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

- B. mając na uwadze, że szybkie tempo rozwoju technologii, zarówno w sektorze transportu, jak i w dziedzinie robotyki i sztucznej inteligencji, ma znaczący wpływ na gospodarkę i społeczeństwo; mając na uwadze, że pojazdy autonomiczne zmienią w sposób istotny nasze życie codzienne, określą przyszły kształt światowego transportu drogowego, zmniejszą koszty transportu, poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego, zwiększą mobilność i ograniczą oddziaływanie na środowisko; mając na uwadze, że w sektorze transportu drogowego można dopuścić nowe usługi i środki transportu i zaspokoić tym samym rosnący popyt w obszarze mobilności indywidualnej, a nawet przyczynić się do zrewolucjonizowania planowania urbanistycznego;
- C. mając na uwadze, że celem Komisji jest zmniejszenie do 2020 r. o połowę liczby osób, które co roku giną w wypadkach drogowych w UE, w porównaniu z liczbą ofiar odnotowaną w 2010 r., zgodnie z celami całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych („Wizja Zero”); mając na uwadze, że wydaje się, iż w ostatnim czasie nie odnotowuje się spadku całkowitej liczby ofiar śmiertelnych i rannych, zważywszy że w 2016 r. ponad 25 000 osób straciło życie na drogach UE, a kolejne 1 35 000 osób odniosło poważne obrażenia; mając na uwadze ogromne problemy związane z mobilnością w unijnych miastach, potęgowane dodatkowo zanieczyszczeniem i zmianą klimatu;
- D. mając na uwadze, że zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, takie jak ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i automatyczny hamulec awaryjny, już okazują się mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i spadek liczby poważnych wypadków;
- E. mając na uwadze, że przytłaczająca większość wypadków drogowych spowodowana jest niewłaściwym zachowaniem się człowieka i że w związku z tym istnieje pilna potrzeba ograniczenia możliwości występowania takich wypadków dzięki obowiązkowemu używaniu istotnych dla bezpieczeństwa systemów wspomagania kierowcy, przy jednoczesnym zachowaniu mobilności osobistej;
- F. mając na uwadze, że nastąpiło spowolnienie pozytywnej tendencji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego obserwowanej w UE w ostatnim dziesięcioleciu; mając na uwadze, że transport drogowy jest wciąż odpowiedzialny za ogromną ilość emisji, jeśli chodzi o emisje gazów cieplarnianych i czynniki zanieczyszczenia powietrza;
- G. mając na uwadze, że na całym świecie obserwuje się rosnące potrzeby zarówno w sektorze transportu pasażerskiego, jak i w sektorze transportu towarowego, którym towarzyszy coraz większa świadomość ograniczonego charakteru zasobów naszej planety, oraz że w związku z tym wydajność różnych rodzajów transportu stanowi wyzwanie o coraz bardziej kluczowym znaczeniu;
- H. mając na uwadze, że UE powinna propagować technologie cyfrowe zautomatyzowanej mobilności i dalej je rozwijać, by łagodzić skutki niewłaściwego zachowania się człowieka oraz ograniczać liczbę wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych takich wypadków;
- I. mając na uwadze, że automatyzacja i wdrażanie nowych technologii zwiększy bezpieczeństwo transportu i systemów transportu oraz wyeliminuje niektóre występujące czynniki ludzkie; mając na uwadze, że równoległe z automatyzacją należy wziąć pod uwagę różnorodność i stan systemów transportowych w poszczególnych państwach członkowskich; mając na uwadze, że należy budować nowe systemy transportowe, a istniejące i nowe systemy transportu wyposażać w odpowiednie zabezpieczenia przed wprowadzeniem automatyzacji;
- J. mając na uwadze, że wśród istniejących poziomów automatyzacji poziomy 1 i 2 są już obecne na rynku, ale oczekuje się, że wprowadzenie poziomów uwarunkowanej i wysokiej pełnej automatyzacji (kiedy pojazdy stają się autonomiczne) nastąpi dopiero w latach 2020–2030, oraz mając w związku z tym na uwadze znaczenie systemów wspomagania kierowcy jako podstawowej technologii na drodze do pełnej automatyzacji;
- K. mając na uwadze, że należy zapewnić inwestycje zarówno na etapie badań naukowych, jak i na etapie późniejszych prac rozwojowych, aby udoskonalić dostępne technologie i wdrożyć bezpieczną i inteligentną infrastrukturę transportową;
- L. mając na uwadze, że szereg krajów na całym świecie (np. Stany Zjednoczone, Australia, Japonia, Korea i Chiny) w szybkim tempie przechodzą do udostępniania na rynku opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności; mając na uwadze, że Europa musi aktywniej działać na rzecz szybkich zmian w tym sektorze, wspierać inicjatywy i promować rygorystyczne wymogi dotyczące bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników transportu morskiego, śródlądowego drogą wodną, drogowego, lotniczego lub kolejowego oraz transportu mieszanego;
- M. mając na uwadze, że Komisja spodziewa się, iż nowy rynek zautomatyzowanych i podłączonych do sieci pojazdów gwałtownie wzrośnie, przy czym szacuje się, że do 2025 r. dochody w przemyśle motoryzacyjnym UE przekroczą 620 mld EUR, a w sektorze elektroniki – 180 mld EUR;

