



Rechtsausschuss

2018/2089(INI)

16.10.2018

STELLUNGNAHME

des Rechtsausschusses

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu autonomem Fahren im europäischen Verkehrswesen
(2018/2089(INI))

Verfasser der Stellungnahme (*): Emil Radev

(*): Assoziierter Ausschuss gemäß Artikel 54 der Geschäftsordnung

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

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

- A. in der Erwägung, dass die rasante technologische Entwicklung sowohl im Verkehrssektor als auch im Bereich der Robotik und der künstlichen Intelligenz erhebliche Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft hat; in der Erwägung, dass autonome Fahrzeuge unser tägliches Leben erheblich verändern, die Zukunft des weltweiten Straßenverkehrs bestimmen, die Transportkosten senken, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Mobilität verbessern und die Auswirkungen auf die Umwelt mindern werden; in der Erwägung, dass der Straßenverkehr den Weg für neue Dienstleistungen und neue Verkehrsträger ebnen könnte, um damit dem wachsenden Mobilitätsbedarf bei Personen und Gütern Rechnung zu tragen, und sogar dazu beitragen könnte, die Stadtplanung zu revolutionieren;
 - B. in der Erwägung, dass die Einführung autonomer Fahrzeuge, die bereits im Jahr 2020 erwartet wird, erhebliche Vorteile bringen wird, aber auch eine Reihe neuer Risiken mit sich bringt, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr, die zivilrechtliche Haftung und Versicherungsfragen, die Cybersicherheit, die Rechte des geistigen Eigentums, den Datenschutz und den Datenzugang, technische Infrastruktur, Standardisierung und Beschäftigung; in der Erwägung, dass die langfristigen Auswirkungen der autonomen Mobilität auf Arbeitsplätze und Umwelt noch nicht vollständig durchdacht wurden; in der Erwägung, dass es von entscheidender Bedeutung ist, sicherzustellen, dass der EU-Rechtsrahmen geeignet ist, auf diese Herausforderungen angemessen zu reagieren, und dafür zu sorgen, dass autonome Fahrzeuge von den Unionsbürgern besser wahrgenommen und akzeptiert werden;
1. stellt fest, dass bei der Entwicklung der geltenden Haftungsregeln, zum Beispiel der Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (Produkthaftungsrichtlinie) und der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) dem Problem nicht Rechnung getragen wurde, wie den Herausforderungen durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge begegnet werden können, und betont, dass es zunehmend Anzeichen dafür gibt, dass der derzeitige Rechtsrahmen angesichts der neuen Risiken, die sich aus der zunehmenden Automatisierung, Vernetzung und Komplexität der Fahrzeuge ergeben, nicht mehr ausreicht oder nicht mehr angemessen ist, insbesondere, was die Bereiche Haftung, Versicherungen, Registrierung und Schutz personenbezogener Daten betrifft;
 2. ist der Auffassung, dass angesichts des dynamischen technologischen Wandels in diesem Sektor geklärt werden muss, wer bei Unfällen, die durch völlig autonom fahrende Fahrzeuge verursacht werden, den Schaden zu tragen hat, und wenn aufgrund des Niveaus an Autonomie anzunehmen ist, dass ein Fahrzeug entweder völlig autonom fahren oder von einem Fahrer gesteuert werden kann, muss zweifelsfrei festgelegt werden, wen in jedem konkreten Fall die Schuld trifft; weist mit Nachdruck darauf hin, dass hierbei insbesondere zu prüfen ist, ob unter dem Gesichtspunkt, dass bisher bloß

ein sehr geringer Anteil aller Unfälle auf technische Ursachen zurückzuführen ist, eine Haftungsverschiebung zu einer Herstellerhaftung angemessen sein könnte, die als verschuldensunabhängiger Gefährdungstatbestand allein auf die Gefahrenquelle des Inverkehrbringens eines autonomen Fahrzeugs rekurriert; betont außerdem, dass weiterhin zu prüfen ist, ob präzise Verkehrssicherungspflichten seitens des Fahrzeughalters sowie Instruktionspflichten gegenüber dem jeweiligen Fahrer diese Haftungsverschiebung angemessen ausgleichen können; fordert die Kommission daher auf, eine eingehende Bewertung vorzunehmen, den derzeitigen EU-Rechtsrahmen anzupassen und erforderlichenfalls neue Regeln einzuführen, auf deren Grundlage die Verantwortlichkeit und die Haftung festgelegt werden; fordert die Kommission ebenfalls auf, die Möglichkeit zu bewerten und im Auge zu behalten, zusätzliche Unionsinstrumente analog zu den Fortschritten im Bereich der künstlichen Intelligenz einzuführen;

3. betont die Risiken eines zunehmenden Trends zum gemischten Verkehr mit traditionellen und autonomen Fahrzeugen und fordert daher mehr Tests vor Ort, um eine zukunftssichere Forschung und Entwicklung für öffentliche und private Unternehmen und Einrichtungen zu unterstützen, aber auch um konkrete Daten zu liefern, die dazu beitragen, die Vorschriften für die zivilrechtliche Haftung ordnungsgemäß anzupassen;
4. betont, dass eine mögliche Lösung zur Behebung der bestehenden Lücken und Mängel die Schaffung eines verschuldensunabhängigen Versicherungsrahmens für Schäden durch autonome Fahrzeuge sein könnte;
5. weist mit Nachdruck darauf hin, dass es, wie in der Entschließung des Europäischen Parlaments zu "Zivilrechtlichen Regelungen im Bereich Robotik"¹ gefordert, keine Haftungsbeschränkungen bezüglich Art und Umfang des zu ersetzenden Schadens geben darf, um einen angemessenen Opferschutz zu gewährleisten;
6. ist der Auffassung, dass mit einem Ansatz auf EU-Ebene Anreize für eine grenzüberschreitende Entwicklung autonomer Verkehrssysteme geschaffen werden, die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Europäischen Union gefördert, ein hohes Verbraucherschutzniveau gewährleistet und einer Fragmentierung des Binnenmarkts vorgebeugt wird;
7. unterstreicht, dass unabhängigen Kfz-Werkstätten im Bereich der Wartung und Reparatur autonomer Fahrzeuge ein fairer Marktzugang gewährleistet werden muss; weist darauf hin, dass solche Akteure, insbesondere Zulieferer und kleine Werkstätten und Serviceeinrichtungen, einen wesentlichen Bestandteil des Wettbewerbs auf dem Kraftfahrzeugmarkt darstellen und sich positiv auf die Zugänglichkeit und die Preise solcher Dienstleistungen auswirken;
8. weist mit Nachdruck darauf hin, dass erwogen werden muss, Änderungen an internationalen Übereinkommen wie dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vorzunehmen, um den Einsatz völlig autonomer Fahrzeuge zu erleichtern;
9. begrüßt die Vorschläge der Kommission, den Schutz von Fahrzeugen vor

¹ ABl. C 252 vom 18.7.2018, S. 239.

Cyberangriffen zu regeln und autonome Fahrzeuge mit Datenaufzeichnungsgeräten auszustatten, und zwar im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit, um die Unfallursache zu ermitteln, und damit bei einem Unfall die Haftfrage geklärt werden kann; betont, dass die autonome Mobilität wichtige Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre darstellt, insbesondere aufgrund der Notwendigkeit der Geolokalisierung und Überwachung der Bewegungen dieser Fahrzeuge, und fordert die Kommission auf, die Vorschriften über den Schutz und die gemeinsame Nutzung der von diesen Fahrzeugen gesammelten Daten, einschließlich der Daten, anhand derer Personen indirekt identifiziert werden, und den Zugang zu diesen Daten weiter zu präzisieren und dabei die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates uneingeschränkt einzuhalten; weist darauf hin, dass hierbei zu überprüfen ist, ob und wie gewährleistet werden kann, dass die Verbraucher den Zugriff auf die aufgezeichneten Daten überwachen und kontrollieren können, gemäß der Datenschutz-Grundverordnung, aber auch zum Zwecke ihres Rechts auf Verteidigung, wenn sie haftbar gemacht werden, wobei auch der Einsatz von Blockchain-Technologie in Erwägung zu ziehen ist; fordert die Kommission weiterhin dazu auf die Interoperabilität zwischen den Systemen sowie die Portabilität von Daten zu ermöglichen, um die Entstehung von „lock-in“ Effekten zu vermeiden und einen fairen Wettbewerb sowie Innovationen zu fördern, sodass auch Verbraucher zwischen verschiedenen Dienstleistern wählen können und kleineren Fahrzeugdienstleistern die Existenzgrundlage nicht entzogen wird;

10. stellt fest, dass sich ähnliche Fragen in Bezug auf die des geistigen Eigentums und entsprechenden Nutzungsrechten in Bezug auf die künstliche Intelligenz zum Zwecke der autonomen Mobilität stellen werden wie in anderen Bereichen, wie etwa Eigentums- oder Nutzungsrechte an Code, Daten und Erfindungen, die von der künstlichen Intelligenz selbst geschaffen werden; ist jedoch der Ansicht, dass für diese Fragen möglichst allgemeine Lösungen gefunden werden sollten.
11. weist darauf hin, dass die Ausarbeitung des neuen Rechtsrahmens für die Regelung der autonomen Mobilität darauf ausgerichtet sein muss, dass sämtliche Hindernisse, die dem weiteren technologischen Fortschritt, der Forschung und der Innovation im Wege stehen, überwindbar sind.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| | |
|---|---|
| Datum der Annahme | 10.10.2018 |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | +: 22 -: 0 0: 0 |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | Max Andersson, Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Rosa Estaràs Ferragut, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Angelika Niebler, Virginie Rozière, Tiemo Wölken |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| 22 | + |
|-----------|--|
| ALDE | Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto |
| ECR | Angel Dzhambazki, Sajjad Karim |
| EFDD | Joëlle Bergeron |
| ENF | Gilles Lebreton |
| GUE/NGL | Kostas Chrysogonos |
| PPE | Geoffroy Didier, Rosa Estaràs Ferragut, Angelika Niebler, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka |
| S&D | Mady Delvaux, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Virginie Rozière, Tiemo Wölken |
| VERTS/ALE | Max Andersson, Pascal Durand |

| 0 | - |
|---|---|
| | |

| 0 | 0 |
|---|---|
| | |

Erläuterungen:
 + : dafür
 - : dagegen
 0 : Enthaltung