



2015/2103(INL)

16.11.2016

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Rechtsausschuss

mit Empfehlungen an die Kommission zu zivilrechtlichen Regelungen im
Bereich Robotik
(2015/2103(INL))

Verfasser der Stellungnahme: Georg Mayer

(Initiative gemäß Artikel 46 der Geschäftsordnung)

PA_INL

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Rechtsausschuss, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- unter Hinweis auf die Erklärung von Amsterdam über Kooperation im Bereich vernetztes und automatisiertes Fahren, die der Rat auf seiner Tagung vom 14./15. April 2016 angenommen hat („Erklärung von Amsterdam“),
- A. in der Erwägung, dass die Kommission vor Kurzem die hochrangige Gruppe GEAR 2030 eingerichtet hat, die einen Fahrplan für den erfolgreichen Einsatz autonomer Fahrzeuge erstellen soll;
- B. in der Erwägung, dass im Hinblick auf die zivilrechtliche Haftung zwischen automatisierten Fahrzeugen (die mit Geräten ausgestattet sind, die einen automatischen Ablauf einzelner Fahrvorgänge ermöglichen) und autonomen Fahrzeugen (die sämtliche Fahrvorgänge selbst ausführen) unterschieden werden muss, wobei die fortwährende Kontrolle über und die uneingeschränkte Verantwortung für das Fahren im ersten Fall weiterhin beim Fahrer liegen, während das Fahren im zweiten Fall nicht mehr permanent überwacht werden muss und keinerlei Eingreifen des Nutzers erfordert; in der Erwägung, dass für die zivilrechtliche Haftung im ersten Fall dieselben Vorschriften gelten wie für klassische Fahrzeuge, während sie im zweiten Fall geändert werden müssen;
- 1. hebt hervor, dass autonomer Verkehr alle Formen ferngesteuerter, automatisierter, vernetzter und autonomer Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsmittel wie Fahrzeuge, Züge, Wasserfahrzeuge, Fähren, Luftfahrzeuge und Drohnen sowie alle künftigen Formen der Entwicklungen und Innovationen in diesem Bereich (nachfolgend „autonome Verkehrsmittel“) umfasst;
- 2. fordert die Kommission auf, bei ihrer Arbeit im Zusammenhang mit autonomen Verkehrsmitteln den folgenden Aspekten Rechnung zu tragen: der zivilrechtlichen Haftung (Haftung und Versicherung), allen Themen im Zusammenhang mit der Umwelt (z. B. Energieeffizienz, Nutzung erneuerbarer Technologien und Energiequellen) und datenbezogenen Themen (Zugang zu Daten, Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre, Austausch von Berichtsdaten zu Unfällen und Gefahrensituationen, finanzieller Wert von Daten und dessen Verteilung);
- 3. nimmt zur Kenntnis, dass autonome Verkehrsmittel maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen dürften, da menschliches Versagen derzeit die Ursache von rund 90 % aller Unfälle im Straßenverkehr ist; weist jedoch darauf hin, dass autonome Fahrzeuge nicht allen Unfällen ein Ende setzen können, was Haftungsfragen und Fragen hinsichtlich der Verantwortung der Beteiligten und der Entschädigung für Opfer bei Autounfällen aufwirft;
- 4. weist darauf hin, dass es im öffentlichen Verkehr bereits seit Langem autonome Verkehrssysteme gibt (U-Bahnen), die sich als zuverlässig erwiesen haben und in der Bevölkerung hohe Akzeptanz finden;

5. vertritt die Auffassung, dass der Übergang zu autonomen Fahrzeugen neben seinen positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Kraftstoffverbrauch, die Umwelt und die Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten in der Telekommunikations- und Automobilindustrie auch zu Arbeitsplatzverlusten im Verkehrswesen führen und Folgen für die Versicherungsbranche haben könnte;
6. macht darauf aufmerksam, dass der Reaktionszeit des Fahrers bei einer ungeplanten Übernahme der Fahrzeugkontrolle eine entscheidende Bedeutung zukommt und fordert deshalb von den betroffenen Akteuren, realistische Werte vorzusehen, die ausschlaggebend für Sicherheits- und Haftungsfragen sind;
7. hebt die besondere Bedeutung hervor, die dem Entwurf eines Berichts des Rechtsausschusses über das Verkehrswesen angesichts des technischen Fortschritts und der auf dem Markt bereits verfügbaren halbautonomen und bald verfügbaren vollautonomen Verkehrsmittel zukommt;
8. betont, wie wichtig es ist, weitere Innovationen im Bereich Robotik (z. B. vernetzte und automatisierte Fahrzeuge und Drohnen) zu fördern, damit die Stellung der EU-Unternehmen auf dem Weltmarkt gestärkt wird;
9. weist auf die wichtige Rolle autonomer Verkehrsmittel für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs hin; weist darauf hin, dass autonome Verkehrsmittel dazu beitragen könnten, Verkehrsstaus zu verringern, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dem technischen Fortschritt, den Folgen für die Umwelt und die Sicherheit und der Förderung von Innovationen zeitnah und uneingeschränkt Rechnung zu tragen;
10. erwartet von der Kommission, dafür Sorge zu tragen, dass die Mitgliedstaaten die geltenden Rechtsvorschriften, wie beispielsweise das Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr, einheitlich anpassen, um das Fahren ohne Fahrer zu ermöglichen, und fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Industrie auf, die Ziele der Erklärung von Amsterdam schnellstmöglich umzusetzen;
11. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Sicherheitsfragen im Zusammenhang mit der weiten Verbreitung von Drohnen zu bewerten; fordert die Kommission auf, Studien über die Folgen autonomer Verkehrsmittel für einen sichereren und nachhaltigeren Verkehr vorzulegen;
12. weist darauf hin, dass autonome Fahrzeuge dank Streckenoptimierung, Staubekämpfung und bestmöglicher Nutzung der Antriebssysteme sowie dank ihrer Kommunikation mit den Verkehrssteuerungssystemen insbesondere an städtischen Knotenpunkten zu einer saubereren Umwelt beitragen werden;
13. hebt hervor, dass die Interaktion zwischen autonomen Verkehrsmitteln, dem Verkehrsmanagement und der Infrastruktur und deren Verwaltung eine hohe Dichte effizienter und zuverlässiger Übermittlung erfordern wird, damit das hohe Datenaufkommen in Echtzeit sicher übertragen wird; betont, dass erhebliche Investitionen in Straßenverkehrs-, Energie und IKT-Infrastrukturen vonnöten sein werden und zugleich der Schutz der Privatsphäre und der Daten gewährleistet werden muss;

14. weist nachdrücklich auf die Bedeutung intelligenter und vernetzter Verkehrsinfrastruktur hin und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten daher auf, für eine entsprechende flächendeckende, grenzüberschreitende und interoperable Infrastruktur zu sorgen;
15. fordert die Kommission auf, Vorschriften für die zivilrechtliche Haftung auszuarbeiten, die sich auch auf die Beweislast erstrecken und der Entwicklung autonomer Fahrzeuge Rechnung tragen; betont, wie wichtig es ist, dafür zu sorgen, dass die Verantwortung klar zwischen den Entwicklern und den Herstellern der einzelnen Bestandteile autonomer Fahrzeuge, den entsprechenden Montagebetrieben, den Anbietern von Dienstleistungen (Verkehrsdienste bzw. für den Betrieb des autonomen Fahrzeugs erforderliche Dienstleistungen) und den Endverbrauchern aufgeteilt wird, damit die Sicherheit und die Rechte der Beförderten sowie der Datenschutz und der Schutz vor Hacker-Angriffen gewährleistet sind;
16. hebt hervor, dass zuverlässige Positions- und Zeitinformationen der Europäischen Satellitennavigationsprogramme Galileo und EGNOS für die Verwirklichung autonomer Fahrzeuge von grundlegender Bedeutung sind, insbesondere was Navigations- und Sicherheitssysteme in autonomen Fahrzeugen einerseits und intelligente Verkehrs- und Verkehrssteuerungssysteme andererseits betrifft;
17. macht auf den hohen Mehrwert von autonomen Fahrzeugen für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, aufmerksam, da diese ihnen eine wirksamere Teilnahme am individuellen Straßenverkehr ermöglichen und dadurch ihren Alltag erleichtern;
18. fordert die Kommission auf, bis 2019 eine gemeinsame europäische Strategie (einschließlich eines einheitlichen Fahrplans) für autonome Verkehrsmittel und eine engere Zusammenarbeit aller betroffenen Akteure vorzuschlagen, die auch eine eingehende Analyse und Empfehlungen hinsichtlich der Dynamik und der Entwicklung des Markts umfasst; fordert die Kommission auf, den Regelungsrahmen der Union zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, um der Entwicklung und der Nutzung autonomer Verkehrsmittel Vorschub zu leisten; fordert eindringlich, dass die Satelliten, die nötig sind, um das europäische Navigationssystem Galileo zu vervollständigen, so bald wie möglich fertiggestellt und ins All gebracht werden, damit dieses System in autonomen Verkehrsmitteln als Standardnavigationssystem genutzt werden kann;
19. weist darauf hin, dass die Entwicklung autonomer Fahrzeuge seitens der Union und der Mitgliedstaaten einen vorausschauenden und entschlossenen institutionellen Zugang sowie die Einbindung von Technologiezentren und der Automobilindustrie erfordert;
20. fordert die Kommission auf, europäische Infrastrukturnormen zu entwickeln, die die Verbreitung autonomer Fahrzeuge ermöglichen, und einen Fahrplan für ihre Umsetzung auszuarbeiten;
21. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Umgang mit automatisierten Fahrzeugen in den Aus- und Weiterbildungskatalog von LKW-Fahrern einzubeziehen sowie ihn zum Bestandteil der Ausbildung zum Erwerb des PKW-Führerscheins zu machen;
22. weist darauf hin, dass mit den in der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen

Parlaments und des Rates¹ festgelegten Maßnahmen für die Einheitlichkeit und die Sicherheit unbemannter Luftfahrzeuge gesorgt werden sollte.

¹ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

**ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG
IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS**

| | |
|---|---|
| Datum der Annahme | 10.11.2016 |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: 22 -: 5 0: 0 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | 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 Zile, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg |