



A8-0036/2018

23.2.2018

BERICHT

über eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme
(2017/2067(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: István Ujhelyi

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	14
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	17
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	23
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BÜRGERLICHE FREIHEITEN, JUSTIZ UND INNERES	27
ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS	32
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	33

ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu einer europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme (2017/2067(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 30. November 2016 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),
- gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern¹ und zur Ausdehnung des Zeitrahmens für den Erlass delegierter Rechtsakte,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 11. Oktober 2017 zu kooperativen intelligenten Verkehrssystemen²,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 31. Mai 2017 zur Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme – ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität“³,
- unter Hinweis auf die Berichte der Plattform für die Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS), insbesondere zur Certificate Policy und Sicherheitsstrategie für C-ITS,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. November 2017 zu dem Thema „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“⁴,
- unter Hinweis auf die Erklärung von Amsterdam vom 14. April 2016 über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des vernetzten und automatisierten Fahrens,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 1. Juni 2017 zu dem Thema „Internetanbindung für Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Zusammenhalt: Europäische Gigabit-Gesellschaft und 5G“⁵,
- gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie

¹ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

² COTER-VI/028.

³ ABl. C 288 vom 31.8.2017, S. 85.

⁴ Angenommene Texte, P8_TA(2017)0423.

⁵ Angenommene Texte, P8_TA(2017)0234.

die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (A8–0036/2018),

- A. in der Erwägung, dass die Europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme (die Strategie) mit den politischen Schwerpunkten der Kommission, insbesondere mit ihrer Agenda für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen, und den Strategien für den einheitlichen europäischen Verkehrsraum, den digitalen Binnenmarkt, den Klimaschutz und die Energieunion, in einem engen Zusammenhang steht;
- B. in der Erwägung, dass die Behörden der Mitgliedstaaten und die Industrie auf die dringende Notwendigkeit reagieren müssen, den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer, auch für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, sicherer, sauberer, effizienter, nachhaltig, multimodal und barrierefrei zu gestalten;
- C. in der Erwägung, dass sich die Straßenverkehrssicherheit in der EU im Vergleich zu dem positiven Trend der letzten zehn Jahre nur noch geringfügig verbessert; in der Erwägung, dass 92 % der Straßenverkehrsunfälle durch menschliches Versagen verursacht werden; in der Erwägung, dass der Einsatz von C-ITS-Technologien wichtig ist, damit bestimmte Fahrerassistenzsysteme effizient funktionieren können; in der Erwägung, dass für die Raumnutzung in Städten, für Unfälle und für verkehrsbedingte Emissionen in Form von Lärm, Treibhausgasen und Luftschadstoffen nach wie vor in erster Linie der Straßenverkehr verantwortlich ist;
- D. in der Erwägung, dass Straßenverkehrsteilnehmer und Verkehrsleitstellen durch C-ITS Informationen austauschen und nutzen sowie ihr Handeln besser aufeinander abstimmen können werden;
- E. in der Erwägung, dass die Cybersicherheit von C-ITS eine Grundvoraussetzung für die Einführung dieser Systeme ist; in der Erwägung, dass fragmentierte Sicherheitslösungen die Interoperabilität und die Sicherheit der Endnutzer gefährden würden und hier demnach auf EU-Ebene eindeutig Handlungsbedarf besteht;
- F. in der Erwägung, dass Transparenz und Rechenschaftspflicht in Bezug auf die verwendeten Algorithmen bedeutet, dass technische und operative Maßnahmen getroffen werden, mit denen sichergestellt wird, dass automatisierte Entscheidungen und das Verfahren zur Berechnung der Wahrscheinlichkeit individueller Verhaltensweisen transparent und diskriminierungsfrei sind; in der Erwägung, dass Transparenz bedeuten sollte, dass der Einzelne aussagekräftige Informationen über die befolgte Logik, den Stellenwert des Verfahrens und dessen Folgen erhält; in der Erwägung, dass in diesem Rahmen auch Informationen über die im Selbstlernprozess des Analyseprogramms verwendeten Daten bereitgestellt werden sollten und dem Einzelnen ermöglicht werden sollte, die ihn betreffenden Entscheidungen nachzuvollziehen und zu beobachten;
- G. in der Erwägung, dass sich die EU für digitale Technologie und deren Weiterentwicklung einsetzen sollte – nicht nur, um menschliche Fehler und andere Leistungsschwächen zu reduzieren, sondern auch, um die Kosten zu senken und die

Nutzung der Infrastruktur durch Entlastung des Verkehrs zu optimieren und auf diese Weise den CO₂-Ausstoß zu senken;

- H. in der Erwägung, dass sich Straßenverkehrssicherheit, Verkehrseffizienz, Nachhaltigkeit und Multimodalität – dank digitaler und mobiler Anbindung – durch dieses kooperative Element deutlich verbessern werden; in der Erwägung, dass dadurch gleichzeitig ein enormes wirtschaftliches Potenzial entsteht und die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der Energieverbrauch reduziert werden; in der Erwägung, dass C-ITS für die Entwicklung autonomer Fahrzeuge und Fahrsysteme eine grundlegende Voraussetzung ist;
- I. in der Erwägung, dass vernetztes und automatisiertes Fahren zu den wichtigen digitalen Entwicklungen der Branche gehört, und unter Hinweis auf das hohe Niveau der technischen Kapazitäten, das inzwischen erreicht wird, wenn es darum geht, alle in der Branche genutzten neuen Technologien, wie die europäischen Satellitennavigationssysteme Galileo und EGNOS, aufeinander abzustimmen;
- J. in der Erwägung, dass die EU verpflichtet ist, die Charta der Grundrechte der Europäischen Union und insbesondere die Artikel 7 und 8 über die Achtung des Privatlebens und den Schutz personenbezogener Daten einzuhalten;
- K. in der Erwägung, dass in Ländern auf der ganzen Welt (beispielsweise in den USA, Australien, Japan, Korea und China) bei der Einführung neuer Digitaltechnik rasante Fortschritte verzeichnet werden und bereits C-ITS-Fahrzeuge und -Dienste auf dem Markt sind;

Allgemeiner Rahmen

1. begrüßt die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme“ und die intensive Arbeit, die die Kommission zusammen mit Sachverständigen sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor geleistet hat und die das Fundament der Mitteilung bildet; unterstützt die Ergebnisse und fordert aus diesem Grund, dass europaweit unverzüglich interoperable C-ITS-Dienste eingeführt werden;
2. hebt hervor, dass zur Unterstützung der Einführung von C-ITS ein eindeutiger Rechtsrahmen benötigt wird, und begrüßt, dass im Rahmen der IVS-Richtlinie (Richtlinie 2010/40/EU) im Interesse der Kontinuität der Dienste, der Interoperabilität und der Unterstützung der Abwärtskompatibilität ein entsprechender delegierter Rechtsakt vorgesehen ist;
3. weist auf das Potenzial hin, das C-ITS in Bezug auf die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz, die Senkung der Kosten des Individualverkehrs und die Verringerung verkehrsbedingter Umweltschäden birgt;
4. hebt hervor, dass die Digitaltechnik und die zugehörigen Geschäftsmodelle im Straßenverkehr ein großes Potenzial bergen, und weist darauf hin, dass die Strategie ein wichtiger Meilenstein für den Ausbau von C-ITS sowie letztlich für umfassend vernetzte und automatisierte Mobilität ist; stellt fest, dass sich mit kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrzeugen die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen

Industrie erhöhen und der Verkehrsfluss nahtlos und sicherer gestalten lässt, das Stauaufkommen sowie Energieverbrauch und Emissionen senken und die Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verbessern lassen; weist vor diesem Hintergrund darauf hin, dass für die Infrastruktur Anforderungen festgelegt werden müssen, damit sichergestellt ist, dass die betreffenden Systeme sicher und wirksam funktionieren können;

5. weist darauf hin, dass die EU-Wirtschaft die vorteilhafte Position ausnutzen sollte, die sie sich weltweit bei der Entwicklung und Anwendung von C-ITS-Technologie sichern konnte; hebt hervor, dass die EU dringend eine ehrgeizige Strategie formulieren muss, in deren Rahmen nationale und regionale Bemühungen koordiniert werden, mit der eine Fragmentierung verhindert, die Einführung von C-ITS-Technologie mit nachweislichen Sicherheitsvorteilen beschleunigt und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Sektoren, wie Verkehr, Energie und Telekommunikation, maximiert wird; fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen konkreten Zeitplan dafür vorzulegen, was die EU zwischen 2019 und 2029 erreichen muss, bis 2019 die Einführung jener C-ITS-Dienste vorrangig zu behandeln, die gemäß der Liste, die von der C-ITS-Plattform im Bericht über die zweite Phase aufgestellt wurde, das höchste Sicherheitspotenzial bieten, und sicherzustellen, dass diese Dienste europaweit bei allen neuen Fahrzeugen zur Verfügung stehen;
6. hebt hervor, dass zur Stärkung der Arbeitnehmer- und Verbraucherrechte und im Interesse eines fairen Wettbewerbs in der Branche ein schlüssiger Rahmen mit Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsvorschriften eingeführt werden muss;
7. begrüßt die Ergebnisse der zweiten Phase der C-ITS-Plattform und hebt den Stellenwert dieser Ergebnisse¹ hervor;
8. hebt hervor, dass Kommunikation auf dem Weg zu einer EU-Strategie für kooperative, vernetzte und automatisierte Fahrzeuge zwar ein wichtiger Meilenstein ist, C-ITS aber nicht mit diesen anderen Konzepten verwechselt werden sollte;
9. fordert nachdrücklich, dass sichergestellt wird, dass die Entwicklung und Einführung von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen und C-ITS uneingeschränkt jenen Zielen entspricht und dient, die bezüglich der Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrssystems und eines unfallfreien Straßenverkehrs („Vision Zero“) verfolgt werden;
10. weist darauf hin, dass es sich bei C-ITS um Systeme handelt, die die Kommunikation und den Informationsaustausch zwischen verschiedenen ITS-Stationen (Fahrzeugen, straßenseitige Ausrüstung, Verkehrsleitzentren und mobile Geräte) über eine standardisierte Kommunikationsarchitektur ermöglichen, weshalb die Interoperabilität der einzelnen Systeme von grundlegender Bedeutung ist;
11. weist darauf hin, dass vernetzte Fahrzeuge C-ITS-Technologie (eine Grundlage für die Kommunikation mit anderen Fahrzeugen, Verkehrsampeln, permanenter straßenseitiger und horizontaler Infrastruktur) nutzen, die zwar noch verbessert und angepasst werden

¹ Abschlussbericht über Phase II der C-ITS Plattform: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-09-c-its-platform-final-report.pdf>

muss, gleichzeitig aber auch innovative Ladesysteme für unterwegs und eine sichere Kommunikation mit Fahrzeugen sowie anderen Verkehrsteilnehmern ermöglicht; weist darauf hin, dass 92 % der Straßenverkehrsunfälle durch menschliches Versagen verursacht werden und der Einsatz von C-ITS-Technik wichtig ist, damit bestimmte Fahrerassistenzsysteme effizient funktionieren können;

12. weist darauf hin, dass automatisierte Fahrzeuge in realen Verkehrssituationen eingesetzt und gesteuert werden können und bei diesen Fahrzeugen ein oder mehrere Steuerelemente (Lenkung, Beschleunigung, Bremsen) über längere Zeit automatisiert werden;
13. hebt hervor, dass in der Übergangszeit, in der es sowohl vernetzte und automatisierte Fahrzeuge als auch herkömmliche unvernetzte Fahrzeuge gibt, Sicherheitssysteme eingerichtet werden müssen, damit die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht gefährdet ist; weist darauf hin, dass bestimmte Fahrerassistenzsysteme weiterentwickelt werden sollten und ihre Installation vorgeschrieben werden sollte;
14. fordert die Kommission auf, zu prüfen, wie mit dem Nebeneinander von kooperativen, vernetzten und automatisierten Fahrzeugen und nicht vernetzten Fahrzeugen und Fahrern umgegangen werden soll, und dabei zu berücksichtigen, dass aufgrund des Alters des Fahrzeugbestands und der Restquote nicht vernetzter Personen Vorkehrungen dafür getroffen werden müssen, dass auch weiterhin eine Vielzahl von Fahrzeugen nicht Teil des Systems sind;
15. bedauert, dass es keinen genauen Zeitplan für die für den Tag 1,5 und danach empfohlenen Dienste gibt und zu den Initiativen für die C-ITS-Einführung und etwaigen Dienstweiterungen keine umfassende Folgenabschätzung und genauen Informationen vorliegen;
16. fordert die Kommission auf, jenen C-ITS-Diensten, die das größte Sicherheitspotenzial bieten, und der Erarbeitung der notwendigen Begriffsbestimmungen und Anforderungen Vorrang einzuräumen und die Europäische Grundsatzerklärung zur Mensch-Maschine-Schnittstelle für bordeigene Informations- und Kommunikationssysteme umgehend zu aktualisieren, da die Interaktion zwischen Fahrer/Mensch und Maschine entscheidend ist!;
17. 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 Ansatz 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;

Empfehlung der Kommission vom 26. Mai 2008 über sichere und effiziente bordeigene Informations- und Kommunikationssysteme: Neufassung des Europäischen Grundsatzkatalogs zur Mensch-Maschine-Schnittstelle; ABl. L 216 vom 12.8.2008, S. 1.

Verfügbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008H0653&from=de>

18. 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;
19. hebt hervor, dass Straßenverkehrsteilnehmern mehr Auswahlmöglichkeiten, benutzerfreundlichere, erschwingliche und personalisierte Produkte sowie mehr Informationen angeboten werden müssen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, den Austausch bewährter Verfahren zu ermöglichen, die unter anderem auf wirtschaftliche Effizienz ausgerichtet sind; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, sich der C-ROADS-Plattform anzuschließen, da diese Plattform, soweit die zur Förderung von Innovationen gebotene Technologieneutralität gewahrt wird, bei der Umsetzung der Strategie eine wichtige Rolle als Koordinierungsplattform spielen soll; hebt hervor, dass sichergestellt werden muss, dass weitreichend – auch unter Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs – und in einer zwischen den Mitgliedstaaten abgestimmten Weise moderne digitale Instrumente eingeführt werden; fordert Fahrzeughersteller auf, die Einführung von C-ITS auf den Weg zu bringen, damit die Strategie umgesetzt wird;
20. fordert die Kommission nachdrücklich auf, zur Ergänzung bereits bestehender Statistiken weitere Statistiken zu erstellen, um den Digitalisierungsprozess in verschiedenen Bereichen des Straßenverkehrs besser beurteilen zu können; hebt hervor, dass weiter in die Erforschung von Sensorsystemen investiert werden muss, und betont, dass dem Fahrbetrieb in der Stadt bei der Entwicklung von C-ITS besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss, da er sich stark vom Fahrbetrieb außerhalb der Städte unterscheidet; weist darauf hin, dass es im Stadtfahrbetrieb vor allem mehr Interaktionen mit Motorradfahrern, Radfahrern, Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern, auch Personen mit Behinderungen, gibt;
21. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, alles daran zu setzen, dass das Kursangebot von Berufsschulen und Hochschulen dem Wissensbedarf der Wirtschaft entspricht, die die ITS-Strategie entwickeln muss; fordert vorausschauende Analysen zu den in Verbindung mit diesem neuen Mobilitätsansatz entstehenden beruflichen Entwicklungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten und den Austausch bewährter Verfahren bezüglich der Entwicklung von Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Bildungseinrichtungen, deren Ziel die Schaffung integrierter Räume für Ausbildung, Innovation und Fertigung ist;
22. ist der Auffassung, dass C-ITS-Dienste in die Weltraumstrategie für Europa integriert werden sollten, da die Einführung von C-ITS auf Geolokalisierungstechnologien wie Satellitenortung basieren wird;
23. weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten die Einführung von C-ITS-Diensten in den größeren Kontext der Mobilität als Dienstleistung und der Integration anderer Verkehrsmittel stellen sollten, um insbesondere einen Rückfall in alte Muster – beispielsweise in Form eines neuerlichen Anstiegs des Anteils des Straßenverkehrs unter den Verkehrsträgern – zu vermeiden;

Privatsphäre und Datenschutz

24. weist darauf hin, dass für C-ITS-Daten und Daten des vernetzten Ökosystems die EU-Rechtsvorschriften über den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz gelten müssen, weshalb diese Daten unbedingt nur für die Zwecke von C-ITS genutzt und zu keinen anderen Zwecken gespeichert oder verwendet werden dürfen; hebt hervor, dass intelligente Fahrzeuge uneingeschränkt der Datenschutz-Grundverordnung entsprechen sollten und C-ITS-Diensteanbieter Fahrern problemlos Zugang zu Informationen gewähren und ihnen eindeutige Geschäftsbedingungen bereitstellen müssen, damit sie im Einklang mit den Bestimmungen und Beschränkungen gemäß der Datenschutz-Grundverordnung freiwillig und in Kenntnis der Sachlage ihre Zustimmung erteilen können;
25. hebt hervor, dass bei von Unternehmen durchgeführten Datenverarbeitungs- und -analysevorgängen für deutlich mehr Transparenz und Rechenschaftspflicht in Bezug auf die verwendeten Algorithmen gesorgt werden muss; weist darauf hin, dass das Recht auf Informationen darüber, nach welcher Logik die Datenverarbeitung erfolgt, bereits in der Datenschutz-Grundverordnung verankert ist; hebt außerdem hervor, dass es keine „Fahrsperr“ geben darf, weil das bedeuten würde, dass Nutzer ihr eigenes intelligentes Fahrzeug nicht führen können, wenn sie die Zustimmung nicht erteilen; fordert, dass bei intelligenten Fahrzeugen ein „Offline-Modus“ vorgesehen wird, damit die Nutzer die Übertragung personenbezogener Daten an andere Geräte deaktivieren können, ohne dass die Möglichkeit, das Fahrzeug zu führen, dadurch beeinträchtigt wird;
26. weist darauf hin, dass Datenschutz und Vertraulichkeit während der gesamten Datenverarbeitung Rechnung zu tragen ist; hebt hervor, dass eingebauter Datenschutz und datenschutzfreundliche Voreinstellungen der Ausgangspunkt sein sollten, wenn ITS-Anwendungen und -Systeme entwickelt werden; weist darauf hin, dass das Vertrauen der Nutzer in die von ihnen genutzten Dienste durch Anonymisierungsverfahren wachsen dürfte;

Cybersicherheit

27. weist darauf hin, dass zum Schutz vor Hacker- und Cyberangriffen in allen Mitgliedstaaten hohe Cybersicherheitsstandards zur Anwendung kommen müssen, da der Aspekt Sicherheit bei C-ITS-Kommunikation besonders kritisch ist; weist darauf hin, dass das grundsätzliche Problem der Cybersicherheit gelöst werden muss, da das Verkehrssystem immer stärker digitalisiert und vernetzt wird; hebt hervor, dass automatisierte und vernetzte Fahrzeuge und die Datenbanken, in denen die Daten verarbeitet und/oder gespeichert werden, zum Ziel von Cyberangriffen werden können, weshalb alle erkennbaren und aufgrund des Entwicklungsstands vorstellbaren Schwachstellen und Risiken ausgeschlossen werden müssen, indem für die C-ITS-Einführung eine gemeinsame Sicherheitsstrategie (einschließlich strenger Sicherheitsstandards) und Certificate Policy erarbeitet werden;
28. hebt hervor, dass in der EU und allen Mitgliedstaaten sowie bei etwaigen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit mit Drittstaaten gleichermaßen hohe und harmonisierte Sicherheitsstandards gelten müssen; weist darauf hin, dass der Zugang Dritter zu Bordsystemen für Reparaturen durch diese Standards nicht behindert werden

darf, damit die Fahrzeughalter bei der Durchführung der notwendigen Kontrollen und/oder Reparaturen der Bordsoftware nicht von den Fahrzeugherstellern abhängig sind;

