



2017/2067(INI)

2.2.2018

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme
(2017/2067(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Christel Schaldemose

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. weist darauf hin, dass die im Juli 2016 verabschiedete Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität verdeutlicht, welches Potenzial in kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrzeugen steckt, wenn es darum geht, ein Ökosystem für die Mobilität zu schaffen, um so den Energieverbrauch und die Emissionen des Straßenverkehrs, die nach wie vor den Großteil der verkehrsbedingten Emissionen ausmachen, zu senken;
2. fordert die Kommission auf, der wachsenden Bedeutung der Lebenszyklusemissionen einschließlich Energieversorgung, Fertigung und Ende der Lebensdauer Rechnung zu tragen, indem sie ganzheitliche Vorschläge vorlegt, die die Hersteller zu optimalen Lösungen anspornen, damit der mit der verbesserten betrieblichen Nutzung vernetzter und automatisierter Fahrzeuge verbundene Nutzen nicht durch vor- und nachgelagerte Emissionen zunichte gemacht wird;
3. begrüßt die europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) als gemeinsamen Handlungsrahmen; spricht sich nachdrücklich dafür aus, dass für die Einführung von C-ITS, auch in nicht mit dem europäischen Festland verbundenen Gebieten der EU, und für die Förderung von Investitionen in die benötigte Infrastruktur ein geeigneter EU-Rechtsrahmen geschaffen wird; fordert die Kommission auf, die Möglichkeiten zu prüfen, die die IVS-Richtlinie (2010/40/EU) diesbezüglich bietet;
4. fordert die Kommission auf, auch städtischen Luft- und Schiffsverkehr in die Strategie für C-ITS aufzunehmen, und den Schwerpunkt dabei auf Multimodalität und die Integration verschiedener Verkehrsträger zu setzen, durch die der Verkehr effizienter und nachhaltiger wird;
5. hebt hervor, dass die öffentliche Förderung von C-ITS aufgrund des Potenzials dieser Verkehrssysteme, die Entwicklung bei öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrgemeinschaften voranzutreiben, vorrangig behandelt werden muss; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten diesbezüglich nachdrücklich auf, eng mit lokalen und regionalen Behörden zusammenzuarbeiten, die öffentliche Verkehrsdienstleistungen erbringen, um die Möglichkeiten zu untersuchen, die C-ITS für den öffentlichen Verkehr und den intermodalen Verkehr bietet, damit im Interesse einer nachhaltigeren Mobilität ein hohes Maß an Integration zwischen privatem und öffentlichem Verkehr erreicht wird;
6. ist fest davon überzeugt, dass die Nutzer bei der Einführung von C-ITS im Mittelpunkt stehen sollten und die Bürger die Möglichkeit haben sollten, sich mit dem Privatfahrzeug mit C-ITS-Systemen zu verbinden;

