

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości«”

(COM(2018) 283 final)

(2019/C 62/43)

Sprawozdawca: **Ulrich SAMM**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 18.6.2018
Podstawa prawna	Artykuł 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania	207/1/1
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat dotyczący mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych, które oferują wiele nowych funkcji dla konsumentów i przedsiębiorstw transportowych. EKES jest przekonany, że **zautomatyzowana mobilność** przyniesie **korzyści** naszemu społeczeństwu, ponieważ zapewni nowe usługi z zakresu mobilności osób, co oznacza więcej możliwości dla gospodarki dzielenia się, potencjalną optymalizację ruchu z korzyściami dla środowiska oraz mobilność dla osób, które nie mogą same prowadzić pojazdów.

1.2. **Przemysł motoryzacyjny** UE, dzięki wiedzy fachowej w zakresie rozwoju technologii pojazdów, jest dobrze przygotowany do wykorzystania tej szansy, jednak tylko pod warunkiem że UE określi normy pozwalające na działania transgraniczne i interoperacyjność między różnymi markami samochodów.

1.3. Podstawową funkcją automatycznego lub półautomatycznego kierowania pojazdami jest to, że może ono znacznie poprawić **bezpieczeństwo czynne pojazdów lądowych** i istotnie zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, nawet do zera. Wypadki śmiertelne z udziałem pojazdów zautomatyzowanych podczas fazy pionierskiej mogą jednak stanowić poważną przeszkodę dla tej technologii. EKES zaleca zatem, by wszystkie projekty pilotażowe i procedury testowe dotyczące jazdy autonomicznej były przeprowadzane z zachowaniem **najwyższych możliwych norm bezpieczeństwa**, nawet jeśli ten warunek brzegowy spowolni rozwój w porównaniu z konkurentami spoza UE. W długofalowej perspektywie zapewni to lepsze produkty i wyższy poziom akceptacji.

1.4. EKES uważa, że **samochody bezzałogowe** (poziom 5) zostaną zaakceptowane tylko pod warunkiem że zapewnią taki sam poziom bezpieczeństwa, jak inne systemy transportu pasażerskiego, np. pociągi czy duże samoloty (prawie **stuprocentowe bezpieczeństwo**). Oznacza to dużą trudność, dopóki pojazdy autonomiczne, zwykle samochody i inni użytkownicy dróg (rowerzyści, piesi, pojazdy specjalnego przeznaczenia) poruszają się będą po tych samych drogach. „Stuprocentowe bezpieczeństwo” może jednak stanowić kluczowe rozwiązanie konkretnych **problemów etycznych** związanych z pojazdami autonomicznymi.

1.5. EKES uznaje, że **pojazdy półautomatyczne** (poziom 1–4), wyposażone w szereg systemów wspomagających, mogą już obecnie przyczyniać się do zmniejszania liczby wypadków śmiertelnych, a zatem popiera podejście Komisji w zakresie zwiększania liczby nowych funkcji bezpieczeństwa pojazdów w ramach zmiany rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego w odniesieniu do pojazdów silnikowych. EKES odnotowuje jednak dwa obszary, które mogą stanowić problem dla publicznego odbioru: a) **koszty** dodatkowe oraz b) zwiększenie stopnia **skomplikowania** prowadzenia samochodu.

1.6. Zwyczajowo szkolenie prowadzące do otrzymania prawa jazdy nie obejmuje najnowszych technologii z zakresu systemów wspomagających. To oczywiście oznacza, że trzeba przeprowadzać dodatkowe szkolenia. EKES uważa, że sektor motoryzacyjny wraz z samorządami lokalnymi musi pilnie zaoferować **kursy i tereny szkoleniowe** dla niezawodowych i zawodowych kierowców. W przeciwnym razie wprowadzanie nowych technologii związanych z bezpieczeństwem będzie znacznie utrudnione.

1.7. Szkolenie w zakresie półautomatycznego prowadzenia, które wymaga nowych umiejętności i nowych obowiązków, będzie miało kluczowe znaczenie dla rozwoju nowoczesnego profilu **zawodowego kierowcy** oraz odpowiadania na rosnący popyt w sektorze transportu.