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

- N. mając na uwadze, że w deklaracji z Amsterdamu (2016 r.) nakreślono ramy współpracy między państwami członkowskimi, Komisją i przemysłem w obszarze opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności;
- O. mając na uwadze, że transport autonomiczny obejmuje wszystkie formy zdalnie kierowanych, zautomatyzowanych i autonomicznych środków transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i transportu śródlądowego drogą wodną;
- P. mając na uwadze, że komunikat Komisji w sprawie drogi do zautomatyzowanej mobilności stanowi ważny etap w unijnej strategii dotyczącej opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności;
- Q. mając na uwadze, że nacisk należy położyć na mobilność autonomiczną, gdyż całkowicie autonomiczne pojazdy przyniosą zauważalne korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego i będą mogły działać bez funkcji opartych na sieci; mając na uwadze, że dodatkowe zdolności i usługi mogą nadal wymagać komunikacji cyfrowej;
- R. mając na uwadze, że wprowadzenie pojazdów autonomicznych, spodziewane już w 2020 r., przyniesie istotne korzyści, ale niesie ze sobą również szereg nowych zagrożeń, zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, odpowiedzialności cywilnej i ubezpieczenia, cyberbezpieczeństwa, praw własności intelektualnej, ochrony danych i dostępu do danych, infrastruktury technicznej, normalizacji i zatrudnienia; mając na uwadze, że nie można w pełni przewidzieć długofalowego wpływu autonomicznej mobilności na miejsca pracy i środowisko; mając na uwadze, że kluczowe znaczenie ma zapewnienie, aby ramy prawne UE pozwalały odpowiednio reagować na te wyzwania, a także zwiększyć świadomość społeczną i akceptację pojazdów autonomicznych;
- S. mając na uwadze, że kwestie etyczne związane ze stosowaniem tych technologii sprawiają, iż konieczne jest opracowanie wytycznych dotyczących wdrożenia sztucznej inteligencji oraz systemów gwarantujących spójne rozwiązywanie tych kwestii etycznych;

### Zasady ogólne

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie drogi do zautomatyzowanej mobilności, w którym określono podejście w celu uczynienia UE światowym liderem w zakresie wdrażania bezpiecznych systemów zautomatyzowanej mobilności, zwiększających bezpieczeństwo drogowe i efektywność, zwalczających zatory, ograniczających zużycie energii i emisje w sektorze transportu, a także stopniowo rezygnujących z paliw kopalnych;
2. uznaje pierwsze działania podjęte przez Komisję i państwa członkowskie w zakresie zautomatyzowanej mobilności przyszłości oraz inicjatywy ustawodawcze dotyczące dyrektywy w sprawie ITS <sup>(1)</sup> oraz proponowane zmiany do dyrektywy w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej <sup>(2)</sup> i do rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa pojazdów silnikowych <sup>(3)</sup>;
3. potwierdza ważną rolę współpracujących inteligentnych systemów transportowych w zapewnianiu łączności dla zautomatyzowanych/autonomicznych pojazdów poziomu 2, 3 i prawdopodobnie 4 Stowarzyszenia Inżynierów Motoryzacyjnych (SAE); zachęca państwa członkowskie i przemysł do dalszego wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS) oraz wzywa Komisję do wspierania państw członkowskich i całej branży we wdrażaniu usług C-ITS, w szczególności za pomocą instrumentu „Łącząc Europę”, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz programu InvestEU;
4. podkreśla potencjał innowacyjny wszystkich autonomicznych środków transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego; podkreśla, że europejskie podmioty muszą połączyć siły, aby osiągnąć i utrzymać wiodącą pozycję na świecie w zakresie transportu autonomicznego; zauważa, że szybki rozwój autonomicznej mobilności, szczególnie w transporcie drogowym, wymaga współdziałania wielu branż europejskiej gospodarki, w tym producentów pojazdów oraz sektora cyfrowego;
5. uznaje znaczący potencjał zautomatyzowanej mobilności dla wielu sektorów, oferujący nowe możliwości biznesowe dla przedsiębiorstw typu start-up, małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) oraz przemysłu i innych przedsiębiorstw jako całości, szczególnie w odniesieniu do tworzenia nowych usług związanych z mobilnością i nowych możliwości zatrudnienia;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

<sup>(2)</sup> COM(2018)0274.

<sup>(3)</sup> COM(2018)0286.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