7. begrüßt das Potenzial, das C-ITS im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Durchsetzung der Verkehrsregeln birgt; begrüßt außerdem die Vorzüge der C-ITS-Kommunikation, die unter anderem darin bestehen, dass das Autofahren sicherer wird, weil Fahrer zügig und genau über die Verkehrslage, Gefahrenstellen und andere in ihrem Umfeld auftretende Probleme informiert werden und weil Verkehrssteuerungs- und Informationszentralen von den Fahrzeugen direkt genaue und umfassende Informationen über die aktuelle Verkehrssituation erhalten, sodass die Verkehrsströme von ihnen zügig und wirksam gesteuert und beeinflusst werden können und die Verkehrssicherheit verbessert wird;
8. weist darauf hin, dass die Entwicklung einer C-ITS-Technologie, die nicht nur auf der Kommunikation (dem Datenaustausch) zwischen einzelnen Fahrzeugen, sondern auch zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur beruht, im Bereich Automobilelektronik und intelligente Verkehrssysteme eine weitere große Herausforderung ist; hebt hervor, dass C-ITS ermöglicht, dass Fahrzeuge direkt untereinander kommunizieren und Fahrzeuge und ITS-Einheiten Informationen an die Verkehrsinfrastruktur senden, die dann an Verkehrssteuerungs- und Informationszentralen weitergeleitet werden und dazu beitragen, die verkehrsbedingten Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern;
9. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, das Potenzial, das C-ITS bietet, wenn es um Maßnahmen zur Vermeidung von Smog und hohen Ozonkonzentrationen sowie um die Verringerung der Lärm-, Feinstaub-, NOx- und CO₂-Emissionen geht, voll auszuschöpfen;
10. weist darauf hin, dass die Akzeptanz der Endnutzer gegenüber alternativen Kraftstoffen stark davon abhängt, ob Tank- bzw. Ladeinfrastruktur vorhanden ist, und hebt hervor, dass die Nachfrage deutlich steigen dürfte, wenn Informationen über entsprechende Infrastruktur (z. B. zu freien Ladestationen in der Nähe) bereitgestellt würden; fordert die Kommission nachdrücklich auf, der Bereitstellung dieser Dienste eine höhere Priorität einzuräumen;
11. weist darauf hin, dass C-ITS, was die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz, die Senkung der Kosten des Individualverkehrs und die Verringerung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen der Umwelt betrifft, ein hohes Potenzial birgt;
12. weist erneut darauf hin, dass vernetzte und automatisierte Fahrzeuge, C-ITS und neue Technologien für die Verwirklichung der Klimaziele eine zentrale Rolle spielen und dass sichergestellt werden muss, dass ihre Entwicklung und Einführung uneingeschränkt dem Ziel entspricht und dient, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu senken; begrüßt die Nutzung von C-ITS als Mittel zur Verbesserung der Verkehrseffizienz, Senkung des Kraftstoffverbrauchs, Verringerung der Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt (beispielsweise durch Senkung der CO₂-Emissionen) und Optimierung der Nutzung städtischer Infrastruktur;
13. hebt hervor, dass sich durch innovative Technologien wie automatisiertes Fahren und automatisiertes Fahren im Konvoi (Platooning) im Straßengüterverkehr neue Möglichkeiten eröffnen, weil dadurch der Windschatten besser genutzt werden kann, sodass Kraftstoffverbrauch und Emissionen sinken; fordert weitere Fördermittel für Forschung und Entwicklung in diesem Bereich, insbesondere im Hinblick auf die nötige digitale Infrastruktur;

14. hebt hervor, wie wichtig Interoperabilität ist, und ist der Ansicht, dass die Kommission interoperable Systeme technologie-neutral ermöglichen sollte;
15. hebt hervor, dass Sensorsysteme für die Bereitstellung von Daten, beispielsweise bezüglich Fahrzeugdynamik, Verkehrsstaus und Luftqualität, einen hohen Stellenwert haben; fordert, dass die Mitgliedstaaten verstärkt und richtig abgestimmt in die wirkliche, vollständige Interoperabilität der verwendeten Sensoren und die Nutzungsmöglichkeiten investieren, die Sensoren über den Sicherheitsbereich hinaus, beispielsweise zur Fernmessung von Emissionen, bieten;
16. fordert die Kommission auf, Vorschläge zu unterbreiten, um sicherzustellen, dass die Schadstoffemissionsdaten, die dank der in Fahrzeugen eingebauten Sensoren vorliegen, erfasst und den zuständigen Behörden bereitgestellt werden;
17. hebt hervor, dass sich durch C-ITS neue Möglichkeiten eröffnen, um die Integration autonomer Fahrzeuge voranzutreiben und so das Problem der Beförderung auf den letzten Kilometern – also vom Verkehrsknotenpunkt zum Endbestimmungsort – zu lösen;
18. hebt hervor, dass der Straßenverkehr durch C-ITS wesentlich sicherer werden kann, weil damit menschliche Fehler reduziert werden, die nach wie vor die Hauptursache für Verkehrsunfälle sind;
19. fordert die Kommission auf, öffentlichen und privaten Akteuren wie Anbietern von digitalem Kartenmaterial und Navigationsdiensten Zugang zu Verkehrsdaten zu gewähren, da diese Dienste eine Voraussetzung dafür sind, dass intermodaler Verkehr, effizientere Verkehrsführung und automatisiertes Fahren Wirklichkeit werden; hebt jedoch hervor, dass das Vertrauen der Endnutzer in den Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre die Grundlage dafür ist, dass die Freigabe bestimmter Daten akzeptiert wird; unterstützt aus diesem Grund den in der C-ITS-Strategie verankerten Ansatz der Kommission, den „Datenschutz durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen“ zu erreichen;
20. hebt hervor, dass bei der Entwicklung und Einführung eines interoperablen und gegebenenfalls harmonisierten C-ITS in der EU, auch in den nicht mit dem europäischen Festland verbundenen Gebieten der EU, auf der lokalen und der regionalen Ebene zusammengearbeitet werden muss;
21. hebt hervor, dass ein Ziel der EU in der grenzübergreifenden Einführung von C-ITS besteht und dass die im Interesse dieser Zielsetzung getroffenen Maßnahmen das Fundament für den europaweiten Einsatz von C-ITS bilden; weist darauf hin, dass Technologien für kooperative Systeme im Rahmen europäischer Projekte in Wissenschaft und Forschung entwickelt und europaweit in Pilotversuchen getestet werden; weist ferner darauf hin, dass für die Mehrzahl der benötigten und geeigneten Technologien für kooperative Systeme bereits vom Europäischen Komitee für Normung (CEN), vom Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) und von der Internationalen Organisation für Normung (ISO) Normen festgelegt wurden;
22. fordert die Kommission auf, die Rückmeldungen und Ergebnisse der Pilotprojekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ zu berücksichtigen;

23. weist darauf hin, dass der systematische Aufbau eines intelligenten Verkehrssystems, das die Voraussetzungen für einen sicheren, reibungslosen, rationellen und umweltschonenden Personen- und Güterverkehr schafft, für die moderne Gesellschaft eine große Herausforderung ist; weist ferner darauf hin, dass eine der Möglichkeiten zur Bewältigung dieser Herausforderung darin besteht, eine feste, langfristige Partnerschaft zwischen den einschlägigen europäischen und nationalen Stellen und Forschungseinrichtungen aufzubauen, weil sich Technologien und Verkehrssysteme dadurch auf den Stand bringen lassen würden, dass sie im Rahmen der alltäglichen Nutzung zu den langfristigen politischen Zielen der EU beitragen;
24. weist darauf hin, dass auf EU-Ebene bereits hohe Beträge für kooperative, vernetzte und automatisierte Fahrzeuge bereitgestellt wurden; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, für die Bereitstellung der Finanzmittel zu sorgen, die langfristig zur Einführung von C-ITS notwendig sind, wobei es gilt, die Kompatibilität und Interoperabilität der verschiedenen Systeme auf internationaler Ebene zu gewährleisten;
25. weist darauf hin, dass der Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen die Voraussetzung für die Erfüllung der internationalen Klimaschutzverpflichtungen und der EU-internen Zielvorgaben ist; hebt aus diesem Grund hervor, dass die Kriterien für die Zuweisung unterschiedlicher EU-Mittel zur Förderung der Dekarbonisierung und von Energieeffizienzmaßnahmen, auch im Hinblick auf C-ITS, überarbeitet werden müssen; ist der Ansicht, dass EU-Mittel unter keinen Umständen für Vorhaben bereitgestellt werden sollten, die mit den Zielen und der Politik der Verringerung der CO₂-Emissionen nicht vereinbar sind;
26. fordert die Kommission auf, Fragen des Datenschutzes, der Haftung und der Terrorismusbekämpfung beim Ausbau von C-ITS die gebotene Aufmerksamkeit zu widmen;

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	24.1.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 50 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Elena Gentile, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Jiří Maštálka

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

50	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Jiří Maštálka
EPP	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Françoise Grosseletête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

1	-
EFDD	Julia Reid

1	0
PPE	Renate Sommer

Erklärung der benutzten Zeichen:

- + : dafür
- : dagegen
- 0 : Enthaltung