1.8. EKES uznaje, że jeśli w przyszłości wprowadzona zostanie jazda w pełni zautomatyzowana (poziom 5), konsekwencją tego może być masowa utrata miejsc pracy przez kierowców (np. kierowców samochodów ciężarowych i autobusów). EKES stwierdza, że korzyściami płynącymi z automatyzacji musi podzielić się całe społeczeństwo, apeluje więc do **partnerów społecznych**, by wspólnie planowali przemiany, a następnie także negocjowali nowe układy zbiorowe dotyczące wprowadzenia automatyzacji w transporcie drogowym.

1.9. Należy zreformować dyrektywę w sprawie **odpowiedzialności za produkty**, tak by obejmowała zarówno rzeczy ruchome i usługi, jak i produkty z wbudowanym oprogramowaniem, aby konsumenci nie musieli wyszukiwać informacji o odpowiedzialnym podmiocie. Ponadto w bardziej złożonym środowisku cyfrowym przedmiotem zainteresowania jest także **ciężar dowodu** w przypadku wad produktów i należy tę kwestię uregulować w sposób przyjazny konsumentom. Komitet wzywa w szczególności Komisję, aby przewidziała zmiany dotyczące pojazdów autonomicznych w dyrektywie ubezpieczeniowej oraz zagwarantowała odszkodowania dla ofiar wypadków.

1.10. Zwiększona **łączność** pozwoli na dostęp do danych z pojazdu z każdego zakątka świata. Doświadczenia zdobyte w dziedzinie smartfonów i komputerów pokazały, że rodzi ona istotne zagrożenia i wyzwania w odniesieniu do bezpieczeństwa, ochrony i prywatności. Nie można przyjąć tych samych norm w przypadku pojazdów, ponieważ korzystanie z pojazdów może grozić śmiercią lub obrażeniami. EKES podkreśla zatem, że każde nowe rozporządzenie w sprawie dostępu do danych dla pojazdów musi stosować się do zasady „**bezpieczeństwo przede wszystkim**”.

1.11. EKES przyjmuje z zadowoleniem podejście Komisji, zgodnie z którym najpierw wprowadza się regulacje w zakresie ochrony pojazdów przed cyberatakami, co gwarantuje zabezpieczoną i godną zaufania komunikację między pojazdami a infrastrukturą oraz zapewnia odpowiedni poziom **ochrony danych** zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

1.12. EKES jest gotów do udziału w oczekiwanej **ocenie** wpływu społeczno-gospodarczego i środowiskowego mobilności autonomicznej, która zostanie przeprowadzona przez Komisję, oraz w **Europejskim forum**, na którym zajmie się konkretnymi kwestiami etycznymi.

2. Wprowadzenie

2.1. Inicjatywa „**Europa w ruchu**” obejmuje szereg inicjatyw prawnych realizowanych w ramach trzech pakietów. Pierwszy pakiet odzwierciedla ambicję Europy związaną z dokonywaniem szybkich postępów na rzecz wprowadzenia do 2025 r. systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, co ma kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania jednolitego europejskiego obszaru transportu⁽¹⁾. W drugim pakiecie skoncentrowano się bardziej na instrumentach służących redukcji emisji z transportu drogowego⁽²⁾. W trzecim, obecnie opracowywanym pakiecie, którego dotyczy niniejsza opinia, skoncentrowano się na kwestiach bezpieczeństwa, a strategię przedstawiono w komunikacie zatytułowanym „**Droga do zautomatyzowanej mobilności**”⁽³⁾.

2.2. **Cyfryzacja** najprawdopodobniej zrewolucjonizuje w szczególności technologię transportu lądowego. Komunikat ten należy zatem postrzegać w szerszym kontekście, na który składają się inne kwestie, takie jak przyszłość pracy, badania naukowe i innowacje, sztuczna inteligencja i program na rzecz umiejętności.

3. Streszczenie wniosku

3.1. W omawianym komunikacie Komisja proponuje kompleksowe unijne podejście do mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych, wytyczając ambitny europejski plan, w którym zawarto wspólną wizję i określono działania wspierające na rzecz rozwoju i wdrażania kluczowych technologii, usług i infrastruktury.

