

附录

报告提出的建议

“有序管理无人驾驶公路货运的过渡阶段”

国际运输论坛(ITF), 欧洲汽车制造商协会 (ACEA), 国际道路运输联盟 (IRU), 国际运输工人联合会 (ITF)联合撰写

2017年5月31日

建立卡车运输行业临时过渡咨询理事会

各国政府应当为卡车运输行业建立临时过渡咨询理事会，从而就引入无人驾驶卡车后产生的劳工问题提供咨询。理事会应当为临时性质，并应包含来自工会、公路货运企业、车辆制造商和政府的代表。理事会将协助政府选择适当的政策组合，从而确保自动化公路货运的成本、利益和风险得到公平的分配。

考虑建立一个临时许可证制度，控制无人驾驶卡车的采纳速度，并保证对失业驾驶员的公平安置，以及对市场的公平准入。

各国政府应当考虑建立制度促进无人驾驶卡车的平稳过渡。可以建立一个许可证制度降低新技术的替代速度，并取得收入扶持失业驾驶员。考虑到各国的失业扶持政策力度不足，应当建立针对性的劳动力市场计划，从而妥善安置失业驾驶员。另外还可为工作被自动设备替代的劳动力提供额外收入替代补助。为了公平起见，应当由无人驾驶卡车的受益方提供过渡扶持资金。除了向运营成本降低的运营企业发售许可证外，在道路安全状况提升后，还可向所有道路使用者收取相应费用。精心设计的许可证制度可确保增进劳工过渡阶段的公平性，同时不会对货物的自由流动造成阻碍。

为自动驾驶卡车制定国际标准、道路规则和车辆法规

为了实现无人驾驶卡车技术成果的最大化，必须在各国之间保持规则统一。统一化的车辆标准和运营规则能够促进自动驾驶卡车的跨境自由行驶，应当至少在大洲层面得以实现，最好在全球层面。多国政府正在采取积极行动对许可证和特别通行权进行测试，允许各类不同措施同时进行测试以便加快技术的成熟化。然而，上述竞争行动却有可能忽略实现（自动驾驶卡车）政策统一化的最终目标。

继续开展无人驾驶卡车试点计划，对车辆、网络技术和通讯协议进行测试

政府、产业界和研究机构应当在指定交通走廊和地区继续对试点车辆、网络技术和通讯协议开展测试，从而充分验证各项技术，并在早期开发阶段避免过分倾斜于某个企业、某项标准或技术，从而确保造价高昂的网络投资不至遭到浪费，或具有过多的针对性。此举将可帮助确保自动化公路货运变革实现社会效益最大化。