6. podkreśla potrzebę rozwoju autonomicznych pojazdów dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
7. wzywa Komisję, by przedstawiła strategię, w szczególności dotyczącą danych, dostępu do danych i cyberbezpieczeństwa, o co Parlament zaapelował w rezolucji z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych, zapewniającej neutralne pod względem technologii i nastawione na rynek podejście; dostrzega możliwości zaprezentowane w opracowywanych przez Komisję zaleceniach w sprawie dostępu do danych i zasobów pokładowych;
8. potwierdza potrzebę zbadania działań ustawodawczych, aby zapewnić niektórym stronom trzecim sprawiedliwy, bezpieczny i neutralny pod względem technologicznym dostęp w czasie rzeczywistym do danych pokładowych; jest zdania, że taki dostęp powinien umożliwiać użytkownikom końcowym i stronom trzecim korzystanie z cyfryzacji oraz wspierać równe warunki działania i bezpieczeństwo w odniesieniu do przechowywania danych pokładowych;
9. zauważa, że podobne pytania związane z prawem własności intelektualnej i odpowiednimi prawami użytkownika będą nasuwać się w odniesieniu do sztucznej inteligencji wykorzystywanej do celów mobilności autonomicznej, jak i w innych dziedzinach, jak na przykład prawa własności lub użytkownika kodu, danych i wynalazków stworzonych przez samą sztuczną inteligencję; uważa jednak, że należy znaleźć jak najbardziej ogólne rozwiązania dla tych kwestii;
10. zwraca uwagę, że przy opracowywaniu nowych ram prawnych dotyczących regulacji mobilności autonomicznej należy dopilnować, by wszelkie przeszkody dla dalszego postępu technologicznego, badań naukowych i innowacji mogły zostać przewyżczone;
11. wskazuje na fakt, że w komunikacie Komisji w sprawie drogi do zautomatyzowanej mobilności brakuje analizy i propozycji dotyczących pojazdów autonomicznych we wszystkich rodzajach transportu; wzywa Komisję, by przedstawiła analizy i strategię dotyczące poszczególnych rodzajów transportu oraz w dziedzinie transportu intermodalnego i mobilności intermodalnej;
12. wzywa Komisję Europejską i państwa członkowskie do rozszerzenia ich strategii politycznych dotyczących jazdy autonomicznej, aby uwzględnić w nich również transport zbiorowy, a także do przyjęcia szerszej perspektywy, aby wziąć pod uwagę wszystkie rodzaje transportu;
13. z zadowoleniem przyjmuje prace Rady podczas posiedzeń wysokiego szczebla dotyczące pojazdów autonomicznych i pragnęłyby objęcia tymi pracami również rodzajów transportu innych niż transport drogowy;
14. podkreśla, że normy techniczne pojazdów i infrastruktury (np. dotyczące znaków drogowych, oznakowań na drogach, systemów sygnalizacji i współpracujących inteligentnych systemów transportowych) powinny zostać opracowane i uzgodnione na szczeblu międzynarodowym, unijnym i krajowym, z wykorzystaniem istniejących prac i forów w celu uniknięcia powielania się, w oparciu o zasady otwartego, przejrzystego i neutralnego pod względem technologii podejścia, zwiększając bezpieczeństwo drogowe i zapewniając bezproblemową interoperacyjność transgraniczną;
15. zauważa, że dane pokładowe i dotyczące trasy stanowią podstawowe elementy służące realizacji zarówno automatycznego, opartego na sieci kierowania pojazdami na jednolitym europejskim obszarze transportu, jak i konkurencyjnych usług dla użytkowników końcowych; wzywa zatem Komisję do dopilnowania, by przeszkody utrudniające korzystanie z takich danych były likwidowane i by do 1 stycznia 2020 r. wprowadzono odnośny solidny system regulacyjny, zapewniający taką samą jakość i dostępność danych we wszystkich państwach członkowskich;
16. zwraca uwagę na pilną kwestię, jaką jest zapewnienie użytkownikom i podmiotom pewności prawnej w odniesieniu do zgodności pojazdów autonomicznych z obowiązującymi kluczowymi przepisami, w szczególności z przepisami dyrektywy o prywatności i łączności elektronicznej i RODO<sup>(1)</sup>; wzywa Komisję do określenia, które kategorie informacji generowanych przez pojazdy autonomiczne mają być przetwarzane jako dane otwarte i dostępne w czasie rzeczywistym, a które mają być przetwarzane jako poufne;

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

17. podkreśla znaczenie zapewnienia, aby użytkownicy mieli kontrolę nad własnymi danymi osobowymi oraz danymi z urządzeń pokładowych, generowanymi, gromadzonymi i przekazywanymi przez pojazdy autonomiczne, oraz dostęp do tych danych; podkreśla, że należy zapewnić konsumentom najwyższy poziom cyberbezpieczeństwa;

18. wskazuje na spodziewany znaczny wzrost ilości danych wytwarzanych oraz gromadzonych i przekazywanych przez pojazdy autonomiczne oraz podkreśla potrzebę wykorzystania tych danych, zwłaszcza nieosobowych i zanonimizowanych, do ułatwiania wprowadzania pojazdów autonomicznych do ruchu i do dalszego rozwijania innowacji w ramach nowych rozwiązań w zakresie mobilności; przypomina, że ochrona prywatności i danych wrażliwych generowanych przez pojazdy autonomiczne musi być absolutnym priorytetem;

19. podkreśla, że całkowicie autonomiczne lub wysoko zautomatyzowane pojazdy będą dostępne na rynku w nadchodzących latach i że należy jak najszybciej zapewnić odpowiednie ramy regulacyjne, gwarantujące bezpieczne działanie i jasne zasady dotyczące odpowiedzialności, by poradzić sobie ze zmianami, w tym z nieuchronną interakcją pojazdów autonomicznych z infrastrukturą i innymi użytkownikami;

20. zauważa, że obowiązujące przepisy dotyczące odpowiedzialności, takie jak dyrektywa Rady 85/374/EWG z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe <sup>(1)</sup> (dyrektywa w sprawie odpowiedzialności za produkty) i dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności <sup>(2)</sup> (dyrektywa w sprawie ubezpieczenia pojazdów mechanicznych), nie zostały opracowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z użytkowaniem pojazdów autonomicznych i podkreśla, że istnieje coraz więcej dowodów na to, że obecne ramy regulacyjne, w szczególności w zakresie odpowiedzialności, ubezpieczenia, rejestracji i ochrony danych osobowych, nie będą już wystarczające ani odpowiednie w obliczu nowych zagrożeń wynikających z rosnącej automatyzacji pojazdów, ich łączności i złożoności;