⁽¹⁾ Dz.U. C 246 z 28.7.2017, s. 64.

⁽²⁾ Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 75.

⁽³⁾ COM(2018) 283 final.

3.2. Komisja realizuje projekt „**wizji zero**” do 2050 r., ponieważ zautomatyzowana jazda stanowić może przełomową zmianę i może istotnie zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych, nawet do zera. W ten sposób przyczynia się ona również do realizacji **celów zrównoważonego rozwoju** dotyczących zdrowia i dobrego samopoczucia, a także zrównoważonych miast i społeczności.

3.3. Aby umocnić UE w zakresie technologii i infrastruktury dla mobilności zautomatyzowanej, Komisja finansuje szereg instrumentów i proponuje zestaw inicjatyw:

- w ramach **instrumentu „Łącząc Europę”** 450 mln EUR przeznaczono na wspieranie cyfryzacji w transporcie, by ułatwić automatyzację;
- testy na dużą skalę oparte na korytarzach transgranicznych **5G**;
- priorytety w **finansowaniu badań naukowych i innowacji** („Horyzont 2020” i najbliższy program ramowy).

3.4. Do 2019 r. UE zaoferuje wstępne, bezpłatne usługi podwyższonej dokładności ustalania położenia w systemie **Galileo**, jako pierwszą na świecie usługę nawigacji tego rodzaju.

3.5. Aby zapewnić rynek wewnętrzny w celu bezpiecznego rozpowszechniania zautomatyzowanej mobilności, Komisja proponuje (głównie jako element przeglądu rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego w odniesieniu do pojazdów silnikowych):

- prowadzić wspólne prace z państwami członkowskimi nad wytycznymi mającymi na celu zapewnienie zharmonizowanego podejścia do krajowych **ocen bezpieczeństwa** pojazdów ad-hoc dotyczących pojazdów zautomatyzowanych,
- rozpocząć pracę z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami nad nowym podejściem do **certyfikacji bezpieczeństwa** pojazdów zautomatyzowanych,
- **nowe elementy bezpieczeństwa** dotyczące pojazdów zautomatyzowanych w ramach zmiany rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego w odniesieniu do pojazdów silnikowych,
- uregulować **rejestratory danych** do pojazdów zautomatyzowanych,
- uregulować **jazdę w kolumnie** pojazdów w celu zapewnienia normalizacji wymiany danych pomiędzy pojazdami różnych marek,
- uregulować ochronę pojazdów przed **cyberatakami**,
- odpowiedzieć na potrzebę stworzenia specyfikacji **dostępu** do danych z pojazdów na potrzeby **organów publicznych**,
- przyjąć rozporządzenie delegowane, które zapewni zabezpieczoną i **godną zaufania komunikację** między pojazdami a infrastrukturą oraz zagwarantuje odpowiedni poziom ochrony danych zgodny z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

3.6. Po przyjęciu przez Radę konkluzji Komisja zamierza dokonać oceny **wpływu społeczno-gospodarczego i środowiskowego** automatyzacji i cyfryzacji w dziedzinie transportu z uwzględnieniem nowych umiejętności niezbędnych w tym sektorze. W tym celu Komisja:

- będzie konsultować się z zainteresowanymi stronami w sprawie wpływu społeczno-gospodarczego i środowiskowego mobilności bezzałogowej,
- będzie wspierać nabywanie nowych umiejętności, utrzymanie i przekwalifikowanie siły roboczej w sektorze dzięki **Nowemu europejskiemu programowi na rzecz umiejętności**,
- ustanowi europejskie forum umożliwiające zajęcie się określonymi **kwestiami etycznymi** powstałymi w związku z mobilnością autonomiczną.

4. Uwagi ogólne

4.1. Cyfryzacja i automatyzacja oparte na szybkim i niezawodnym internecie oferują wiele **nowych funkcji** konsumentom i przedsiębiorstwom oczekującym lepszej jakości, większej wygody, elastyczności, opłacalności i większego bezpieczeństwa transportu drogowego.