Kommunikationstechnologien und Frequenzen

29. ist der Ansicht, dass ein technologieneutrales hybrides Kommunikationskonzept, bei dem Interoperabilität und Abwärtskompatibilität sichergestellt sind und sich ergänzende Kommunikationstechniken kombiniert werden, der richtige Ansatz ist und dass der vielversprechendste hybride Kommunikationsmix offenbar eine Kombination aus drahtloser Kommunikation mit kurzer Reichweite, Mobilfunktechnik und Satellitentechnologie ist, weil damit die bestmögliche Unterstützung für die Einführung der grundlegenden C-ITS-Dienste sichergestellt ist;
30. nimmt den Hinweis, dass vernetzte Pkw mit den europäischen Satellitennavigationssystemen EGNOS und GALILEO verbunden sind, zur Kenntnis; schlägt daher vor, dass Strategien im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen bei Weltraumtechnologien einbezogen werden sollten; ist der Ansicht, dass Interoperabilität eine Voraussetzung sowohl für Sicherheit als auch für ein entsprechendes Angebot für die Verbraucher ist; hebt hervor, dass die Möglichkeiten der Fahrzeuge, mit 5G- und Satellitennavigationssystemen zu kommunizieren, künftig in den hybriden Kommunikationsmix einbezogen werden müssen – wie im Aktionsplan der Kommission für G5 festgestellt wird;
31. fordert Fahrzeughersteller und Telekommunikationsbetreiber, die C-ITS-Dienste unterstützen, auf, zusammenzuarbeiten, damit unter anderem C-ITS-Kommunikationstechnologien, Straßenmaut- und intelligente digitale Fahrtenschreiberkontrolldienste reibungslos, ohne Interferenzen zwischen diesen Diensten, eingeführt werden können;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, weiterhin Finanzmittel für Forschung und Innovation (Horizont 2020) bereitzustellen, um insbesondere den Weg dafür zu ebnen, dass langfristig eine adäquate Infrastruktur für die Einführung von C-ITS entsteht;
33. 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 vollständige Interoperabilität der verwendeten Sensoren und die Nutzungsmöglichkeiten investieren, die Sensoren über den Sicherheitsbereich hinaus, beispielsweise zur Fernmessung von Emissionen, bieten;
34. fordert die Kommission auf, Vorschläge zu unterbreiten, um sicherzustellen, dass die Schadstoffemissionsdaten, die dank der in Fahrzeuge eingebauten Sensoren vorliegen, erfasst und den zuständigen Behörden bereitgestellt werden;

Gemeinsamer europäischer Ansatz

35. fordert die Mitgliedstaaten und die lokalen Behörden sowie Fahrzeughersteller, Straßenbetreiber und die ITS-Industrie auf, C-ITS bis 2019 umzusetzen, und empfiehlt

der Kommission, den lokalen Behörden und den Mitgliedstaaten, in der Fazilität „Connecting Europe“, den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds und im Europäischen Fonds für strategische Investitionen für die Modernisierung und Wartung der künftigen Straßeninfrastruktur über einen bereichsübergreifenden thematischen Ansatz entsprechende Mittel vorzusehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, weiterhin Finanzmittel für Forschung und Innovation (Horizont 2020) bereitzustellen und dabei uneingeschränkt den Grundsatz der Transparenz zu achten und regelmäßig Informationen über Kofinanzierungen der EU zur Verfügung zu stellen;

36. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, Initiativen und Maßnahmen zu unterstützen, die der verstärkten Erforschung und Untersuchung der Entwicklung und der Auswirkungen kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) in der EU-Verkehrspolitik dienen; ist der Ansicht, dass unter Umständen legislative Maßnahmen zur Einführung von Mindestvorschriften und Durchsetzung der Integration in diesem Bereich erforderlich sind, wenn sich bis 2022 keine wesentlichen Fortschritte abzeichnen;
37. hebt hervor, dass die Qualität der physischen Straßeninfrastruktur wichtig ist und stufenweise durch digitale Infrastruktur ergänzt werden sollte; fordert, dass die künftige Straßeninfrastruktur modernisiert und gewartet wird;
38. hebt hervor, dass ein wirklich multimodales Verkehrssystem aufgebaut werden sollte, das alle Verkehrsträger – gestützt auf Echtzeitdaten und unter Berücksichtigung integrierter Fahrscheinsysteme und gemeinsam genutzter Mobilitätsdienste sowie von Fortbewegungsarten wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – in einen Mobilitätsdienst integriert, sodass Menschen und Güter nahtlos von Tür zu Tür befördert werden können und das Verkehrssystem insgesamt effizienter, nachhaltiger und widerstandsfähiger wird; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die Zusammenarbeit und Investitionen zur Digitalisierung des Verkehrssektors auf EU-Ebene sicherzustellen und über bestehende und neue Fonds zu fördern, damit im Rahmen der verschiedenen Verkehrsträger (STI-C, ERTMS, SESAR, RIS¹) intelligente Verkehrssysteme integriert werden; hebt hervor, dass bei Informations-, Buchungs- und Fahrscheinanwendungen ein integrativer Ansatz verfolgt werden muss, damit attraktive Mobilitätsketten für die Beförderung von Tür zu Tür entstehen;
39. fordert, dass die Vorstellungen der Nutzer des Personen- und Güterverkehrs bei diesem Planungsprozess als grundlegende Informationsquelle genutzt werden, damit der Umfang der C-ITS-Anwendung ausgeweitet werden kann und in Verbindung mit diesem neuen Konzept einer nachhaltigen und integrierten Mobilität entsprechende Geschäftsmodelle entstehen können;
40. fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, das Übereinkommen der VN über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (VN-BRK) und die künftige Richtlinie über Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen entsprechend durchzusetzen, damit alle Bürger barrierefrei Zugang zu C-ITS haben;

¹ Europäisches Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS); ATM-Forschung für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR); Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS).

41. ist der Ansicht, dass die Kommission zügig einen entsprechenden Rechtsrahmen schaffen sollte, damit EU-weit grenzüberschreitende Interoperabilität zur Realität wird und für die Nutzung der verschiedenen Arten vernetzter Verkehrsmittel ein Rahmen mit Haftungsvorschriften gilt; fordert die Kommission auf, bis Ende des Jahres einen Legislativvorschlag zum Zugang zu fahrzeugseitigen Daten und Ressourcen zu veröffentlichen; ist der Ansicht, dass mit diesem Vorschlag dafür gesorgt werden sollte, dass die gesamte Fahrzeugwertschöpfungskette und Endnutzer Nutzen aus der Digitalisierung ziehen können, dass in Bezug auf die Speicherung fahrzeugseitiger Daten und den Zugang Dritter zu diesen Daten gleiche Ausgangsbedingungen herrschen und ein Höchstmaß an Sicherheit besteht, wobei der Zugang fair, rechtzeitig und ohne Beschränkungen gewährt werden sollte, damit die Verbraucherrechte gewahrt sind, Innovation gefördert wird und auf diesem Markt nach dem Grundsatz der Technologieneutralität für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb gesorgt ist; hebt hervor, dass zur Modernisierung sämtlicher mit öffentlichen Verkehrsleistungen zusammenhängenden städtischen und ländlichen Infrastruktur beigetragen werden muss; fordert die Kommission auf, ausnahmslos dafür zu sorgen, dass die Datenschutz-Grundverordnung vollständig eingehalten wird, und dem Parlament alljährlich über deren Überwachung Bericht zu erstatten;
42. fordert die Kommission auf, einen globalen Ansatz zur technischen Harmonisierung und Normung von Daten zu verfolgen, damit die Kompatibilität von C-ITS sichergestellt ist, Hersteller Größenvorteile nutzen können und Verbrauchern mehr Komfort geboten werden kann;
43. hebt hervor, dass im Interesse einer von Transparenz und Vertrauen getragenen Atmosphäre und um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen positiven und negativen Auswirkungen auf soziale Gegebenheiten, Beschäftigungsbedingungen und Verbraucherrechte zu erreichen, mit den Sozialpartnern und Vertretern der Verbraucher frühzeitig ein Dialog aufgenommen werden muss; weist darauf hin, dass das eSafety-Forum, das einen Fahrplan für das eCall-System aufgestellt hat, auch für die C-ITS-Einführung einen entsprechenden Fahrplan aufstellen muss;
44. hebt hervor, dass ein umfassender Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen die Voraussetzung dafür ist, dass die internationalen Klimaschutzverpflichtungen und die EU-internen Zielvorgaben erreicht werden; hebt aus diesem Grund hervor, dass die Kriterien für die Zuweisung unterschiedlicher EU-Mittel zur Förderung von niedrigeren CO₂-Emissionen und 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;
45. fordert Fahrzeughersteller auf, Verbraucher angemessen und eindeutig über ihre Rechte sowie über die Vorzüge und Grenzen zu informieren, mit denen neue C-ITS-Technologien in Bezug auf die Sicherheit verbunden sind; fordert, dass Informationskampagnen veranstaltet werden, damit Autofahrer mit den neuen C-ITS-Technologien vertraut gemacht werden, bei Endnutzern das nötige Vertrauen entsteht und öffentliche Akzeptanz erreicht wird; ist der Ansicht, dass sich mit C-ITS – bei Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz –

die Sicherheit und die Effizienz des Verkehrssystems verbessern lässt;

o

o o

46. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Vorbemerkung

Die Welt, und damit auch die EU, sieht einer rasanten industriellen und digitalen Entwicklung entgegen – bzw. ist damit bereits konfrontiert –, auf die weder die europäische Wirtschaft, noch die europäische Gesellschaft hinreichend vorbereitet ist. Zwischen den Mitgliedstaaten bestehen, was Entwicklungsstand und Grad ihrer Vorbereitung auf diese Entwicklung betrifft, große Unterschiede, aber dieses Ungleichgewicht darf durch die Digitalisierung und die technologische Entwicklung nicht noch verstärkt werden: An der modernen industriellen Revolution und den sich daraus ergebenden Vorteilen muss jeder europäische Bürger in gleichem Maße teilhaben. Auch der Verkehrssektor steht vor einer dramatischen Wende, auf die die Europäische Union mit umfassenden und langfristigen Lösungen reagieren muss. Es gilt, gleichzeitig für Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit zu sorgen. Im Verkehrssektor ermöglicht die Entwicklung digitaler Technologien, Daten zwischen den Verkehrsteilnehmern in Echtzeit auszutauschen, sodass beispielsweise weniger Verkehrsunfälle auftreten, Verkehrssysteme rationalisiert werden und weniger Schadstoffe ausgestoßen werden. Die neuen Technologien, zu denen auch die in diesem Bericht behandelten kooperativen intelligenten Verkehrssysteme (C-ITS) gehören, bewirken aber nicht nur rasante Fortschritte, sondern bedeuten für europäische Entscheidungsträger auch eine große Herausforderung – unter anderem, weil Rechtsvorschriften harmonisiert werden müssen, bei denen bisher Unstimmigkeiten bestehen bzw. die ständig neue Probleme zutage treten lassen. Die Kommission bzw. die europäischen Institutionen sind diesbezüglich eindeutig stark im Rückstand: Sie können dem rasanten Tempo, in dem sich die technologische Revolution vollzieht, nicht folgen. Entsprechende Lösungen zu finden, ist eine echte und dringende Herausforderung. Gleichzeitig muss erkannt werden, dass in der EU, was die digitale Entwicklung des Verkehrssektors betrifft, kein isolierter Wettbewerb stattfinden darf, sondern an einem Strang gezogen werden muss, weil nur so die Herausforderungen bewältigt werden können, die sich angesichts der weltweiten Entwicklung stellen, da beispielsweise die Vereinigten Staaten und China bei der Entwicklung von C-ITS-Technologie bereits im Vorsprung sind. Die moderne industrielle Revolution birgt also wichtige Chancen, was Entwicklung und Sicherheitsgrad des Verkehrssystems betrifft, erfordert aber gleichzeitig auch verantwortungsvolle und kontinuierliche Arbeit seitens der Rechtsetzungsinstanzen.

Hintergrund

Mit der Frage intelligenter Verkehrssysteme bzw. Fahrzeuge befassen sich die Kommission und das Europäische Parlament schon seit fast 10 Jahren. Das intelligente Auto und – bei dessen europaweiter Einführung – das eCall-System sind wichtige Etappen in diesem Prozess. Das Legislativverfahren, in dessen Rahmen das Europäische Parlament eine Stellungnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen, zum Führerscheinerwerb und zur Fahrerausbildung sowie zu der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität formulieren wird, ist zu begrüßen. Ein besonderer Stellenwert kommt auch der Änderung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich des Zeitraums für den Erlass delegierter Rechtsakte zu. Mit diesen Rechtsakten wird die in der Mitteilung der Kommission festgelegte Strategie zur Einführung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (COM(2016)0766) ergänzt.

Wichtig ist auch, dass die verschiedenen EU-Forschungs- und Entwicklungsprogramme und gemeinschaftlichen Initiativen, wie die Programme C-Roads und GEAR 2030, parallel in

Angriff genommen werden. Besonders hervorzuheben sind die Resultate des Programms ITS Platform 2016-2017, in dessen Rahmen die Kommission gerade die Ergebnisse von acht Arbeitsgruppen veröffentlicht hat.

Damit die Ergebnisse der digitalen Entwicklung entsprechend umgesetzt werden können und zur Anwendung kommen, ist ganz entscheidend, dass alle Branchen – Telekommunikation, Fahrzeugindustrie, Energiewirtschaft und Verkehr – zusammenarbeiten und an einem Strang ziehen. Ebenso unverzichtbar sind die Zusammenarbeit der europäischen Institutionen und die Einbeziehung der Mitgliedstaaten. Die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen und des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ist hier unbedingt zu begrüßen. Bei der Mehrzahl der Fahrzeuge, die im Gebiet der EU betrieben werden, handelt es sich um ältere Modelle, bei denen aufgrund der technischen Ausstattung also eine Nutzung der neuesten Technologien oder digitale Kommunikation nicht möglich sind. Dasselbe gilt auch für Straßennetze, die nicht zu den transeuropäischen Netzen gehören oder Autobahnen sind. Es ist also berechtigt, sich die Frage zu stellen, wie die Anbindung dieser Fahrzeuge bewerkstelligt werden soll und wer das bezahlen soll.

Wer zahlt den Fährmann?

Zur Einführung der für den „Tag 1“ vereinbarten C-ITS-Dienste, d. h. zur Vernetzung von etwa 30 Mio. Autos, werden fast 3 Mrd. Euro/Jahr benötigt. Mithilfe der EU-Fonds – der Fazilität „Connecting Europe“, der ESI-Fonds und des EFSI – können Breitbandnetze und Verkehrsinfrastruktur schon jetzt ausgebaut werden. Außerdem laufen zurzeit im Rahmen von Horizont 2020 Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Die Entwicklung schreitet also bei Weitem zügiger voran, als sich an den Zielterminen der strategischen Planung ablesen lässt. Deshalb müssen die Mitgliedstaaten einbezogen und die Mittelquellen festgelegt werden. Die zentrale Frage lautet, wie der Bedeutung digitaler Technologien im kommenden Finanzplanungszeitraum Rechnung getragen werden soll.

Sicherheit

Der Vorschlag der Kommission und die darin verankerten ambitionierten Zielsetzungen sind unbedingt zu begrüßen; das gilt sowohl für die Einführung der Protokolle für „Tag 1“ und „Tag 1,5“, als auch für die geplante Einführung des ersten Dienstepakets im Jahr 2019. Gleichzeitig **fehlen jedoch ein genauer Zeitplan und eine entsprechende Machbarkeitsstudie**. Die Ergebnisse der mit Sicherheitsfragen befassten Facharbeitsgruppe für die zweite Phase der C-ITS-Plattform, wonach jedes Fahrzeug gewisse Mindestanforderungen¹ erfüllen muss, werden unterstützt. Diese Technologie und die Automatisierung werden erst voll zur Geltung kommen, wenn **jedes einzelne Fahrzeug vernetzt**, d. h. ins Verkehrssystem eingebunden ist. Es gilt also schrittweise vorzugehen. In der Übergangszeit bis zur vollständigen Einführung von C-ITS ist besonders wichtig, dass ein Sicherheitsprotokoll festgelegt wird, mit dem der Faktor Mensch einkalkuliert und Interaktionen zwischen Mensch und Maschine² genügend Zeit eingeräumt wird.

Datensicherheit

¹ Abschlussbericht zur zweiten Phase der C-ITS-Plattform:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-09-c-its-platform-final-report.pdf>.

² Europäische Grundsatzklärung der Kommission (2008) zur Mensch-Maschine-Schnittstelle: http://cordis.europa.eu/pub/telematics/docs/tap_transport/hmi.pdf.

Da der schnelle Echtzeitaustausch sehr großer Datenmengen rasant zunimmt und zur Normalität wird, stellen sich Fragen bezüglich der **richtigen Technologie** und der Datensicherheit. Deshalb müssen die bereits geltenden europäischen Rechtsvorschriften unbedingt auf den Bereich Automatisierung ausgeweitet werden. Die Kommission hat unlängst auch einen Vorschlag betreffend Cybersicherheit vorgelegt, in dem die Aufgabe formuliert wird, ein **neues europäisches Zertifizierungssystem** zur Gewährleistung der Sicherheit von IKT-Produkten und -Diensten einzurichten. Eine der wichtigsten anstehenden Aufgaben besteht aus Sicht des Berichtstatters außerdem darin, den Zugang zu vom fahrenden Fahrzeug generierten Daten genau zu regeln und die Frage des Zugangs zu Daten Dritter zu klären. Es ist wichtig, dass die Ansichten und Vorschläge aller Akteure Beachtung finden und gemeinsam die beste Lösung ermittelt wird.

Kommunikationstechnologie und Frequenzfragen

Wenn man die Europäische Union insgesamt und – parallel dazu – die in den letzten Monaten entstandenen Programme betrachtet, sind bezüglich der Umsetzung gewaltige Unterschiede festzustellen. An einem Ende des Spektrums herrscht eine Internetabdeckung von 0 (kein Wifi und generell höchstens 2G-Netzabdeckung) – das andere Extrem sind Lkw im automatisierten Konvoi, dem so genannten Platooning. Es muss sehr darauf geachtet werden, dass sich die digitale Kluft nicht weiter vertieft. In technischer Hinsicht herrscht bereits dahingehend Übereinkunft, dass keine Technologie ausgeschlossen wird – ein Hybridmix bereits vorhandener Technologien könnte also die Lösung sein. Im Übrigen laufen dazu bereits Konsultationen zwischen Fachverbänden und Kommission.

Sonstige wichtige Bereiche, Anmerkungen

Die **Automatisierung ist auch für die Zukunft der städtischen Mobilität wichtig**, das heißt, die Entwicklung in diesem Bereich muss als Schwerpunkt verfolgt werden. Städte und die sie umgebenden Regionen in ein intelligentes Verkehrsnetz einzubetten, ist für die regionale Entwicklung von vorrangiger Bedeutung. Es wird immer nur von der Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur gesprochen. Aber was ist mit den sogenannten **gefährdeten Verkehrsteilnehmern: Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern**? Wie können diese Verkehrsteilnehmer in kooperative intelligente Verkehrssysteme integriert werden? Auf dem Weg zur vollständigen Automatisierung darf auch nicht übersehen werden, wie sich die Voraussetzungen für den Führerscheinerwerb ändern werden und welche Kompetenzen diesbezüglich vermittelt werden müssen. Wie also soll die Fahrerausbildung formal und inhaltlich vervollständigt werden?

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

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 technologieneutral 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 Grossetête, 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

5.12.2017

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu einer europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme
(2017/2067(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Matthijs van Miltenburg

VORSCHLÄGE

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

1. begrüßt die Strategie der Kommission für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS); erkennt das Potenzial einer klügeren Nutzung von Daten im Verkehrsbereich sowohl für Nutzer, einschließlich der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, als auch für Unternehmen an; erachtet C-ITS als wertvollen Faktor, um den Verkehr durch größere Energieeffizienz, geringere Emissionen und ein verringertes Unfallrisiko sicherer, effizienter, benutzer- und umweltfreundlicher sowie nachhaltiger zu machen;
2. fordert die Europäische Union aus Gründen des Wirtschaftswachstums und der Wettbewerbsfähigkeit der Mitgliedstaaten dazu auf, durch anspruchsvollere Normen ihre weltweite Führungsposition im Bereich C-ITS zu stärken; fordert alle Interessenträger auf, die Einführung von C-ITS-Technologien zu beschleunigen; unterstreicht diesbezüglich, dass unionsweit hochwertige, sichere, wettbewerbsfähige, zugängliche, ununterbrochene und verlässliche Dienste benötigt werden;
3. erachtet es als unverzichtbar, von Anfang an sicherzustellen, dass die Rechte der Verbraucher auf Privatsphäre und auf den Schutz ihrer personenbezogenen Daten im Einklang mit dem Rechtsrahmen der EU zum Datenschutz uneingeschränkt gewahrt werden; fordert daher die Kommission auf, für die ordnungsgemäße Anwendung der Datenschutz-Grundverordnung zu sorgen; fordert die Fahrzeughersteller auf, Verbraucher korrekt und eindeutig über ihre Rechte und die Vorzüge und Grenzen zu informieren, mit denen neue C-ITS-Technologien in Bezug auf die Sicherheit verbunden sind; fordert die Fahrzeughersteller darüber hinaus auf, fahrzeugseitige Daten ohne ausdrückliche

vorherige Zustimmung grundsätzlich zu keinen anderen Zwecken zu verkaufen, aufzubewahren, zu verwenden oder zu verarbeiten;

4. weist darauf hin, dass zwecks einer erfolgreichen Entwicklung und Anwendung von C-ITS der Cybersicherheit besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss; hebt hervor, dass eine gemeinsame Strategie für die Sicherheit der C-ITS-Kommunikation mit strengen Sicherheitsnormen entwickelt werden muss, um das Verkehrssystem vor Hacker- und Cyberangriffen zu schützen;
5. hebt hervor, dass in Bezug auf C-ITS für Technologieneutralität, Abwärtskompatibilität und die technische Harmonisierung und Normung von Daten und Definitionen gesorgt werden muss, auch um einen offenen Markt zu gewährleisten; erachtet ferner Interoperabilität als Voraussetzung sowohl für die Sicherheit als auch für Wahlmöglichkeiten für die Verbraucher; fordert die Kommission auf, zusammen mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten eine erfolgreiche Markteinführung und Interoperabilität auf allen Ebenen sicherzustellen;
6. fordert die Kommission auf, gegebenenfalls einen weltweiten Ansatz zur technischen Harmonisierung und Normung von Daten zu verfolgen, damit die Kompatibilität von C-ITS sichergestellt ist, Hersteller Größenvorteile nutzen können und sich der Verbraucherkomfort verbessert;
7. begrüßt es, dass bei der Strategie das Augenmerk darauf gelegt wird, die Nutzer einzubeziehen; fordert die Kommission auf, den Austausch bewährter Verfahren zu erleichtern; hebt hervor, dass es angemessen finanzierte, gezielte grenzübergreifende C-ITS-Pilotvorhaben geben muss; fordert die Mitgliedstaaten auf, sich unverzüglich der C-Roads-Plattform anzuschließen und im Bereich Interoperabilität zusammenzuarbeiten;
8. begrüßt den Vorschlag der Kommission, den Zeitrahmen für die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte im Rahmen der IVS-Richtlinie 2010/40/EU zu verlängern;
9. begrüßt es, dass die Verordnung über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen¹ im Jahr 2018 in Kraft treten wird; erinnert die Kommission in diesem Zusammenhang an ihre Verpflichtung, die Notwendigkeit einer interoperablen, sicheren und standardisierten Plattform, die offen zugänglich ist, zu prüfen;

¹ 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 Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	4.12.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 32 -: 1 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Pascal Arimont, Sergio Gaetano Cofferati, Lara Comi, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Lucy Anderson, Biljana Borzan, Birgit Collin-Langen, Kaja Kallas, Roberta Metsola, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Sabine Verheyen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Jonathan Bullock, Rupert Matthews, Bogdan Brunon Wenta, Flavio Zanonato

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

32	+
ALDE	Kaja Kallas, Jasenko Selimovic, Matthijs van Miltenburg
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Rupert Matthews, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
PPE	Pascal Arimont, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Sabine Verheyen, Bogdan Brunon Wenta, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec
S&D	Lucy Anderson, Biljana Borzan, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Liisa Jaakonsaari, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Flavio Zanonato
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

1	-
EFDD	Jonathan Bullock

2	0
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Mylène Troszczynski

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

20.10.2017

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BÜRGERLICHE FREIHEITEN, JUSTIZ UND INNERES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu einer europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme
(2017/2067(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Maria Grapini

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass die EU verpflichtet ist, die Charta der Grundrechte der Europäischen Union und insbesondere die Artikel 7 und 8 über die Achtung des Privatlebens und den Schutz personenbezogener Daten einzuhalten;
- B. in der Erwägung, dass es sich bei den im Rahmen der kooperativen intelligenten Verkehrssysteme (C-ITS) übertragenen Daten um personenbezogene Daten handelt, die sich auf eine bestimmte oder bestimmbare Person beziehen, und dass C-ITS-Daten für zahlreiche Dienste und zwischen vielen Akteuren übertragen werden;
- C. in der Erwägung, dass C-ITS auf der Erhebung, Verarbeitung und dem Austausch verschiedenster Daten aus öffentlichen und privaten Quellen, von Fahrzeugen, Nutzern und Infrastruktureinrichtungen beruhen, und in der Erwägung, dass unbedingt die am besten geeignete Liste von C-ITS-Diensten für die Prüfung in frühzeitigen Anhörungen mit den Mitgliedstaaten, lokalen Behörden, Fahrzeugherstellern und Straßenbetreibern ausgewählt werden muss;
- D. in der Erwägung, dass die Umsetzung der Systeme auf Techniken der Geolokalisierung wie zum Beispiel der satellitengestützten Standortbestimmung und kontaktlosen Technologien beruht, die die Bereitstellung einer großen Palette öffentlicher und/oder kommerzieller Dienstleistungen ermöglichen werden, und in der Erwägung, dass hierbei der Besitzstand der EU im Bereich des Schutzes der Privatsphäre und des Datenschutzes eingehalten werden muss, strenge Vertraulichkeitsbestimmungen

vorgesehen und auch die Ziele und Verfahren der Weltraumstrategie für Europa einbezogen werden müssen;