21. uważa, że w związku z dynamicznymi zmianami technologicznymi w tym sektorze istnieje potrzeba jasnego określenia, kto powinien pokrywać szkody w razie wypadków spowodowanych przez pojazdy całkowicie autonomiczne, a także ustalenia ponad wszelką wątpliwość, kto ponosi odpowiedzialność, kiedy poziom autonomiczności pozwala albo na całkowicie autonomiczną jazdę pojazdu, albo na prowadzenie przez kierowcę; podkreśla, że należy przy tym sprawdzić w szczególności – biorąc pod uwagę, że dotychczas tylko bardzo niewielki odsetek wszystkich wypadków można wyjaśnić przyczynami technicznymi – czy uzasadnione byłoby przesunięcie odpowiedzialności na producenta, jako że czynnik ryzyka inny niż błąd kierowcy może być po prostu powiązany z ryzykiem, jakie stwarza samo wprowadzenie pojazdu autonomicznego do obrotu; podkreśla również, że należy ponadto sprawdzić, czy konkretne obowiązki zapewnienia bezpieczeństwa ruchu spoczywające na właścicielu pojazdu oraz obowiązki udzielenia instrukcji kierowcy w każdym przypadku mogą odpowiednio zniwelować takie przesunięcie odpowiedzialności cywilnej; wzywa w związku z tym Komisję do przeprowadzenia dogłębnej oceny, do dostosowania obecnych ram prawnych UE i do wprowadzenia, w razie konieczności, nowych przepisów, na podstawie których przypisywane będą obowiązki i odpowiedzialność w tym zakresie; wzywa również Komisję do przeprowadzenia oceny i monitorowania możliwości wprowadzenia dodatkowych instrumentów unijnych mających na celu dotrzymanie kroku rozwojowi sztucznej inteligencji;

22. podkreśla znaczenie technologii opartych na globalnym systemie nawigacji satelitarnej oraz projektu Galileo dla poprawy interakcji i interoperacyjności cyfrowych systemów pokładowych i sieciowych; wzywa do możliwie szybkiego sfinalizowania i umieszczenia na orbicie pozostałych satelitów, aby europejski system pozycjonowania Galileo mógł być wykorzystywany jako domyślny system pozycjonowania w pojazdach zautomatyzowanych;

23. zauważa, że powszechny dostęp do technologii zautomatyzowanej mobilności nie będzie możliwy bez zapewnienia dostępu do sieci internetowej o wysokiej przepustowości i sieci 5G; ubolewa, że istnieją regiony, w których proces wdrażania obecnej generacji sieci 4G nadal jest opóźniony w stosunku do oczekiwań, zwłaszcza na obszarach wiejskich;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 210 z 7.8.1985, s. 29.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

**Transport drogowy**

24. przypomina o nowych przepisach bezpieczeństwa zawartych w wytycznych dotyczących interfejsu człowiek-maszyna zaproponowanych w sprawozdaniu końcowym GEAR 2030;
25. podkreśla potrzebę zapewnienia, by ustawodawstwo dotyczące bezpieczeństwa drogowego na szczeblu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), UE i krajowym zostało przygotowane, aby jak najszybciej wspierać innowacje technologiczne i autonomiczne kierowanie pojazdami w celu ograniczania błędów ludzkich, wypadków drogowych i śmiertelnych ofiar wypadków drogowych;
26. podkreśla znaczenie przyjęcia ambitnego nowego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów z uwagi na krótkoterminowy potencjał ratunkowy obowiązkowego instalowania nowych technologii bezpieczeństwa pojazdów, które będą ponadto stosowane w przyszłości do wdrażania podłączonych do sieci i zautomatyzowanych pojazdów;
27. przypomina, że do rozwoju pojazdów podłączonych do sieci i zautomatyzowanych przyczynił się przede wszystkim impuls technologiczny; podkreśla potrzebę zbadania i uznania ludzkich i społecznych aspektów tego rozwoju, a także zapewnienia, by wdrażanie tych pojazdów odbywało się w warunkach pełnego poszanowania wartości i celów społecznych, ludzkich i środowiskowych;
28. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wypracowania – z uwagi na znaczenie mobilności w UE – wspólnego stanowiska oraz do współpracy, aby umożliwić UE odgrywanie i utrzymanie wiodącej roli w technicznym harmonizowaniu pojazdów zautomatyzowanych na szczeblu międzynarodowym w ramach EKG ONZ i konwencji wiedeńskiej, w szczególności we wszystkich dyskusjach Światowego Forum EKG ONZ na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów (grupa robocza 29) i Grupy Roboczej ds. Zautomatyzowanych / Autonomicznych i Zintegrowanych Pojazdów (GRVA);
29. podkreśla, że procedury nadzoru rynku związane z pojazdami zautomatyzowanymi w całym okresie ich eksploatacji powinny być jak najbardziej standardowe, przejrzyste i możliwe do zweryfikowania, łącznie z testami prowadzonymi na ogólnodostępnych drogach i w rzeczywistych warunkach jazdy oraz badaniami zdatności do ruchu drogowego;
30. podkreśla potrzebę jasnych przepisów, regularnie poddawanych przeglądowi, aktualizowanych w razie potrzeby i harmonizowanych, zobowiązujących do instalowania rejestratorów zdarzeń zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego, by poprawić badanie wypadków oraz by wyjaśnić i umożliwić jak najszybsze rozwiązanie kwestii dotyczących odpowiedzialności; zauważa, że takie rejestratory zdarzeń są konieczne do ustalenia odpowiedzialności poszczególnych stron uczestniczących w wypadku;
31. podkreśla konieczność wdrożenia systemów zabezpieczeń już w fazie przejściowej, w której współlistniały będą pojazdy podłączone do sieci i zautomatyzowane oraz pojazdy bez funkcji w zakresie łączności i automatyzacji; podkreśla znaczenie systemów wspomagania kierowcy na drodze do w pełni zautomatyzowanej jazdy, aby już teraz zapobiegać wypadkom drogowym dzięki używaniu aktywnych systemów bezpieczeństwa bądź łagodzić skutki wypadków dzięki używaniu pasywnych systemów bezpieczeństwa;
32. wzywa państwa członkowskie do zadbania o bezpieczną infrastrukturę drogową wysokiej jakości, umożliwiającą używanie zautomatyzowanych i autonomicznych pojazdów;
33. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia interoperacyjności wszystkich systemów, które obejmują przekazywane cyfrowo informacje o ruchu drogowym;
34. wskazuje na pojawiające się obawy dotyczące zadowolenia użytkowników z pojazdów, które wymagają niewielkiego zaangażowania ze strony kierowcy; wzywa do lepszego wyjaśnienia definicji i zróżnicowania wymogów dotyczących „pojazdów z nowoczesnymi systemami wspomagania kierowcy” (SAE poziom 1 do 3) w porównaniu ze „zautomatyzowanymi pojazdami” (SAE poziom 4 do 5) w przepisach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do przeprowadzenia dalszych badań dotyczących wykonalności i bezpieczeństwa pojazdów zautomatyzowanych poziomu 3, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii sygnalizowania konieczności interwencji kierowcy i niebezpieczeństw, które mogą wynikać z jakiegokolwiek opóźnienia interwencji;
35. wzywa Komisję, by określiła jasne wytyczne w sprawie etyki dotyczące sztucznej inteligencji;

**Wtorek, 15 stycznia 2019 r.**

36. wzywa Komisję, by opracowała odpowiednie kryteria odpowiedzialności oraz systemy zabezpieczeń i ochrony osób w celu zapewnienia spójnego podejścia do kwestii etycznych odnoszących się do systemów autonomicznych właściwych dla pojazdów zautomatyzowanych;
37. podkreśla, że ustawodawca powinien zająć się etycznymi aspektami pojazdów autonomicznych, zanim zostaną one w pełni zaakceptowane i wprowadzone do ruchu drogowego; podkreśla w związku z tym, że pojazdy automatyczne muszą być poddawane uprzedniej ocenie, aby uwzględnić takie aspekty etyczne;
38. wskazuje na spodziewane wyzwania związane z przeciążeniem miejskiego systemu mobilności, wynikające z powszechnego wykorzystywania pojazdów autonomicznych uważa, że pojazdy autonomiczne i rozwiązania takie jak wspólne użytkowanie samochodów i przejazdy na zamówienie powinny przyczynić się do pokonania tych wyzwań; wzywa władze do opracowania strategii, które zagwarantują, że pojazdy autonomiczne poprawią możliwości podróżowania, łącznie z transportem publicznym i innymi rozwiązaniami, dla wszystkich obywateli;
39. podkreśla, że jazda w kolumnie pojazdów (platooning) jest uznawana za przyszłość, ponieważ prowadzi do oszczędności paliwa i energii oraz zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego, i wzywa w związku z tym państwa członkowskie, Komisję i przemysł do wdrożenia środków wymienionych w deklaracji z Amsterdamu; wzywa Komisję do stworzenia ram prawnych w celu promowania łączności typu „pojazd-wszystko inne” (V2X) dla wysoce i w pełni zautomatyzowanych pojazdów (np. jazda w kolumnie pojazdów), w szczególności w przypadku długodystansowego transportu drogowego;
40. uważa, że zarówno elementy bezpieczeństwa pasywnego, jak i aktywnego w pojazdach autonomicznych odgrywają ważną rolę w zmniejszaniu liczby kolizji oraz rannych i śmiertelnych ofiar kolizji, ponieważ kolizje drogowe mogą nadal występować, zwłaszcza w fazie przejściowej transportu mieszanego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
41. podkreśla ryzyko związane z rosnącą tendencją do ruchu mieszanego obejmującego zarówno pojazdy tradycyjne, jak i autonomiczne, w związku z czym wzywa do przeprowadzania większej liczby badań w terenie w celu wsparcia zorientowanych na przyszłość prac badawczo-rozwojowych prowadzonych przez przedsiębiorstwa oraz organy publiczne i prywatne, a także w celu dostarczenia konkretnych danych, które pomogą należycie dostosować przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej;
42. podkreśla, że możliwym rozwiązaniem dla problemu istniejących luk i braków może być ustanowienie ram ubezpieczenia bez winy w przypadku szkód spowodowanych przez pojazdy autonomiczne;
43. podkreśla, że – jak stwierdzono w rezolucji z dnia 16 lutego 2017 r. w sprawie przepisów prawa cywilnego dotyczących robotyki <sup>(1)</sup> – nie należy ograniczać odpowiedzialności w odniesieniu do rodzaju i zakresu szkody wymagającej odszkodowania, aby zagwarantować stosowną ochronę poszkodowanych;

### **Transport lotniczy**

44. podkreśla niedawno przyjęte rozporządzenie EASA <sup>(2)</sup> w sprawie zaktualizowanych przepisów bezpieczeństwa lotniczego, które obejmują między innymi postanowienia zapewniające solidną podstawę prawną dla pierwszego w historii zestawu kompleksowych przepisów UE dla wszystkich rodzajów cywilnych bezzałogowych statków powietrznych; przypomina, jak bardzo konieczne było przyjęcie rozporządzenia EASA, biorąc pod uwagę fakt, że nowe technologie, jak bezzałogowe statki powietrzne, pojawiają się również w europejskiej przestrzeni powietrznej, oraz że wymaga to dostosowania istniejących ram regulacyjnych UE i zlikwidowania rozbieżności w przepisach krajowych;
45. wzywa Komisję, by bezzwłocznie przedstawiła szczegółowe zasady dla zautomatyzowanych statków powietrznych, które wymagają konkretnych i dostosowanych do potrzeb specyfikacji, zważywszy, że jedno podejście do bezzałogowych statków powietrznych i ich działania nie jest właściwe, aby zapewnić bezpieczną integrację zautomatyzowanych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej dzielonej z załogowymi statkami powietrznymi; przypomina, że bezzałogowe statki powietrzne będą potrzebowały bezpiecznych i, w stosownych przypadkach, certyfikowanych systemów analitycznych, a także konkretnego otoczenia zarządzania przestrzenią powietrzną; podkreśla, że takie zasady mające zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych powinny uwzględniać charakter i ryzyko operacji lub działań, cechy operacyjne danego bezzałogowego statku powietrznego oraz cechy obszaru operacji, takie jak gęstość zaludnienia, charakterystyka powierzchni oraz obecność budynków i innych wrażliwych infrastruktur;
46. ponownie podkreśla znaczenie ochrony danych osobowych w przypadku korzystania ze zautomatyzowanych statków powietrznych w lotnictwie;

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 252 z 18.7.2018, s. 239.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

47. przypomina o przyjętej w 2016 r. deklaracji warszawskiej w sprawie bezzałogowych statków powietrznych jako bodźcu do tworzenia miejsc pracy i nowych możliwości biznesowych; ponownie podkreśla znaczenie planowanych działań mających na celu rozwój unijnego ekosystemu bezzałogowych statków powietrznych, który ma być gotowy do 2019 r. i działać w oparciu o zasady przewidziane w deklaracji z Rygi;

48. podkreśla znaczenie skoordynowanego rozwoju technologii i koncepcji operacji, które umożliwią bezpieczne włączenie statków powietrznych do ruchu w ramach usług zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z celami programu U-Space, realizowanego przez Wspólne Przedsięwzięcie SESAR; uznaje działania przeprowadzone dotychczas przez Wspólne Przedsięwzięcie SESAR i uważa, że należy je nadal wspierać;

49. przypomina, że środki na finansowanie już działających programów badawczych i doświadczalnych w dziedzinie bezzałogowych statków powietrznych, takich jak program U-Space, muszą zostać zwiększone w kolejnych okresach programowania budżetowego; zauważa, że te doświadczenia, które umożliwiają obecnie testowanie w warunkach rzeczywistego ruchu licznej floty bezzałogowych statków powietrznych przy jednoczesnym zapewnieniu maksymalnego bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym i warunkami jego bezpieczeństwa, będą mogły służyć za model do doświadczeń w dziedzinie pojazdów autonomicznych na lądzie;

50. zauważa, że niezbędne jest stworzenie odpowiednich obszarów testowych na potrzeby technologii autonomicznych statków powietrznych, w tym statków bezzałogowych, które zapewnią bezpieczne warunki przeprowadzania symulacji nowych rozwiązań technologicznych przed ich finalnym wdrożeniem;

#### ***Transport morski i transport śródlądowy drogą wodną***

51. wskazuje na potencjał i wartość dodaną statków autonomicznych, zwłaszcza na śródlądowych drogach wodnych oraz w żegludzie morskiej bliskiego zasięgu, co może prowadzić do spadku liczby wypadków na morzu i drogach wodnych, z których większość wynika z błędów ludzkiego;

52. podkreśla możliwości automatyzacji w eliminowaniu części błędów ludzkich i umożliwianiu personelowi na mostku poświęcenia więcej czasu na obserwację optyczną, szczególnie na wąskich szlakach morskich i na obszarach portowych; podkreśla jednak, że wymiana informacji i komunikacja są niezbędne dla bezpieczeństwa, szczególnie w bliskiej odległości od innych statków, dlatego też należy utrzymać obecność personelu na mostkach;

53. z zadowoleniem przyjmuje prace wykonane przez grupę roboczą PIANC nad inteligentną żeglugą oraz międzynarodową siecią statków autonomicznych;

54. wzywa Komisję, by określiła i zdefiniowała poziomy automatyzacji zarówno dla żeglugi śródlądowej, jak i morskiej oraz wspólne normy, w tym dla portów, w celu zharmonizowania i stymulowania stosowania statków autonomicznych w interakcji ze zautomatyzowanymi i niezautomatyzowanymi użytkownikami i infrastrukturą;

55. podkreśla znaczenie rozwoju i rozbudowy węzłów cyfrowych i połączonych korytarzy TEN-T w oparciu o nowoczesne terminale i wydajne elektroniczne systemy zarządzania ruchem, takie jak usługi informacji rzecznej i reński system informacji o portach (ang. Rhine Ports Information System – RPIS), aby osiągnąć pełny multimodalny system transportu autonomicznego;

56. wzywa Komisję do opracowania kompleksowej strategii mającej na celu dalsze zwiększenie automatyzacji żeglugi śródlądowej, jej infrastruktury, torów wodnych i zarządzania ruchem oraz rozwój zautomatyzowanych portów, uwzględniającej pozycję portów śródlądowych jako węzłów multimodalnych podczas przygotowywania cyfrowego obszaru śródlądowych dróg wodnych;

57. wzywa do większego wspierania i promowania transgranicznych obszarów testowych oraz realizacji większej liczby projektów, takich jak NOVIMAR i bezzałogowa nawigacja morska za pomocą inteligencji w sieciach (MUNIN), współfinansowanych przez UE w ramach siódmego programu ramowego i programu „Horyzont 2020”, by dalej rozwijać w UE technologię żeglugi autonomicznej i zautomatyzowanej infrastruktury;

58. podkreśla, że normy mające zastosowanie do statków wymagają rozwinięcia i dostosowania do wymogów Międzynarodowej Organizacji Morskiej w celu ustanowienia międzynarodowych ram prawnych dotyczących bezpiecznej eksploatacji statków;



Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

### **Transport kolejowy**

59. wzywa Komisję, by w porozumieniu i ścisłej koordynacji z sektorem i innymi podmiotami stworzyła wspólne protokoły i standardy umożliwiające wdrożenie autonomicznych systemów pociągów i kolei lekkiej;

60. apeluje o poprawę warunków ramowych dla pojazdów autonomicznych w transporcie kolejowym i o przyspieszenie przejścia na kolej cyfrową; zauważa, że europejski system sterowania pociągami służy jako podstawa automatyzacji w sektorze kolejowym, możliwej do osiągnięcia dzięki połączeniu europejskiego systemu sterowania pociągami z automatyczną obsługą pociągu; wzywa Komisję Europejską do przyspieszenia wdrażania europejskiego systemu sterowania pociągami oraz traktowania tej kwestii priorytetowo w obecnych i przyszłych unijnych systemach finansowania;

61. podkreśla znaczenie blokad cyfrowych jako nowego, ważnego kroku w procesie cyfryzacji infrastruktury kolejowej oraz wzywa Komisję Europejską i państwa członkowskie do wsparcia tego wdrażania;

62. wzywa Komisję do kontynuowania programu Shift2Rail w celu dalszego rozwoju w kierunku cyfrowej sieci kolejowej oraz w pełni zautomatyzowanej jazdy w ruchu kolejowym, łącznie z opracowaniem standardu systemu „ATO over ETCS”, jak również cyberbezpieczeństwa;

63. wskazuje na rosnące wyzwania dla mobilności w miastach związane z zatorami, a także możliwości radzenia sobie z tymi wyzwaniami za pośrednictwem kolejowych zautomatyzowanych systemów transportu publicznego; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by propagowały i wspierały projekty dotyczące tych wyzwań za pomocą innowacji w kolejowym zautomatyzowanym transporcie publicznym;

### **Prawa konsumenta i warunki konkurencji**

64. wzywa Komisję Europejską, by stworzyła kompleksowe zasady dotyczące obowiązków i praw producenta, kierowcy i operatora na każdym poziomie automatyzacji dla wszystkich rodzajów transportu; podkreśla, że o obowiązkach tych należy jasno i zrozumiale informować kierowców lub operatorów za pomocą informacji umieszczonych na produkcie lub innych form komunikacji; uważa, że podstawowe znaczenie ma zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów i ich regularnej konserwacji w całym cyklu ich życia i podkreśla wspierającą rolę, jaką w tym zakresie może odegrać jednakowy dostęp do danych i zasobów pokładowych dla odnośnych podmiotów;

65. wzywa Komisję do zagwarantowania, że wszystkie systemy w pojazdach autonomicznych będą projektowane w sposób umożliwiający właścicielom lub użytkownikom pojazdu swobodny wybór konkurencyjnych dostawców usług, bez konieczności uzależniania się wyłącznie od usług oferowanych przez producenta pojazdu;

66. podkreśla konieczność zagwarantowania uczciwego dostępu do rynku niezależnym dostawcom usług motoryzacyjnych w zakresie serwisowania i naprawy pojazdów autonomicznych; przypomina, że tego rodzaju podmioty, w tym szczególnie producenci części oraz małe warsztaty i punkty serwisowe, stanowią ważny element konkurencji na rynku motoryzacyjnym i pozytywnie wpływają na dostępność i ceny tego rodzaju usług;

67. zauważa, że na zdigitalizowanym rynku usług motoryzacyjnych bezpośredni i terminowy dostęp do danych i funkcji w pojeździe będzie decydował o tym, czy rynek usług mobilności zautomatyzowanej i połączonej będzie podlegał uczciwej konkurencji; przypomina, że niezależni operatorzy odgrywają bardzo ważną rolę w całym łańcuchu dostaw w branży motoryzacyjnej;

68. przewiduje, że konkurencja na jednolitym rynku obsługi pojazdów autonomicznych może być zagrożona, jeżeli producenci będą utrudniać niezależnym serwisantom dostęp do systemów zainstalowanych w tego rodzaju pojazdach; podkreśla, że ten segment rynku powinien być objęty przepisami rozporządzenia Komisji (UE) nr 461/2010<sup>(1)</sup>;

69. podkreśla, że konsumenci powinni być informowani z wyprzedzeniem o nabywanych przez nich pojazdach i usługach naprawy, do których mają dostęp;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 129 z 28.5.2010, s. 52.

Wtorek, 15 stycznia 2019 r.

70. jest zdania, że przejście na zautomatyzowane pojazdy, oprócz pozytywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zużycie paliwa, środowisko i tworzenie nowych miejsc pracy w sektorze telekomunikacyjnym i motoryzacyjnym, może również prowadzić do utraty miejsc pracy w sektorze transportu, a także mieć negatywne konsekwencje dla sektora ubezpieczeń, dlatego należy zająć się tymi kwestiami możliwie jak najszybciej, aby zapewnić sprawne przejście na tego typu transport;

#### **Potrzeby w zakresie badań naukowych i edukacji**

71. podkreśla konieczność rozwijania w UE kluczowych technologii autonomicznych (np. formalizacji oraz symulacji pracy ludzkiego mózgu oraz procesów poznawczych podczas prowadzenia pojazdu, systemów postrzegania środowiska oraz sztucznej inteligencji), aby utrzymać globalną konkurencyjność i tworzyć nowe miejsca pracy;

72. podkreśla, że wprowadzenie pojazdów autonomicznych na rynek wywrze głęboki wpływ na dystrybucję i konsumpcję towarów; uważa zatem, że należy pilnie ocenić ten wpływ i zapewnić środki wsparcia sektorów i osób, których on dotyczy;

73. wzywa do podejmowania inicjatyw zmierzających do określenia i rozwiązania kwestii zmian w oferowanym i poszukiwanym zatrudnieniu w świetle zapotrzebowania na nowe specjalistyczne umiejętności zarówno w produkcji pojazdów, jak i w ich profesjonalnym wykorzystaniu (np. za pośrednictwem kursów i szkoleń), aby ułatwić przejście na nowe formy mobilności;

74. wzywa Komisję, by wraz z państwami członkowskimi zaproponowała inicjatywy wspierające umiejętności, kształcenie i szkolenie potrzebne do utrzymania wiodącej roli UE w sektorze transportu autonomicznego; podkreśla, że ważne jest, aby państwa członkowskie uwzględniły te nowo pojawiające się tendencje w swoich programach kształcenia w celu zaspokojenia zapotrzebowania na wysoko wykwalifikowaną i wyspecjalizowaną siłę roboczą w różnych sektorach transportu;

75. przypomina, że w latach 2014–2020 w ramach programu „Horyzont 2020” przeznaczono 300 mln EUR na programy badań naukowych i innowacji dotyczące pojazdów zautomatyzowanych, i zaleca, aby programy te kontynuować i rozszerzać w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu w kolejnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027 („Horyzont Europa”);

76. podkreśla znaczenie badań opartych na współpracy dla szybkiego rozwoju automatyzacji transportu dzięki zaangażowaniu całego ekosystemu innowacji;

77. wzywa Komisję do ustanowienia wspólnego przedsięwzięcia – na wzór przedsięwzięć Shift2Rail na rzecz transportu kolejowego czy CleanSky na rzecz przemysłu lotniczego – w celu stworzenia strategicznej inicjatywy z udziałem przemysłu na rzecz transportu autonomicznego, która powinna być atrakcyjna dla obywateli UE, mieć znaczący sens handlowy, wywierać wpływ na unijny potencjał badawczo-innowacyjny w oparciu o szeroką współpracę przemysłu, społeczeństwa i świata akademickiego oraz sprzyjać zharmonizowanemu i interoperacyjnemu rozwojowi i wdrażaniu technologii, aby stworzyć globalnie skalowalny multimodalny system autonomicznego transportu;

78. podkreśla konieczność stworzenia w całej UE miejsc prowadzenia testów w warunkach odpowiadających rzeczywistym warunkom użytkowania w celu dokładnego sprawdzenia i rozwijania nowych technologii; wzywa wszystkie państwa członkowskie, by wyznaczyły do 2020 r. obszary miejskie i pozamiejskie, na których będzie można testować pojazdy autonomiczne w rzeczywistych warunkach jazdy, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych obszarach, oraz by zapewniły utworzenie unijnych transgranicznych i interoperacyjnych ram testowych;

79. podkreśla, że niektórzy obywatele UE wyrazili nieufność wobec zautomatyzowanej mobilności; podkreśla w związku z tym, że ustawodawcy muszą zająć się jej wymiarem etycznym, aby zwiększyć społeczną akceptację w tym względzie; apeluje o inwestycje w ekstensywne badania naukowe nad sztuczną inteligencją oraz innymi wymiarami zautomatyzowanej mobilności;

80. wzywa do szeroko zakrojonych badań naukowych nad długofalowymi skutkami transportu autonomicznego, takimi jak przystosowanie się konsumentów, akceptacja społeczna, reakcje fizjologiczne, aspekty fizyczne i mobilność społeczna, zmniejszenie liczby wypadków i ogólna poprawa transportu;

**Wtorek, 15 stycznia 2019 r.**

81. apeluje do wszystkich zainteresowanych stron, w tym producentów pojazdów, dostawców części oraz oprogramowania i usług projektowych, a także państw członkowskich i zaangażowanych organów, by współpracowały w zakresie krzewienia innowacyjności, inwestowania w infrastrukturę odpowiednią dla zautomatyzowanej mobilności, zarówno na autostradach, jak i drogach miejskich, oraz ułatwiania testów transgranicznych; podkreśla potrzebę większych inwestycji w dostosowanie aktualnej oraz stworzenie nowej infrastruktury, a także poprawę cyfrowego połączenia dróg europejskich; zwraca uwagę, że obserwuje się nieufność obywateli Europy do jazdy zautomatyzowanej i dlatego też należy organizować kampanie uświadamiające, które podniosłyby poziom zaufania obywateli; apeluje o inwestycje w ekstensywne badania naukowe nad sztuczną inteligencją oraz etycznym wymiarem transportu autonomicznego i połączonego;

o

o o

82. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

---