4.2. Dzięki wiedzy fachowej w zakresie rozwoju technologii pojazdów przemysł motoryzacyjny UE jest dobrze przygotowany do wykorzystania tych szans. EKES podkreśla, że celem ogólnym musi być harmonizacja systemów lub znalezienie rozwiązań technicznych umożliwiających systemom działanie ponad granicami, ponieważ ma to istotne znaczenie dla płynnego funkcjonowania **rynku wewnętrznego**.

4.3. **Sieć połączeń** wzajemnych między pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą stacjonarną to zasadnicza funkcja, która będzie konieczna, aby móc w pełni korzystać z technologii cyfrowej. EKES przyjmuje zatem z zadowoleniem harmonogram opracowywania europejskiej infrastruktury szerokopasmowej o dużej przepustowości, która zapewniałaby nieprzerwane pokrycie siecią 5G z łączami internetowymi o bardzo dużej przepustowości wzdłuż wszystkich głównych naziemnych tras transportowych⁽⁴⁾.

4.4. EKES ponownie zachęca Komisję, aby nadal dążyła do realizacji projektu „**wizji zero**” do 2050 r. Podstawową funkcją automatycznego lub półautomatycznego kierowania pojazdami jest to, że może ono znacznie poprawić bezpieczeństwo czynne pojazdów lądowych i istotnie zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych, nawet do zera.

5. Odbiór publiczny i wpływ społeczno-gospodarczy

5.1. Nowe technologie mogą być wdrożone z powodzeniem, o ile prawidłowo odniesiono się do wpływu społeczno-gospodarczego. Pozytywny odbiór publiczny ma kluczowe znaczenie dla wprowadzania mobilności zautomatyzowanej.

5.2. EKES jest przekonany, że mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych przyniesie korzyści naszemu społeczeństwu, ponieważ zapewni **nowe usługi** z zakresu mobilności osób, co oznacza więcej możliwości dla gospodarki dzielonej się i środowiska oraz mobilność dla osób, które nie mogą same prowadzić pojazdów.

5.3. W zakresie **bezpieczeństwa** i kwestii związanych z odpowiedzialnością należy wprowadzić rozróżnienie między jazdą półautomatyczną i autonomiczną. W pojazdach półautomatycznych (**poziom 1–4**) nowe technologie (radar, kamera, laser) pomagają kierowcy, natomiast samochody autonomiczne (poziom 5) w ogóle nie potrzebują kierowcy. W pierwszym przypadku odpowiedzialność w każdej sytuacji spoczywa na kierowcy, a w drugim przypadku kwestie odpowiedzialności należy doprecyzować. EKES jest przekonany, że samochody autonomiczne muszą spełniać te same normy bezpieczeństwa, co inne systemy transportu pasażerskiego, takie jak pociągi i duże samoloty. Po wyeliminowaniu błędów ludzkich transport zautomatyzowany musi być stuprocentowo bezpieczny.

5.4. Nasze społeczeństwo jest do pewnego stopnia tolerancyjne względem błędów ludzkich, co wyjaśnia akceptację faktu, że około 25 tys. osób zginęło na drogach w UE (2016). Sytuacja wygląda inaczej w przypadku innych systemów transportu, w których pasażerowie są bierni. Wymaganie stuprocentowego bezpieczeństwa pojazdów autonomicznych oznacza dużą trudność, dopóki pojazdy te, zwykle samochody i inni użytkownicy dróg (rowerzyści, piesi, pojazdy specjalnego przeznaczenia) poruszają się będą po tych samych drogach.

5.5. Wypadki śmiertelne z udziałem pojazdów zautomatyzowanych mogą stanowić poważną przeszkodę dla rozwoju tej technologii, nawet jeśli odsetek tych wypadków będzie stosunkowo niski. EKES zaleca zatem, by wszystkie projekty pilotażowe i procedury testowe z wykorzystaniem jazdy zautomatyzowanej były przeprowadzane z zachowaniem najwyższych możliwych norm bezpieczeństwa. Ten warunek brzegowy może spowolnić rozwój w porównaniu z konkurentami spoza UE, ale z drugiej strony poprawi publiczny odbiór i w perspektywie długookresowej zapewni lepsze produkty. EKES odnotowuje, że stuprocentowe bezpieczeństwo pojazdów autonomicznych może być osiągalne tylko po poważnej przebudowie systemu drogowego.