- E. in der Erwägung, dass die IT-Sicherheit von kooperativen ITS eine Grundvoraussetzung für deren Umsetzung ist, dass fragmentierte Sicherheitslösungen die Interoperabilität und die Sicherheit der Endnutzer gefährden würden und dass es deshalb zweifellos Maßnahmen auf der Ebene der EU bedarf;
 - F. in der Erwägung, dass Transparenz und Rechenschaftspflicht in Bezug auf die verwendeten Algorithmen bedeuten, dass technische und operative Maßnahmen ergriffen werden, durch die sichergestellt wird, dass die automatisierte Entscheidungsfindung und das Verfahren zur Berechnung der Wahrscheinlichkeit von Verhaltensweisen des Einzelnen transparent und diskriminierungsfrei sind; in der Erwägung, dass Transparenz bedeuten sollte, dass der Einzelne aussagekräftige Informationen über die befolgte Logik, die Bedeutung des Verfahrens und seine Folgen erhält; in der Erwägung, dass dies Informationen über die Daten umfassen sollte, mit denen Analysesoftware trainiert wird, und dem Einzelnen ermöglichen sollte, die ihn betreffenden Entscheidungen nachzuvollziehen und zu kontrollieren;
1. hebt hervor, dass die Datenschutzvorschriften der Union, d. h. die ab dem 25. Mai 2018 geltende Datenschutz-Grundverordnung und die Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation (2002/58/EG), bei sämtlichen Aspekten der Verarbeitung personenbezogener Daten für C-ITS und insbesondere mit Blick auf die Grundsätze der Zweckbindung, der Datenminimierung und der Rechte der betroffenen Personen uneingeschränkt gültig sind, da C-ITS-Nachrichten indirekt zur Identifizierung von Nutzern führen können;
 2. betont, dass bei „intelligenten Fahrzeugen“ anfallende Daten standardmäßig nur in dem Fahrzeug bzw. in den Fahrzeugen selbst und nur insoweit verarbeitet werden dürfen, als es technisch unbedingt für das Funktionieren des C-ITS erforderlich ist, und dass diese Daten unmittelbar danach wieder gelöscht werden müssen; hebt hervor, dass eine weitere Verarbeitung oder eine Übermittlung an andere Verantwortliche ausschließlich auf der Grundlage der fundierten, freiwilligen, eindeutigen und aktiv erteilten Zustimmung von Nutzern und Fahrgästen zur Erhebung und Verarbeitung ihrer Daten erfolgen darf; hebt außerdem hervor, dass es keine „Fahrsperrung“ geben darf, die bedeuten würde, dass Nutzer ihr eigenes intelligentes Fahrzeug nicht führen können, wenn sie die Zustimmung nicht erteilen; fordert, dass in intelligenten Fahrzeugen ein „Offline-Modus“ vorgesehen wird, mit dem die Nutzer die Übertragung personenbezogener Daten an andere Geräte abstellen können, ohne dass ihre Möglichkeit, das Fahrzeug zu führen, beeinträchtigt wird;
 3. unterstreicht, dass der Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten eine grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass die neuen Dienste von den Endnutzern akzeptiert werden; macht darauf aufmerksam, dass ein auf Standortdaten beruhender Dienst dem Nutzer, der die Möglichkeit haben muss, seine Zustimmung zu widerrufen, einschlägige Informationen bereitstellen muss;
 4. hält es für dringend geboten, bei der Datenverarbeitung und -analyse durch Unternehmen sowohl für wesentlich mehr Transparenz zu sorgen als auch in Bezug auf die verwendeten Algorithmen die Rechenschaftspflicht deutlich auszuweiten; weist

darauf hin, dass in der Datenschutz-Grundverordnung bereits das Recht vorgesehen ist, Informationen über die bei der Datenverarbeitung befolgte Logik zu erhalten;

5. betont, dass Datensicherheit nicht nur während des eigentlichen Betriebes von C-ITS, sondern auch in den Datenbanken, in denen die Daten verarbeitet und/oder gespeichert werden, ein zu beachtender Gesichtspunkt sein sollte; hebt außerdem hervor, dass für alle Phasen der Verarbeitung geeignete technische, administrative und organisatorische Anforderungen einschließlich einer zwingend vorgeschriebenen Ende-zu-Ende-Verschlüsselung festgelegt werden müssen, mit denen für ein angemessenes Maß an Sicherheit gesorgt wird;
6. bekräftigt, dass eine Verschärfung der Haftungsregelungen im Bereich des C-ITS in erster Linie bei den Herstellern ansetzen muss, da hierdurch die Produktqualität verbessert, das Umfeld beim externen Zugriff sicherer gemacht und die Möglichkeit, Aktualisierungen durchzuführen, geschaffen wird;
7. macht darauf aufmerksam, dass Datenschutz und Vertraulichkeit während der gesamten Verarbeitung Rechnung getragen werden muss; betont, dass eingebauter Datenschutz und datenschutzfreundliche Voreinstellungen der Konzipierung von ITS-Anwendungen und - Systemen zugrunde liegen sollten; weist darauf hin, dass Anonymisierungstechniken das Vertrauen der Nutzer in die von ihnen genutzten Dienste steigern können;
8. stellt fest, dass die Kommission im Wege des Erlasses delegierter Rechtsakte im Rahmen der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (Richtlinie 2010/40/EU) einen Rechtsrahmen für den Datenschutz aufbauen wird; ersucht die Kommission deshalb, für ein möglichst hohes Maß an Schutz zu sorgen, bei dem die Charta der Grundrechte der Europäischen Union und der Besitzstand der EU ausnahmslos eingehalten werden;

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	25.1.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 50 -: 3 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Asim Ademov, Jan Philipp Albrecht, Michał Boni, Caterina Chinnici, Daniel Dalton, Rachida Dati, Frank Engel, Cornelia Ernst, Tanja Fajon, Kinga Gál, Ana Gomes, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Jussi Halla-aho, Sophia in 't Veld, Dietmar Köster, Barbara Kudrycka, Cécile Kashetu Kyenge, Juan Fernando López Aguilar, Monica Macovei, Roberta Metsola, Péter Niedermüller, Ivari Padar, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Sergei Stanishev, Traian Ungureanu, Bodil Valero, Marie-Christine Vergiat, Udo Voigt, Josef Weidenholzer, Cecilia Wikström, Tomáš Zdechovský, Auke Zijlstra
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Ignazio Corrao, Pál Csáky, Dennis de Jong, Maria Grapini, Anna Hedh, Livia Járóka, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Ska Keller, Gilles Lebreton, Jeroen Lenaers, Sander Loones, Angelika Mlinar, Maite Pagazaurtundúa Ruiz, John Procter, Emil Radev, Barbara Spinelli, Jaromír Štětina, Axel Voss
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Anna Záborská

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

50	+
ALDE	Nathalie Griesbeck, Sophia in 't Veld, Angelika Mlinar, Maite Pagazaurtundúa Ruiz, Cecilia Wikström
ECR	Daniel Dalton, Jussi Halla-aho, Sander Loones, Monica Macovei, John Procter
EFDD	Ignazio Corrao
ENF	Gilles Lebreton
GUE/NGL	Dennis de Jong, Cornelia Ernst, Barbara Spinelli, Marie-Christine Vergiat
NI	Udo Voigt
PPE	Asim Ademov, Michał Boni, Pál Csáky, Rachida Dati, Kinga Gál, Lívia Járóka, Barbara Kudrycka, Jeroen Lenaers, Roberta Metsola, Emil Radev, Csaba Sógor, Jaromír Štětina, Traian Ungureanu, Anna Záborská, Tomáš Zdechovský
S&D	Caterina Chinnici, Tanja Fajon, Ana Gomes, Maria Grapini, Sylvie Guillaume, Anna Hedh, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Dietmar Köster, Cécile Kashetu Kyenge, Juan Fernando López Aguilar, Péter Niedermüller, Ivari Padar, Birgit Sippel, Sergei Stanishev, Josef Weidenholzer
VERTS/ALE	Jan Philipp Albrecht, Ska Keller, Bodil Valero

3	-
ENF	Auke Zijlstra
PPE	Frank Engel, Axel Voss

0	0

Erläuterungen:
 + : dafür
 - : dagegen
 0 : Enthaltung

ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	20.2.2018
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 39 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Jakop Dalunde, Michael Detjen, Markus Ferber, Rolandas Paksas, Jozo Radoš, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Olle Ludvigsson

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

39	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle
EFDD	Daniela Aiuto, Rolandas Paksas
ENF	Marie-Christine Arnautu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Michael Detjen, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Olle Ludvigsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakob Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	Jill Seymour

1	0
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung