



Plenarsitzungsdokument

A8-0330/2017

23.10.2017

BERICHT

über das Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“
(2017/2085(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Dieter-Lebrecht Koch
Verfasser der Stellungnahme (*):
Daniel Dalton, Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	14
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	16
ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS	22
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	23

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“ (2017/2085(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission mit dem Titel „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU – Berichterstattung über die Überwachung und Bewertung fortschrittlicher Systeme für die Fahrzeugsicherheit sowie ihrer Kosteneffizienz und Machbarkeit mit Hinblick auf die Überarbeitung der Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und den Schutz von Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern“ (COM(2016)0787) und auf die dazugehörige Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit¹,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG²,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG³,
- unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte⁴,
- unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr⁵,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur

¹ ABl. L 200 vom 30.11.2009, S. 1.

² ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1.

³ ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134.

⁴ ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9.

⁵ ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1.

Änderung der Richtlinie 2007/46/EG,

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Mai 2017 zum Straßenverkehr in der Europäischen Union²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 3. Juli 2013 zu dem Thema „Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 – Erste Meilensteine auf dem Weg zu einer Strategie zur Vermeidung von Verletzungen“³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. September 2011 zur europäischen Straßenverkehrssicherheit 2011–2020⁴,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsfähigen und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁵,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“ (COM(2016)0766),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ (COM(2010)0389),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa“ (COM(2012)0636),
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission mit dem Titel „Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users“, der vom Transport Research Laboratory erstellt und am 31. März 2015 veröffentlicht wurde,
- unter Hinweis auf die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „On the Implementation of objective 6 of the European Commission’s policy orientations on road safety 2011–2020 – First milestone towards an injury strategy“ („Zur Verwirklichung von Ziel 6 der Leitlinien der Kommission für die Politik im

¹ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0310.

² Angenommene Texte, P8_TA(2017)0228.

³ ABl. C 75 vom 26.2.2016, S. 49.

⁴ ABl. C 56E vom 26.2.2013, S. 54.

⁵ ABl. C 168E vom 14.6.2013, S. 72.

Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 – ein erster Meilenstein auf dem Weg zu einer Strategie zur Verhütung von Verletzungen“) (SWD(2013)0094),

- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 8. Juni 2017 zur Straßenverkehrssicherheit zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017,
 - unter Hinweis auf das von der Kommission am 31. Mai 2017 veröffentlichte Paket „Europa in Bewegung“, das acht Rechtsetzungsinitiativen mit besonderem Augenmerk auf den Straßenverkehr umfasst,
 - unter Hinweis auf die die Resolution 70/260 der UN-Generalversammlung vom 15. April 2016 zur Verbesserung der weltweiten Verkehrssicherheit,
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A8-0330/2017),
- A. in der Erwägung, dass jährlich ca. 25 500 Menschen auf Europas Straßen ihr Leben verlieren und ca. 135 000 schwer verletzt werden, sodass mehr sowie effizientere Maßnahmen in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten erforderlich sind, um das Vision-Zero-Ziel von null Verkehrstoten zu verwirklichen;
- B. in der Erwägung, dass die Straßenverkehrssicherheit von drei Faktoren abhängt: dem Fahrzeug, der Infrastruktur und dem Fahrverhalten, und dass daher in allen drei Bereichen Maßnahmen erforderlich sind, um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und im Bereich der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit wirksame Maßnahmen ergriffen werden sollten;
- C. in der Erwägung, dass das Durchschnittsalter von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen und Lkw in der Europäischen Union stetig ansteigt und derzeit bei über zehn Jahren liegt; in der Erwägung, dass sich das Alter des Fahrzeugs unmittelbar auf die durch einen Straßenverkehrsunfall verursachten Folgen und Verletzungen auswirkt;
- D. in der Erwägung, dass Fahrerassistenzsysteme die Fahrzeuge sicherer machen und überdies Personen mit eingeschränkter Mobilität und älteren Menschen eine sichere und aktive Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichen;
- E. in der Erwägung, dass durch intelligente Fahrsysteme Verkehrsstaus verringert werden, der Fahrer vor Gefahren auf seiner Strecke gewarnt und somit dazu beigetragen wird, das Unfallrisiko zu verringern;
- F. in der Erwägung, dass der Übergang zu vollautonom fahrenden Fahrzeugen schnell vorangeht und dass die Straßenverkehrssicherheit generell ein dringendes Anliegen ist, sodass eine überarbeitete Fassung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung spätestens im ersten Quartal 2018 von der Kommission vorgelegt werden muss; in der Erwägung, dass jegliche weitere Verzögerung in keinem Fall hinnehmbar wäre;

- G. in der Erwägung, dass 38 % aller tödlichen Unfälle in städtischen Gebieten zu verzeichnen sind und dass häufig schwächere Straßenverkehrsteilnehmer daran beteiligt sind, weshalb die Mitgliedstaaten schwächere Verkehrsteilnehmer bei der städtischen Verkehrsplanung berücksichtigen und in Bezug auf Verkehrsträger wie Autos und Busse besser behandeln sollten; in der Erwägung, dass die Kommission ihre Überarbeitung der Verordnung über den Schutz der Fußgänger vorlegen sollte;
- H. in der Erwägung, dass zwischen der Straßenverkehrssicherheit und den Arbeitsbedingungen der beruflichen Verkehrsteilnehmer eine eindeutige Verbindung besteht;