5.6. W odniesieniu do opracowywania wytycznych z zakresu etyki dotyczących pojazdów wysoce zautomatyzowanych EKES przypomina o zasadzie podejścia opartego na ludzkiej kontroli (ang. *human-in-command*), którą to zasadę podkreślano kilkakrotnie w innych opiniach. Zgodnie z tą zasadą tylko ludzie podejmują odpowiedzialne decyzje, co ma wpływ na projektowanie pojazdów autonomicznych i środowisko, w którym wolno im się poruszać. Niemniej działania pojazdów autonomicznych o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa, np. unikanie wypadków, mogą rodzić poważne problemy etyczne na poziomie programowania, z którymi należy się zmierzyć.

5.7. EKES uznaje, że pojazdy półautomatyczne (poziom 1–4) mogą już przyczyniać się do zmniejszania liczby wypadków śmiertelnych, a zatem popiera podejście Komisji w zakresie zwiększania liczby nowych funkcji bezpieczeństwa pojazdów, w ramach zmiany rozporządzenia dotyczącego bezpieczeństwa ogólnego w odniesieniu do pojazdów

⁽⁴⁾ Dz.U. C 125 z 21.4.2017, s. 51.

silnikowych. EKES odnotowuje dwa obszary, które stanowią mogą problem dla odbioru publicznego: a) dodatkowe funkcje techniczne mogą istotnie zwiększać cenę samochodu oraz b) rosnąca liczba systemów wspomagających może sprawić, że prowadzenie samochodu będzie dużo bardziej złożoną czynnością.

5.8. Zwyczajowo szkolenie prowadzące do otrzymania prawa jazdy (na lekkie pojazdy, samochody ciężarowe i autobusy) nie obejmuje najnowszych technologii z zakresu systemów wspomagających. To oczywiście znaczy, że trzeba przeprowadzać dodatkowe szkolenia dla początkujących i doświadczonych kierowców. Ponadto konsumenci muszą otrzymywać jasne i jednoznaczne informacje na temat wyposażenia nowoczesnego pojazdu w momencie zakupu, wynajmu lub wspólnego korzystania z samochodu. EKES proponuje, by sektor motoryzacyjny wraz z samorządami lokalnymi oferował kursy i tereny szkoleniowe dla kierowców niezawodowych i zawodowych. Egzamin na prawo jazdy dla nowych kierowców powinien obejmować szkolenie z zakresu bezpieczeństwa, w tym wykorzystanie nowych technologii i funkcji zautomatyzowanej jazdy. Szkolenie w zakresie półautomatycznego prowadzenia będzie miało kluczowe znaczenie dla powstania nowoczesnego profilu zawodowego kierowcy oraz może wymagać nowych umiejętności i nowych obszarów odpowiedzialności.

5.9. EKES uznaje, że jeśli w przyszłości wprowadzona zostanie jazda w pełni zautomatyzowana (poziom 5), konsekwencją tego może być masowa utrata miejsc pracy przez kierowców (np. kierowców samochodów ciężarowych i autobusów). EKES wzywa Komisję, by wzięła pod uwagę szerszy problem związany z tym, że wprowadzanie nowych technologii, cyfryzacji i zautomatyzowanej jazdy w wielu sektorach (transportu, produkcji, usług finansowych itp.) może prowadzić do masowej likwidacji miejsc pracy, w miejsce których powstałoby stosunkowo niewiele nowych miejsc pracy. EKES stwierdza, że korzyści płynące z nowych technologii, cyfryzacji i zautomatyzowanej jazdy muszą stać się udziałem całego społeczeństwa, a nie przynosić korzyści jedynie prywatnym przedsiębiorstwom w postaci obniżenia ich kosztów pracy. Należy też jednak zaznaczyć, że nawet dziś praca zawodowych kierowców nie ogranicza się tylko do prowadzenia pojazdu, a w przyszłości, gdy zniknie potrzeba samego prowadzenia pojazdu (poziom 5), zadania osób związanych zawodowo z sektorem transportu mogą zostać poszerzone, co mogłoby w dużym stopniu zrekomensować zredukowanie zadań związanych z samym prowadzeniem pojazdu.

5.10. EKES w pełni uznaje, że wprowadzenie systemów jazdy półautomatycznej (poziom 1–4) i w pełni zautomatyzowanej (poziom 5) w odniesieniu do pojazdów ciężarowych i autobusów wpłynie na miejsca i warunki pracy. Komitet apeluje zatem, by partnerzy społeczni wspólnie planowali przemiany, a następnie także negocjowali nowe układy zbiorowe w sprawie wprowadzenia nowych technologii, cyfryzacji i zautomatyzowanej jazdy w transporcie drogowym. Z zadowoleniem należy przyjąć fakt, że niektóre związki zawodowe (np. UNITE w Zjednoczonym Królestwie) opracowały już wzór układów zbiorowych mających na celu ochronę miejsc pracy, zapewnienie ich zachowania i podnoszenia kwalifikacji oraz zagwarantowanie, by sprawiedliwie podzielono się z pracownikami wszelkimi oszczędnościami kosztów.

5.11. Należy zmienić dyrektywę w sprawie odpowiedzialności za produkty, tak by obejmowała zarówno rzeczy ruchome i usługi, jak i produkty z wbudowanym oprogramowaniem, aby konsumenci nie musieli wyszukiwać informacji o odpowiedzialnym podmiocie (zob. także opinię INT/857). Ponadto w bardziej złożonym środowisku cyfrowym przedmiotem zainteresowania jest także ciężar dowodu w przypadku wadliwych produktów i należy tę kwestię uregulować w sposób przyjazny konsumentom.

5.12. EKES przyjmuje z zadowoleniem fakt, że unijne przepisy o ochronie danych coraz częściej uznaje się na szczeblu międzynarodowym za wyznaczające jedne z najwyższych standardów ochrony danych na świecie, oraz z zadowoleniem przyjmuje podejście Komisji, zgodnie z którym najpierw wprowadza się regulacje w zakresie ochrony pojazdów przed cyberatakami, co gwarantuje zabezpieczoną i godną zaufania komunikację między pojazdami a infrastrukturą oraz zapewnia odpowiedni poziom ochrony danych zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

5.13. Zwiększona łączność pozwoli na dostęp do danych z pojazdu z każdego zakątka świata. Ta możliwość oznacza otwarcie na ogromny, niewykorzystany jeszcze potencjał. Jednak oznacza to też istotne zagrożenia i wyzwania dotyczące bezpieczeństwa, zabezpieczenia i prywatności. Pojazdy wymagają dużo wyższych norm bezpieczeństwa, ochrony i prywatności niż np. smartfony. Komitet wzywa UE do opracowania takich norm oraz do wynegocjowania odpowiednich ogólnościowych porozumień w tej sprawie.

5.14. Dostęp do danych z pojazdu ma duże znaczenie dla konkurencji w dziedzinie obsługi posprzedażnej, szczególnie w przypadku niezależnych dostawców usług utrzymania i napraw, co może rodzić konsekwencje dla wyborów dokonywanych przez konsumentów i ponoszonych przez nich kosztów. EKES zachęca Komisję do wdrożenia przepisów dotyczących wykorzystywania danych tak szybko, jak to możliwe, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że unijny przemysł motoryzacyjny (na przykład szczegółowa koncepcja „Nevada” opracowana przez przemysł motoryzacyjny UE (źródło: VDA)) dostarczył już szczegółowe propozycje dotyczące sprawiedliwej platformy wymiany danych ze stronami trzecimi w bezpieczny i niedyskryminacyjny sposób, a także z uwzględnieniem prywatności klientów.

5.15. Komisja powinna uwzględnić fakt, że infrastruktura potrzebna do obsługi podłączonych do sieci i autonomicznych pojazdów różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich. Ponadto organy nadzoru rynku we wszystkich państwach członkowskich powinny dysponować wystarczającymi zasobami w związku z nowymi technologiami.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