Allgemeine Forderungen

1. betont, dass die Mitgliedstaaten effiziente und regelmäßige Kontrollen der Fahrer durchführen sollten, weil die Hauptursachen von Unfällen nach wie vor den Fahrbedingungen nicht angemessene, überhöhte Geschwindigkeit, Ablenkung, Alkohol bzw. Drogen am Steuer und Übermüdung sind, und fordert deshalb
 - (a) von der Kommission, einen Prozentsatz für die Anzahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 festzusetzen;
 - (b) von der Kommission, strengere Kontrollen der ordnungsgemäßen Durchsetzung der jeweils maximal zulässigen Arbeitszeit und der Ruhezeiten der Berufskraftfahrer einzuführen;
 - (c) von den Mitgliedstaaten, den Austausch bewährter Verfahren, vor allem auch bezüglich intelligenter Durchsetzungsstrategien, auszubauen und abschreckende Strafen für Zuwiderhandelnde vorzusehen;
2. stellt fest, dass etwa 25 % der Gesamtzahl der Verkehrstoten in der EU dem Alkoholkonsum zuzuschreiben sind; fordert die Kommission daher auf, den möglichen Mehrwert einer EU-weit harmonisierten Höchstgrenze von 0,0 ‰ für die Blutalkoholkonzentration von Fahranfängern in den ersten beiden Jahren und Berufskraftfahrern zu bewerten, und begrüßt die Nulltoleranzpolitik für Alkohol am Steuer in manchen Mitgliedstaaten;
3. fordert die Kommission angesichts der Tatsache, dass der maltesische Ratsvorsitz am 29. März 2017 die Erklärung von Valletta zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit abgegeben hat, auf, neue Zielvorgaben zur Halbierung der Zahl der Schwerverletzten auf den Straßen der EU in ihre neue Straßenverkehrssicherheitsstrategie für das Jahrzehnt 2020–2030 aufzunehmen;
4. fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Straßeninfrastruktur durch regelmäßige und wirksame Instandhaltung – einschließlich der Verkehrsschilder und Fahrsignalanlagen und Verbesserungen, die dem Verkehrsvolumen entsprechen –, maßgeblich zu verbessern und innovative Maßnahmen einzuführen, mit denen für die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit von Fahrerassistenzsystemen und die Verbesserung ihrer Interoperabilität gesorgt wird, was zu einer sogenannten intelligenten Infrastruktur führt; fordert die Kommission auf, einen Mechanismus zu schaffen, um dafür zu sorgen, dass die europäische Straßeninfrastruktur in einem angemessenen Zustand bleibt;

5. stellt fest, dass durch Ausbauten der Infrastrukturen (beispielsweise bestimmte Arten von Leitplanken oder bestimmte Arten von Bremsschwellen) bestimmte Unfälle insbesondere für motorisierte Zweiräder verursacht oder verschlimmert werden; fordert daher die Kommission auf, Normungsmaßnahmen vorzuschlagen, mit denen sich die Nachteile solcher Ausbauten beheben lassen;
6. stellt fest, dass sich viele Fahrer nicht darüber im Klaren sind, dass auf Autobahnen eine Rettungsgasse gebildet werden muss und wie sie gebildet wird, und fordert daher die Europäische Kommission auf, einheitliche Standards für die Bildung solcher Rettungsgassen aufzustellen und eine europäische Sensibilisierungskampagne ins Leben zu rufen;
7. stellt fest, dass beinahe die Hälfte der bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten Fußgänger und Radfahrer über 65 Jahre alt ist und dass Straßenverkehrsunfälle die häufigste Todesursache unter jungen Menschen sind; fordert daher die Mitgliedstaaten auf, älteren Menschen und jungen Fahrern eine sicherere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen, indem sie Programme entwickeln, die hinreichend bekannt gemacht werden und mit denen altersspezifischen Unfallgefahren vorgebeugt wird;
8. stellt fest, dass die Opfer tödlicher Verkehrsunfälle in Stadtgebieten in 51 % der Fälle Fußgänger und Radfahrer sind, und fordert daher die Städte auf, in ihre Mobilitätspläne Zielvorgaben aufzunehmen, um die Zahl der Straßenverkehrsunfälle zu verringern; fordert die Mitgliedstaaten auch auf, die schwächeren Verkehrsteilnehmer stärker zu berücksichtigen, indem sie kritische Unfallschwerpunkte in Angriff nehmen und mehr sichere Fußgänger- und Fahrradinfrastrukturen bauen und instand halten oder die bestehende Infrastruktur ausbauen und modernisieren und auch für eine bessere Kennzeichnung sorgen; fordert die Kommission auf, mittels der Verfügbarkeit vorhandener Finanzierungssysteme und darüber hinaus weitere Maßnahmen auf EU-Ebene zu treffen, um flächendeckende Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur zu fördern, und neue Technologien für aktive und passive Fahrzeugsicherheit vorzuschreiben, durch die insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer geschützt werden;
9. stellt fest, dass die Unkenntnis bzw. die Missachtung der Verkehrsregeln durch bestimmte Radfahrer manchmal zu Situationen führt, in denen die Sicherheit des Radfahrers selbst und der anderen Nutzer öffentlicher Straßen gefährdet sein kann; fordert die Kommission auf, über einen Vorschlag nachzudenken, der eine sicherere Nutzung des Fahrrads ermöglicht, sodass sich dieses harmonisch mit den anderen städtischen Verkehrsträgern verknüpfen lässt;
10. fordert Betreiber von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) und öffentlichen Verkehrsmitteln auf, Technologien für Fahrzeuge weiterzuentwickeln, die die Fahrer dazu bringen, bei der Einfahrt in städtische Gebiete auf sicherere Verkehrsträger umzusteigen;
11. stellt fest, dass neue Verkehrsmittel wie E-Bikes und andere elektrische Transportmittel immer beliebter werden; fordert deshalb die Kommission auf, die Anforderungen an die Sicherheit solcher Fahrzeuge unverzüglich zu untersuchen und unter Berücksichtigung der Subsidiarität Vorschläge für ihre sichere Einbindung in den Straßenverkehr zu unterbreiten;

12. stellt fest, dass durch die Entwicklung und die Anwendung von Sicherheitssystemen die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet werden sollte und dass es hierzu eines gewissen Anpassungszeitraums bedarf; fordert daher die Kommission auf, die für ihre Entwicklung notwendige Zeit einzuplanen, ehe die entsprechenden technischen Rechtsvorschriften umgesetzt werden;
13. weist darauf hin, dass Kilometerstandsbruch nach wie vor ein unbewältigtes Problem ist, insbesondere auf dem Gebrauchtwagenmarkt, wie die Europäische Kommission in ihrer Studie über die Funktionsweise des Gebrauchtwagenmarkts aus Verbrauchersicht festgestellt hat; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, das Problem der Manipulierung oder Verfälschung von Kilometerzählern mit wirksamen Maßnahmen und Rechtsvorschriften anzugehen;
14. stellt fest, dass die Unfallgefahr umso höher ist, je mehr Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind; fordert daher die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, kollektive und geteilte Mobilität insbesondere in städtischen Gebieten zu fördern, um die Fahrzeugflotte zu verkleinern, sowie Maßnahmen zu fördern, die dazu dienen, den Anteil von Fahrrädern und gewerblich betriebenen Fahrzeugen zu steigern;
15. weist darauf hin, dass die verbindlich vorgeschriebene Ausrüstung, die in einem Fahrzeug mitzuführen ist, von einem Mitgliedstaat zum anderen variiert, und fordert daher die Kommission auf, ein EU-weites verbindliches Verzeichnis der Gegenstände aufzustellen, die der Mitführungspflicht unterliegen sollten;
16. vertritt die Auffassung, dass die EU und ihre Forschungszentren bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge eine zentrale Rolle spielen sollten, weil diese die Automobilbranche, insbesondere hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, revolutionieren werden, da davon ausgegangen wird, dass sie jährlich Tausende von Leben retten sowie zur Digitalisierung des Binnenmarktes beitragen werden;

Fahrerassistenzsysteme zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit

17. betont, dass ca. 92 % aller Unfälle auf menschlichem Versagen oder auf dem Zusammenwirken von menschlichem Versagen mit dem Fahrzeug bzw. der Infrastruktur beruhen und deshalb der Einbau ausschließlich solcher sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme verpflichtend sein sollte, die einen auf wissenschaftlichen Nachweisen beruhenden, wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit leisten, ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und marktreif sind; vertritt darüber hinaus die Ansicht, dass der Preis eines Fahrzeugs dadurch nicht derart unverhältnismäßig steigen sollte, dass es für die jeweilige Zielgruppe unerschwinglich würde, und dass Fahrerassistenzsysteme, die für die Straßenverkehrssicherheit relevant sind, regelmäßig geprüft werden sollten;
18. fordert die Kommission auf, bei der Überwachung des Fahrzeugmarktes diese Sicherheitsvorrichtungen zu testen;
19. ist der Auffassung, dass verbesserte Sicherheitsnormen und -ausrüstungen nur dann vorteilhaft sind, wenn bestehende und künftige Vorschriften wirksam umgesetzt und durchgesetzt werden; fordert in diesem Zusammenhang eine bessere Überwachung der Typgenehmigungsbehörden und technischen Dienste in der Union auf europäischer

- Ebene; fordert außerdem eine stärkere und unabhängigere Überwachung der Fahrzeuge auf den Straßen in der gesamten Union nach ihrem Inverkehrbringen, damit sie weiterhin den Sicherheitskriterien entsprechen;
20. betont, dass sich die europäischen Verbraucher darauf verlassen können sollten, dass zügig angemessene und koordinierte Korrekturmaßnahmen – wozu erforderlichenfalls auch unionsweite Fahrzeugrückrufe zählen – ergriffen werden, sobald Nichtübereinstimmungen festgestellt werden; ist der Auffassung, dass Wirtschaftsteilnehmer für alle Schäden haften sollten, die den Fahrzeughaltern infolge einer Nichtübereinstimmung oder eines Rückrufs entstehen;
 21. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, das Sicherheitsniveau im Gebrauch befindlicher vorhandener Fahrzeuge zu verbessern und Entwicklungen und Innovationen zu fördern, mit denen die Sicherheit der bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge erhöht wird, und zwar durch Anreize für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit kostengünstigen Straßenverkehrssicherheitssystemen, die Fahrer dabei unterstützen, bei Gefahr richtig zu reagieren;
 22. fordert die Hersteller und Betreiber auf,
 - (a) den Aktivierungszustand jedes der Fahrerassistenzsysteme für den Fahrer erkennbar zu machen,
 - (b) bei ausschaltbaren Systemen einen zweistufigen Ausschaltmechanismus vorzusehen, wobei der Fahrer zunächst nur das Warnsignal ausschalten und erst in einem zweiten Vorgang das System selbst deaktivieren kann,
 - (c) dafür zu sorgen, dass nach jedem Neustart eines Fahrzeugs der aktive Zustand des Fahrerassistenzsystems wiederhergestellt wird, und
 - (d) eine Preispolitik zu verfolgen, die Anreize für die Verbraucher schafft, sich für Fahrzeuge zu entscheiden, die mit Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind;
 23. betont, dass die Warnhinweise deutlich und so ausreichend unterscheidbar sein sollten, dass intuitiv klar ist, auf welches System sich die Assistenz bezieht, und dass die Warnhinweise auch von älteren Menschen und von Menschen mit Behinderungen, etwa mit Hör- bzw. Seheinschränkungen und von Personen mit eingeschränkter Mobilität, einwandfrei wahrnehmbar sein sollten; fordert deshalb die Akteure dazu auf, angemessene einheitliche Standards zu setzen, die betreiberspezifische Lösungen ermöglichen;
 24. begrüßt die Tatsache, dass fast alle Kraftfahrzeuge, die im Rahmen des Verbraucherschutzorientierten Europäischen Programms zur Bewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP) geprüft wurden, fünf Sterne erhielten und dass die Mehrzahl der Automobilhersteller erfolgreich auf die Herausforderung reagiert hat, die neuen Anforderungen des Euro NCAP zu erfüllen; stellt allerdings fest, dass nicht alle in Europa verkauften Kraftfahrzeugmodelle durch Euro NCAP geprüft werden und dass nicht alle Kraftfahrzeugmodelle desselben Typs mit den gleichen Spezifikationen verkauft werden, was den Verbrauchern unter Umständen nicht bewusst ist und deshalb

zu einem trügerischen Vertrauen in das Fahrzeug führt, dem die tatsächliche Leistung des gekauften Modells nicht gerecht wird; erinnert deshalb an die Bedeutung einer starken normativen Grundlage für verbindliche Sicherheitsanforderungen, durch die sichergestellt wird, dass die gesamte Flotte, die in der EU eingesetzt und verkauft wird, über die notwendige Sicherheitsausrüstung verfügt;

25. ist der Ansicht, dass das Euro NCAP jederzeit die tatsächliche Fahrzeugsicherheit eines bestimmten Modells wiedergeben sollte, und spricht sich dafür aus, dass es bei der Bewertung der Sicherheit von Neufahrzeugen ehrgeiziger sein sollte als die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestregelungen und dass es die aktualisierten gesetzlich vorgeschriebenen Mindestregelungen berücksichtigen sollte, um die Entwicklung von Fahrzeugen, die hohe Straßenverkehrssicherheitsstandards sicherstellen, weiter voranzutreiben und damit Europa ehrgeizig bleibt und im Bereich Fahrzeugsicherheit weiterhin eine richtungsweisende Rolle spielt;
26. fordert die Kommission auf, die Festlegung von Standards mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) abzustimmen, sodass Kohärenz auf internationaler Ebene herrscht und zugleich die Ausnahmen von der Verpflichtung zum Einbau von Fahrerassistenzsystemen auf ein Minimum beschränkt werden, um so flächendeckend die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen; weist zudem darauf hin, dass die Hersteller übersichtliches Informationsmaterial erstellen sollten, das den Fahrern das Verständnis der unterschiedlichen Fahrerassistenzsysteme und ihrer Funktionsweisen erleichtert;
27. fordert einen harmonisierten, europäischen Ansatz, der allen bestehenden internationalen und nationalen Rechtsvorschriften Rechnung trägt und mit dem dafür gesorgt wird, dass sie einander ergänzen;
28. fordert die Kommission auf, die Beteiligung von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung an städtischen Unfällen zu untersuchen und, falls nötig, die bestehenden Ausnahmen von der Verpflichtung zum Einbau von Fahrerassistenzsystemen abzuschaffen;
29. betont, dass die Schulung von Fahrern regelmäßige zusätzliche Fortbildungen in der Verwendung eines verpflichtenden Fahrerassistenzmechanismus unter besonderer Beachtung von älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität umfassen sollte; fordert, dass die Fahrschulen einerseits auch Fragen im Zusammenhang mit der Beherrschung dieser Systeme in die Fahrausbildung aufnehmen und andererseits den Erwerb eines Führerscheins an die Absolvierung einer professionellen praktischen Fahrausbildung auf der Straße knüpfen;
30. weist darauf hin, dass finanzielle – etwa versicherungs- oder steuerrelevante – Anreize für Maßnahmen wie den Einbau zusätzlicher sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme in Neu- und Gebrauchtfahrzeuge bzw. deren Aufnahme in die Fahrausbildung die Vermarktung von Fahrzeugen mit verbesserten Sicherheitsmerkmalen erleichtern können; fordert die Mitgliedstaaten auf, die Einführung solcher Maßnahmen zu erwägen;
31. fordert von der Kommission, von den Marktteilnehmern zu verlangen, für offene Standards und Schnittstellen zu sorgen, mit denen die Interoperabilität weiter verbessert

wird, damit unter Zugriff auf die relevanten Fahrzeug- und Systemdaten einschließlich ihrer Aktualisierungen unabhängige Überprüfungen vorgenommen werden können und unter Wahrung proprietärer Daten und geistigen Eigentums von allen Fachleuten durchgeführt werden können;

32. betont, dass ein hoher Datenschutz im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung) sowie des Rechts auf Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten sowie hohe IT-Sicherheit gewährleistet werden sollten, sodass neue Unfallrisiken durch Fernmanipulation von Bordsystemen oder Kompatibilitätskonflikte ausgeschlossen werden; empfiehlt, den Grundsatz des Dateneigentums zu untersuchen;
33. bekräftigt, dass es wichtig ist, für aktive Sicherheit im Straßenverkehr zuverlässige Standort- und Zeitangaben von satellitengestützten Ortungssystemen zu nutzen und das EGNOS/GNSS-System einzusetzen; fordert, mehr Anstrengungen zu unternehmen, um bei der aktiven Sicherheit im Straßenverkehr im Rahmen von EGNOS/GNSS eine Genauigkeit von weniger als einem Meter zu erreichen, sodass von der Fähigkeit des Systems, die Fahrzeuggeschwindigkeit zu verringern, zu der Fähigkeit übergegangen werden kann, automatisch einzugreifen und die Fahrlinie des Fahrzeugs zu verändern; fordert, die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch Verknüpfung von EGNOS/GNSS-Daten mit Bordsteuergeräten zu fördern;

Sicherheitsmaßnahmen zur Unfallvermeidung

34. begrüßt die Tatsache, dass Notbremssysteme bereits seit November 2015 für alle neuen Lkw und Busse in der EU verpflichtend sind, fordert die Kommission jedoch auf, den Einbau automatischer Notbremsassistenten mit Fußgänger- Radfahrer- Kleinkraftrad- und Motorradfahrererkennung in Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Bussen und insbesondere Lkw vorzuschreiben, da sie durch die autonome kräftige Bremsung und den dadurch bewirkten verkürzten Bremsweg ein hohes Potenzial zur Vermeidung von Straßenverkehrsunfällen aufweisen;
35. fordert eine sicherere Gestaltung der Vorderseite von Lkw im Hinblick auf eine bessere Sicht auf Fußgänger und Radfahrer sowie Barrieren zur Vermeidung von Zusammenstößen und zur Abmilderung ihrer Folgen;
36. fordert den verpflichtenden Einbau von übersteuerbaren intelligenten Geschwindigkeitsassistenzsystemen, die Geschwindigkeitsbeschränkungen, Stoppschilder und Ampeln anzeigen und eingreifen, um die Fahrer dabei zu unterstützen, sich an Geschwindigkeitsbeschränkungen zu halten, fordert die Mitgliedstaaten dazu auf, für einen einwandfreien Zustand der Straßenverkehrszeichen und gut lesbare Straßenmarkierungen und -beschilderungen zu sorgen; betont, dass es aktualisierter Online-Straßenkarten mit aktuellen Angaben der Geschwindigkeitsbeschränkungen bedarf, damit diese intelligenten Assistenzsysteme richtig funktionieren;
37. betont, dass zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit die Verzögerung von Fahrzeugen anderen Verkehrsteilnehmern verstärkt durch eindeutige fahrzeugeigene Lichtsignale angezeigt werden muss, und erwartet die verpflichtende Verwendung einer Notbremsanzeige in Form eines blinkenden Bremslichts oder blinkender

Warnblinklichter;

38. betont, dass aufgrund der Relevanz für die Straßenverkehrssicherheit ein übersteuerbarer Spurhalteassistent, der nicht nur warnt, sondern auch angemessen eingreift, ohne jedoch dem Fahrer den direkten Eingriff zu verwehren, verpflichtend vorgesehen werden sollte; stellt fest, dass ein Einsatz dieses Warnsystems voraussetzt, dass Straßenmarkierungen und -beschilderungen in einem Zustand erhalten werden müssen, in dem sie eindeutig erkennbar sind;
39. hebt hervor, dass die Erweiterung der Direktsicht des Fahrers bei Lkw und Bussen sowie die Verringerung oder Beseitigung toter Winkel entscheidend sind, um die Straßenverkehrssicherheit dieser Fahrzeuge zu verbessern; fordert daher die Kommission auf, ehrgeizige und differenzierte Normen für die Direktsicht und den Einsatz von Front- Seiten- und Rückfahrkameras sowie von Sensoren und Abbiegeassistenten vorzuschreiben, wobei diesbezügliche Maßnahmen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2015/719 stehen und nicht zu einer Verzögerung der darin festgelegten Umsetzungsfristen führen sollten;
40. betont, dass die Voraussetzungen für das Anbringen alkoholsensitiver Zündschlossperren und Systeme zur Erkennung von Ablenkung und Müdigkeit des Fahrers vorgesehen werden müssen, und fordert den Einsatz alkoholsensitiver Zündschlossperren für Berufskraftfahrer und für Fahrer, die zuvor wegen der Verursachung eines Straßenverkehrsunfalls unter Alkoholeinfluss verurteilt wurden, als Maßnahme der Reintegration;
41. stellt fest, dass Lkw an 15 % der Todesfälle im Straßenverkehr beteiligt sind und dass bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung jährlich etwa 1 000 Todesopfer schwächere Verkehrsteilnehmer sind; fordert daher die Kommission auf, für Lkw schneller ehrgeizige differenzierte Normen für die Direktsicht, intelligente Geschwindigkeitsassistenzsysteme und automatische Notbremssysteme mit Radfahrer- und Fußgängererkennung verbindlich einzuführen;

Sicherheitsmaßnahmen zur Minderung von Unfallfolgen

42. weist darauf hin, dass der Luftdruck in den Reifen erheblich für die Straßenverkehrssicherheit, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen ist; fordert deshalb die Kommission auf, Reifendruckkontrollsysteme verpflichtend vorzusehen; fordert Kommission darüber hinaus auf, die bei der UNECE vereinbarten Abänderungen der Reifendruckkontrollsysteme (RDKS), die unter realen Bedingungen verwirklicht werden sollten, in EU-Recht umzusetzen;
43. hält den verpflichtenden Einbau eines intelligenten Sitzgurterinnerungssystems für alle Vordersitze in allen Fahrzeugen und für die Rücksitze in Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 für erforderlich;
44. erachtet es als wichtig, den Einbau automatisierter Gurtanpassungssysteme verpflichtend vorzuschreiben, um Nackenverletzungen vorzubeugen;
45. fordert die Kommission auf, die eCall-Einbauverpflichtung ab 2019 auf Motorräder, Lkw und Busse auszuweiten und das System auch für die Nachrüstung verfügbar zu

- machen, um möglichst viele auf den Straßen befindliche Fahrzeuge zu erfassen;
46. fordert eine akkurate und fundierte EU-weite Unfalldatenstatistik einschließlich einer Unfallursachenstatistik, der Expositionsdaten und der Auflistung der Verletzungen und der Unfallbeteiligten und merkt an, dass ein Unfalldatenspeicher dabei besonders hilfreich sein kann, wobei die Daten anonym bleiben müssen und ausschließlich zur Unfallforschung verwendet werden dürfen;
 47. fordert die EU-weite Erfassung von Daten zu getöteten und verletzten Fahrzeuginsassen, die nicht auf Kollisionen zurückzuführen sind; stellt fest dass keine Daten zu Opfern von Hitzschlag im Fahrzeug vorliegen;
 48. fordert bessere Brandschutzvorschriften für Busse mit unterschiedlichen Antriebsarten, einschließlich Busse mit Erdgasantrieb, um die Fahrgäste so gut wie möglich zu schützen;
 49. stellt fest, dass ein neu gestalteter vorderer Unterfahrschutz bei Lkw zu einer Verringerung der Zahl der Verkehrstoten bei Frontalzusammenstößen zwischen Pkw und Lkw um 20 % führen könnte; ersucht die Kommission, für alle neuen Lkw den verbesserten Energie absorbierenden vorderen Unterfahrschutz vorzuschreiben;
 50. fordert verpflichtende Front-, Seiten- und Heck-Crashtests für
 - (a) Geländefahrzeuge (SUV) mit einer erhöhten Sitzposition und einem Höchstgewicht von über 2 500 kg und
 - (b) Fahrzeuge mit Elektroantrieb und anderen neuen Antriebstechnologien;
 51. fordert die Kommission auf, die Prüfanforderungen für Systeme der passiven Kraftfahrzeugsicherheit so zu aktualisieren, dass bei Frontal- und Rückwärtsaufprall alle schwächeren Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgänger und Radfahrer geschützt werden;
 52. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass der Markt über ein ausreichendes und realistisches Maß an Zeit verfügt, um sich auf diese Maßnahmen einzustellen;
 53. betont, dass die Richtlinie (EU) 2015/719 über die Abmessungen und Gewichte von Lkw umfangreiche Möglichkeiten bietet, die Sicherheit von Lkw zu verbessern; fordert die Kommission auf, die Arbeit an dieser Richtlinie zu beschleunigen und ihre Bewertung unverzüglich vorzulegen;
- o
o o
54. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Das festgesetzte Ziel der Halbierung der Anzahl der Verkehrsunfallopfer bis 2020 und die Verwirklichung des Vision-Zero Ziels von null Verkehrstoten in Europa bis 2050 sind noch lange nicht erreicht. Zwar sind wir auf dem richtigen Weg. Die Straßen Europas sind nicht nur sicherer geworden, sie gehören längst zu den weltweit sichersten! Dennoch verlieren an die 25 500 Menschen pro Jahr auf europäischen Straßen ihr Leben, und circa 135 000 Menschen werden schwer verletzt.

Da die Straßenverkehrssicherheit sowohl von dem Fahrzeug als auch der Infrastruktur und dem Fahrer selbst abhängt, müssen auf allen drei Ebenen effiziente aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen erfolgen.

Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit

Der Faktor Infrastruktur ist entscheidend. Vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmer sollten beim Bau und der Instandhaltung von Straßen stärker berücksichtigt werden. Der Anteil der Fußgänger und Radfahrer an den Verkehrstoten in Stadtgebieten umfasst erschreckende 43 %. Die Trennung der Verkehrsarten bzw. der Auf- und Ausbau von Radwegen sind Lösungen, die die Mitgliedstaaten stärker im Fokus haben sollten. Zudem funktionieren Fahrerassistenzsysteme nur in Verbindung mit einer gut ausgebauten und instand gehaltenen Infrastruktur. Dies bedeutet unter anderem, dass Straßenschilder einwandfrei lesbar und Fahrbahnmarkierungen zweifelsfrei erkennbar sein müssen.

Aber auch der Faktor Mensch hat eine hohe Bedeutung; deshalb hält der Berichterstatter es zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit für wichtig, die Mitgliedstaaten zu mehr Straßenverkehrskontrollen zu verpflichten. Für bestimmte Fahrzeugklassen (u. a. M2, M3, N2, N3) wurden bereits Prozentsätze der zu kontrollierenden Fahrzeuge festgeschrieben; die Kommission sollte auch für die Fahrzeugklassen M1 und N2 eine entsprechende Maßnahme in Betracht ziehen.

Darüber hinaus ist es wesentlich, für eine bessere Verfügbarkeit von Unfallstatistiken und Datenbanken zu sorgen. Die bereits bestehenden Statistiken und Datenbanken sind sehr lückenhaft. Nützlich wäre eine Auflistung der Unfallursachen, der Verletzungen und der Unfallbeteiligten, da diese eine wichtige Informationsgrundlage für die Forschung und Weiterentwicklung von Sicherheitsmaßnahmen sind.

Verpflichtender Einbau sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme

Der Faktor Fahrzeug ist für die Straßenverkehrssicherheit wesentlich. Die Tatsache, dass 45 % der Unfalldoten Fahrzeuginsassen sind und ungefähr 95 % aller Unfälle auf menschliches Versagen wie Fahruntauglichkeit, Überforderung, Fehleinschätzung und Ablenkung zurückzuführen sind, führen zu dem Rückschluss, dass eine gesetzliche Verpflichtung zum Einbau sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme dringend notwendig ist.

Fahrsicherheitssysteme leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung und Korrektur menschlichen Fehlverhaltens und tragen somit wesentlich zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bei. Aber nicht nur menschliche Fehler und Verkehrsunfälle können durch Fahrerassistenzsysteme vermieden werden, sondern es können auch der Verbrauch von Kraftstoff bzw. Energie reduziert und der Verkehrsfluss optimiert werden.

Wenn der Fahrzeugsicherheit mehr Aufmerksamkeit zukommt, wirkt sich dies auch auf die

Forschung, Entwicklung und Innovation in Europa aus und trägt zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei. Zudem ebnet der verpflichtende Einbau von Fahrerassistenzsystemen den Weg zum automatisierten und letztlich zum autonomen Fahren, denn dieses ist schon lange keine reine Zukunftsmusik mehr. Es handelt sich also um eine Win-win-Situation, die wir klug gestalten müssen.

Klug gestalten wir die Gesetzgebung nur, wenn die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 nicht noch weiter verschoben wird, sondern die Kommission bis Anfang 2018 einen entsprechenden Vorschlag vorlegt. So kann ein weiterer wesentlicher Schritt in Richtung der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit gegangen werden.

Klug können wir die Gesetzgebung auch nur gestalten, wenn wir sie nicht als eine allgemeine Wunschliste bezüglich des Einbaus von Fahrerassistenzsystemen verstehen. Nach der Auffassung des Berichterstatters sollten nur diejenigen Fahrerassistenzsysteme verpflichtend eingebaut werden, die einen wirklichen Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit leisten, ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und zudem auch marktreif sind und somit kaum Fehlalarme auslösen. Dies sind meines Erachtens die folgenden Fahrerassistenzsysteme als aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen:

- automatischer Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung
- Notbremsanzeige
- intelligenter Assistent in Verbindung mit der Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Spurhalteassistent
- Abbiegeassistent und Kameravorrichtungen bei Lkw zur Verringerung des toten Winkels
- Reifendrucküberwachungssysteme
- Sitzgurterinnerungssysteme für Rücksitze
- eCall für Motorräder

Mittlerweile bietet fast jeder Hersteller Fahrerassistenzpakete an, gut ein Viertel aller Neuwagen sind mit einem oder mehreren Fahrerassistenzsystemen ausgestattet, aber im Umkehrschluss haben drei Viertel der Fahrzeuge außer den gesetzlich vorgesehenen keinerlei Fahrerassistenzsysteme eingebaut. Der Grund dafür sind zweifelsfrei die zusätzlichen Kosten, die für Fahrerassistenzsysteme anfallen. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass Sicherheit im Straßenverkehr keine Frage des Geldes sein sollte und deshalb alle Autofahrer in den Genuss sicherheitsrelevanter Fahrerassistenzsysteme kommen sollten. Die Straßenverkehrssicherheit sollte grundsätzlich nicht von der Zahlungskraft der Bürger der EU abhängen.

Dem Einwand, dass die Preise von Neufahrzeugen aufgrund des verpflichtenden Einbaus von Fahrerassistenzsystemen in die Höhe schießen werden, kann entgegengehalten werden, dass sich aufgrund der Bündelung der Technologien – wie z. B. der gleichzeitigen Nutzung von Kameras für den intelligenten Assistenten zur Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen und den Spurhalteassistenten – sowie der hohen Stückzahl der produzierten Bauteile die Preise nicht wesentlich erhöhen werden.

Klug gestalten wir eine Gesetzgebung zudem, wenn sie konkrete Vorgaben und Zeitfenster vorsieht, die eine realistische Umsetzung ermöglichen und somit der Industrie Planungssicherheit gewähren. Nichtsdestotrotz sollte diese Aufgabe im Zuge der Überarbeitung der Gesetzgebung selbst und deshalb nicht im Rahmen dieses Initiativberichts konkretisiert werden.

28.9.2017

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zum Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“
(2017/2085(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Daniel Dalton

(*) Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

VORSCHLÄGE

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

1. stellt mit Bedauern fest, dass im Jahr 2016 25 500 Menschen in der ganzen Europäischen Union ihr Leben bei Straßenverkehrsunfällen verloren haben und weitere 135 000 schwer verletzt wurden;
2. würdigt die Fortschritte, die die Union dank ihrer Rechtsvorschriften, die im Bereich der Fahrzeugsicherheit über die letzten Jahre in Kraft getreten sind und zu einem Rückgang der Straßenverkehrsunfälle sowie der damit zusammenhängenden Kosten geführt haben, erzielen konnte; betont, dass die Rate, mit der die Todesfälle sinken, in den letzten Jahren abgeflacht ist, und ist der Auffassung, dass zusätzliche Bemühungen unternommen werden sollten, um das Ziel der EU zu erreichen, die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr von 2010 bis 2020 zu halbieren;
3. stellt fest, dass trotz der Tatsache, dass die Insassen von Fahrzeugen von verbesserter Fahrzeugsicherheit profitieren, der Anteil ungeschützter Straßenverkehrsteilnehmer an den Todesfällen steigt; ist der Auffassung, dass bei künftigen Aktivitäten der Schwerpunkt auf schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und Radfahrern, liegen sollte;
4. stellt fest, dass die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in der EU für die Senkung der Zahl der Todesfälle und schweren Verletzungen, die auf den Straßen in der Europäischen Union vorkommen, von ausschlaggebender Bedeutung ist; begrüßt daher die Liste mit Sicherheitstechnologien, die die Kommission veröffentlicht hat und die bei der nächsten Überarbeitung der Vorschriften einbezogen werden soll;

5. ist der Auffassung, dass verbesserte Sicherheitsnormen und -ausrüstungen nur dann vorteilhaft sind, wenn bestehende und künftige Vorschriften wirksam umgesetzt und durchgesetzt werden; fordert in diesem Zusammenhang eine bessere Überwachung der Typgenehmigungsbehörden und der technischen Dienste in der Union auf europäischer Ebene; fordert außerdem eine stärkere und unabhängigere Überwachung der Fahrzeuge auf den Straßen in der gesamten Union nach ihrem Inverkehrbringen, damit sie weiterhin den Sicherheitskriterien entsprechen;
6. ist der Ansicht, dass für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ein kohärentes und ganzheitliches Herangehen notwendig ist, und fordert, das Thema Straßenverkehrssicherheit in allen relevanten politischen Bereichen – von Bildung über Umwelt bis hin zu Verbraucherschutz und polizeilicher und justizieller Zusammenarbeit – zu berücksichtigen;
7. betont, dass eine kohärente Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit alle Faktoren, wie Fahrerverhalten, Straßeninfrastruktur und Sicherheitsfunktionen in den Fahrzeugen, umfassen muss; betont, dass dafür vergleichbare, hochwertige Daten notwendig sind, die, unter Wahrung der Privatsphäre der Nutzer, zur Berücksichtigung absehbarer Verhaltensweisen und zur Entwicklung technischer Lösungen genutzt werden können;
8. ist der Ansicht, dass bei den technischen Inspektionen in den Mitgliedstaaten auch geprüft werden sollte, ob die Sicherheitsfunktionen der Fahrzeuge uneingeschränkt betriebsbereit sind; vertritt die Auffassung, dass dies sowohl für aktive als auch passive Sicherheitsfunktionen gelten sollte;
9. betont, dass sich die europäischen Verbraucher darauf verlassen können sollten, dass zügig angemessene und koordinierte Korrekturmaßnahmen – wozu erforderlichenfalls auch unionsweite Fahrzeugrückrufe zählen – ergriffen werden, sobald Nichtübereinstimmungen festgestellt werden; ist der Auffassung, dass Wirtschaftsteilnehmer für alle Schäden haften sollten, die den Fahrzeughaltern infolge einer Nichtübereinstimmung oder eines Rückrufs entstehen;
10. meint, dass umfassende Kosten-Nutzen-Analysen in Form von Ex-ante-Folgenabschätzungen durch die Kommission bei sämtlichen neuen Sicherheitsanforderungen der Union von wesentlicher Bedeutung sind und dass besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden sollte, die wahrscheinlich zu erwartenden Kosten für die Industrie und die allgemeineren gesellschaftlichen Vorteile im Hinblick auf gerettete Leben und vermiedene Verletzungen sorgfältig abzuwägen; empfiehlt außerdem, neue Anforderungen der EU an die Straßenverkehrssicherheit in Abstimmung mit den Tätigkeiten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) umzusetzen; empfiehlt Europa, in seiner weltweiten Führungsrolle weiterhin ehrgeizig zu bleiben, um höhere, weltweite Sicherheitsstandards und eine Senkung der Zahl von Todesfällen im Straßenverkehr zu erreichen; vertritt die Auffassung, dass durch ein solches Ziel Innovationen und Investitionen innerhalb der EU gefördert, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie begünstigt sowie ein Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen geleistet werden könnte;
11. vertritt die Auffassung, dass alle neuen Sicherheitsmaßnahmen der EU im Verhältnis zu den Herausforderungen in Bezug auf Entwicklung und Herstellung stehen sollten, vor

denen Kleinserienhersteller und Hersteller maßgefertigter Fahrzeuge stehen;

12. begrüßt die Tatsache, dass fast alle Kraftfahrzeuge, die durch das verbraucherorientierte Europäische Programm zur Bewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP) geprüft wurden, fünf Sterne erhielten und dass die Mehrzahl der Automobilhersteller erfolgreich auf die Herausforderung reagiert haben, die neuen Anforderungen des Euro NCAP zu erfüllen; stellt allerdings fest, dass nicht alle in Europa verkauften Kraftfahrzeugmodelle durch Euro NCAP geprüft werden und dass nicht alle des gleichen Typs mit denselben Spezifikationen verkauft werden, was den Verbrauchern unter Umständen nicht bewusst ist und deshalb zu einem Vertrauen in das Fahrzeug führt, das im Vergleich zu der tatsächlichen Leistung des gekauften Modells unbegründet ist; erinnert deshalb an die Bedeutung eines starken zu Grunde liegenden Standards für verbindliche Sicherheitsanforderungen, durch die sichergestellt wird, dass die gesamte Flotte, die in der Europäischen Union eingesetzt und verkauft wird, über die notwendige Sicherheitsausrüstung verfügt;
13. begrüßt die Verbesserungen, die durch marktbasierende technologische Entwicklungen im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit in der EU bereits erzielt wurden, und unterstützt die weitere Auslotung der Möglichkeiten, die sich durch die digitale Revolution in dieser Hinsicht bieten, wobei das Unionsrecht, wie etwa das Recht im Bereich des Datenschutzes und der Privatsphäre, einzuhalten ist; vertritt die Ansicht, dass es wichtig ist, das Prinzip des Dateneigentums weiter zu untersuchen; fordert, dass die Forschung sowie die Entwicklung neuer Normen in den Bereichen autonome Notbremsysteme, Spurhalteassistenten und am Heck angebrachte Erkennungssysteme für Kraftfahrzeuge, Fahrerinnen mit idealer Sicht sowie an der Fahrzeugfront angebrachte Totwinkelkameras und Totwinkelerkennungssysteme für Nutzfahrzeuge auch künftig vorangetrieben wird; fordert, dass die Sammlung und der Austausch von Informationen und Daten unter allen Interessenträgern zugunsten der Forschung zu den Ursachen von Unfällen verbessert und wirksamer wird, wobei diese Daten für weitere Analysen frei gesammelt und ausgetauscht werden; ist der Auffassung, dass die EU die Entwicklung vollständig autonomer Fahrzeuge in den kommenden Jahren unterstützen kann, die die Automobilbranche, insbesondere hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, revolutionieren werden;
14. fordert die Kommission auf, neue Anforderungen vorzuschlagen, die im Rahmen der Typgenehmigungsverfahren umgesetzt werden, mit denen das Bewusstsein und die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern im Hinblick auf LKW mit großem toten Winkel gestärkt wird; erinnert an die Anforderungen aus Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung von Abmessungen und Gewichten in ihrer durch Richtlinie (EU) 2015/719 geänderten Fassung und fordert, dass das Mandat der Kommission überprüft wird um sicherzustellen, dass es dem Zweck dienlich ist, oder dass es in künftigen Rechtsakten verlängert wird, damit Rechtssicherheit geschaffen wird, um Maßnahmen in diesem Bereich ergreifen zu können;
15. fordert die Kommission auf, künftige Vorschläge zu obligatorischen Reifendruckkontrollsystemen in allen Fahrzeugen sowie zur Verpflichtung, einen Feuerlöscher, einen Nothammer sowie Gurtschneider in allen Fahrzeugen mitzuführen, zu prüfen;

16. begrüßt, dass das Einstufungsgremium die Einführung verbindlicher Systeme fördert, und betont, dass dies von Bedeutung ist, zumal somit zu einer Harmonisierung des Schutzniveaus beigetragen werden könnte;
17. begrüßt die Liste mit Sicherheitstechnologien, die die Kommission im Dezember veröffentlicht hat und die bei der nächsten Überarbeitung der Vorschriften einbezogen werden soll; stellt fest, dass Europas Weg zu verstärkter Automatisierung geebnet wird, indem Technologien der Fahrerunterstützung, wie beispielsweise das automatische Notbremssystem oder der intelligente Geschwindigkeitsassistent, zur Standardausstattung werden; fordert, dass diese Art Ausstattung standardisiert und unabhängig getestet wird, um den Weg für selbstfahrende Fahrzeuge zu ebnen;
18. vertritt die Auffassung, dass die EU und ihre Forschungszentren bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge eine zentrale Rolle spielen sollten, die die Automobilbranche, insbesondere hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, revolutionieren werden, denn es wird davon ausgegangen, dass sie jährlich tausende von Leben retten sowie zur Digitalisierung des Binnenmarktes beitragen werden;
19. stellt fest, dass, wo dies angemessen ist, die Nachrüstung älterer Fahrzeugen mit zusätzlichen Sicherheitssystemen, mit denen neuere Modelle ausgestattet sind, einen Mehrwert bringen kann; ist der Ansicht, dass die Schaffung von Anreizen für die Nachrüstung in Form von Steuervergünstigungen und niedrigeren Versicherungsprämien ein wirksames Instrument sein könnte, um die Fahrzeugsicherheit in Europa zu verbessern.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	28.9.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34 -: 2 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Vladimir Urutchev

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Kaja Kallas, Matthijs van Miltenburg
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Adam Szejnfeld, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec, Mihai Țurcanu
S&D	Lucy Anderson, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Marcus Pretzell

1	0
EFDD	John Stuart Agnew

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung:

ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	12.10.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 43 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Lars Adaktusson, Francisco Assis, Burkhard Balz, Hugues Bayet, Ivo Belet, Udo Bullmann, Nicola Caputo, Matt Carthy, Alberto Cirio, Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Martina Dlabajová, Bas Eickhout, André Elissen, Rosa Estaràs Ferragut, Jill Evans, Markus Ferber, Knut Fleckenstein, Michael Gahler, Enrico Gasbarra, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Theresa Griffin, Kateřina Konečná, Peter Kouroumbashev, Werner Kuhn, Philippe Loiseau, Ramona Nicole Mănescu, Rolandas Paksas, Bolesław G. Piecha, João Pimenta Lopes, Marek Plura, Franck Proust, Jozo Radoš, Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández, Ulrike Rodust, Jens Rohde, Olga Sehnalová, Patricija Šulin, Pavel Svoboda, Dario Tamburrano, Ivica Tolić, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Herbert Dorfmann, Jaromír Kohlíček

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

43	+
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
EPP	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Herbert Dorfmann, Dieter-Lebrecht Koch, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor

1	-
ECR	Jacqueline Foster

1	0
ENF	Marie-Christine Arnautu

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung