



Rechtsausschuss

2021/2046(INI)

14.7.2021

STELLUNGNAHME

des Rechtsausschusses

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu einer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität
(2021/2046(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Luisa Regimenti

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

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

1. fordert die Kommission auf, die Entwicklung vertrauenswürdiger KI-Systeme weiter zu unterstützen, um den Verkehr sicherer, effizienter, zugänglich, erschwinglich und inklusiv zu gestalten;
2. empfiehlt die Entwicklung unionsweiter, vertrauenswürdiger Normen für KI für alle Beförderungsarten, insbesondere in Bezug auf die Interoperabilität und den Austausch von Daten, die durch intelligente Anwendungen erlangt werden, wobei die Datenschutzvorschriften einzuhalten sind;
3. weist auf die Rolle der Rechte des geistigen Eigentums für die weitere Entwicklung des Sektors für nachhaltige und intelligente Mobilität in der EU hin, der ein schnell wachsender und innovativer Wirtschaftszweig mit – unter anderem – großen sozialen Auswirkungen ist; fordert die Kommission auf, weiterhin Anreize für Forschung und Entwicklung im Bereich des multimodalen Verkehrs und der Anwendungen für „Mobilität als Dienstleistung“ (Mobility as a Service – MaaS) zu schaffen, indem sie – gegebenenfalls und nach Möglichkeit – öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten bereitstellt und die Rechte des geistigen Eigentums schützt; ist der Auffassung, dass die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dazu beitragen sollte, das Verkehrswesen in der EU umweltfreundlicher, intelligenter und widerstandsfähiger zu machen und dabei niemanden zurückzulassen;
4. ist der Auffassung, dass für die weitere Entwicklung einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität die Prinzipien der Sicherheit, der Nachhaltigkeit, der Effizienz und der Rechtssicherheit entscheidend sind; bekräftigt, dass es gilt, eine Mobilität, die erschwinglich und für alle zugänglich sowie sicherer und nachhaltiger ist, weiterzuentwickeln und Investitionen in diese zu tätigen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, diese Ziele bei der Umsetzung eines operativen multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes, das für nachhaltigen und intelligenten Verkehr ausgestattet ist, zu berücksichtigen, und zwar nicht nur in Bezug auf die Umwelt, sondern auch in Bezug auf die soziale Zugänglichkeit und die Wettbewerbsfähigkeit des Industriesektors der EU; fordert die Kommission auf, bei der Gestaltung, Umsetzung und Durchsetzung vertrauenswürdiger Normen für KI in der Union eng mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten; weist darauf hin, dass die EU über das Potenzial verfügt, bei der Förderung eines sozial verantwortlichen und nachhaltigen Ansatzes für KI-Technologie und deren Nutzung eine weltweit führende Rolle einzunehmen; betont, dass bei der Entwicklung, Einführung und Nutzung von künstlicher Intelligenz, Robotik und damit zusammenhängenden Technologien, einschließlich der Software, der Algorithmen und der Daten, die von solchen Technologien verwendet oder erzeugt werden, deren ökologischer Fußabdruck über ihren Lebenszyklus sowie die gesamte Lieferkette hinweg berücksichtigt werden sollten und dass sie zum ökologischen Wandel beitragen und das Ziel der Klimaneutralität sowie die Ziele der Kreislaufwirtschaft unterstützen sollten;
5. betont, dass in einem Wirtschaftszweig wie der Mobilität durch ausschließliche

Datenrechte Hindernisse für den Markteintritt und höhere Transaktionskosten entstehen können; stellt fest, dass solche Hindernisse für die Betreiber, für KMU und Start-up-Unternehmen und möglicherweise für die Öffentlichkeit von Nachteil sein können und auch ein Hindernis im Hinblick auf das Ziel, niemanden zurückzulassen, darstellen könnten; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang auf, Vorschriften für die Interoperabilität und die Übertragbarkeit von Daten für Betreiber und Nutzer einzuführen und das Risiko von Monopolen in diesem Sektor zu berücksichtigen sowie für einen Rechtsrahmen zu sorgen, der den Weg dafür ebnet, dass KMU und Start-up-Unternehmen in der EU neue Technologien entwickeln können, unter anderem indem der Zugang zu Krediten vereinfacht wird; hebt hervor, wie wichtig Aussprachen mit den beteiligten Interessengruppen sind, um mit dem Ziel, den Datenaustausch und die Datenintegration zu verbessern, in der Frage des Zugangs zu maschinengenerierten Daten voranzukommen; betont, dass dies auf der Grundlage einer starken Cyberabwehrfähigkeit und Zusammenarbeit, die auf einem gegenseitigen und fairen Datenaustausch zwischen den beteiligten Gruppen basieren, erfolgen sollte; betont, dass die industriellen Fähigkeiten im Zusammenhang mit der digitalen Lieferkette im europäischen Raum, einschließlich der Entwicklung und Herstellung von Komponenten, Softwareplattformen und Technologien für das Internet der Dinge (IoT), zur weiteren Elektrifizierung und Automatisierung von Verkehr und Mobilität gestärkt werden müssen;

6. empfiehlt, dass die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität in angemessener Weise mit der künftigen europäischen Datenstrategie, insbesondere mit dem Daten-Governance-Gesetz, verknüpft wird, wobei die Ziele einer stärker ökologisch ausgerichteten und nachhaltigeren Gesellschaft und Wirtschaft, aber auch der Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten der Bürgerinnen und Bürger nicht aus den Augen verloren werden dürfen; fordert in diesem Zusammenhang zusätzliche Kontrollen und die Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen, um für wirksame Sicherheitsvorkehrungen in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten im Rahmen der intelligenten Mobilität zu sorgen, insbesondere um den betroffenen Personen eine wirksame Interoperabilität und Übertragbarkeit ihrer personenbezogenen Daten zu ermöglichen;
7. beharrt darauf, dass Fahrzeuge und Systeme der intelligenten Mobilität gegen Cyberangriffe geschützt werden müssen, insbesondere wenn die privaten Daten der Nutzer von Verkehrsmitteln der intelligenten Mobilität betroffen sind; weist darauf hin, dass der Zugang der Nutzer zu ihren Daten für die Ermittlung von Unfallursachen, aber auch für die Wahrnehmung ihres Verteidigungsrechts im Haftungsfall unerlässlich ist;
8. betont, dass öffentliche Stellen, insbesondere diejenigen, die im Verkehrs- und Mobilitätssektor tätig sind, bei der Festlegung der Grundsätze für die Weiterverwendung der in ihrem Besitz befindlichen Daten das Wettbewerbsrecht einhalten und den Abschluss von Vereinbarungen möglichst vermeiden sollten, deren Ziel oder Wirkung darin bestehen könnte, für die Weiterverwendung bestimmter Daten ausschließliche Rechte zu schaffen; betont, dass solche Vereinbarungen nur dann zulässig sein sollten, wenn sie gerechtfertigt und für die Erbringung eines Dienstes von öffentlichem Interesse notwendig sind; weist darauf hin, dass öffentliche Stellen gemäß der Richtlinie über offene Daten verpflichtet sind, die Daten zur Weiterverwendung zugänglich zu machen; empfiehlt, dass privaten Einrichtungen, die in einem solchen

Sektor von öffentlichem Interesse tätig sind, ähnliche Verpflichtungen auferlegt werden;

9. unterstützt den Einsatz von auf den Menschen ausgerichteter künstlicher Intelligenz mit Funktionen wie der vorausschauenden Wartung für die Verkehrsträger der Zukunft, wobei auch künftig auf die zentrale Bedeutung des Faktors Mensch, die damit einhergehenden Risiken und die zusätzlichen technischen Herausforderungen – insbesondere in Bezug auf Sicherheit und Verlässlichkeit – geachtet wird und haftungsbezogene Aspekte gebührend berücksichtigt werden; fordert daher EU-Normen betreffend die Haftung von durch künstliche Intelligenz gesteuerten Verkehrsmitteln, um für Sicherheit und Rechtssicherheit zu sorgen; betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig es ist, dass die EU ihre Führungsposition bei der Herstellung von Verkehrsmitteln und bei Verkehrsdienstleistungen beibehält, und dass es notwendig ist, die globale Wettbewerbsfähigkeit durch effiziente und belastbare Logistikketten zu verbessern; stellt fest, dass zur Erreichung sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit ein hohes Maß an Ehrgeiz erforderlich ist, dass dies jedoch oft eine Preisfrage (auch in Bezug auf Fahrkartenpreise) ist, was zu Sozialdumping und ähnlichen Geschäftspraktiken führen könnte, mit denen die Kosten zum Nachteil der Arbeitnehmer im Verkehrssektor künstlich niedrig gehalten werden;
10. betont, dass die nachhaltige und intelligente Mobilität in der EU von einem neuen Rechtsrahmen profitieren würde, der sich mit neu entstehenden Technologien und deren Einsatz im Verkehrssektor, wie z. B. KI-Technologien, befasst; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass ein klarer ethischer Rahmen, einschließlich Sicherheits-, Aufsichts- und Haftungsaspekte sowie der Achtung der menschlichen Autonomie, für die Verwirklichung einer vertrauenswürdigen KI erforderlich ist, was den gemeinsamen Nutzen vergrößern und entscheidend sein wird, um Investitionen in Forschung und Innovation, die Entwicklung von Kompetenzen und die Übernahme von KI durch öffentliche Dienste zu fördern;
11. empfiehlt die Entwicklung unionsweiter zuverlässiger KI-Normen für alle Verkehrsträger, einschließlich der Automobilindustrie, und für die Prüfung von KI-fähigen Fahrzeugen und damit verbundenen Produkten und Dienstleistungen; betont zudem, dass mit dem Ansatz der EU für KI-Technologien darauf abgezielt werden sollte, das Vertrauen der Menschen zu sichern, dem öffentlichen Interesse zu dienen und die gemeinsame soziale Verantwortung zu stärken; hebt in diesem Zusammenhang die Risiken für die Sicherheit von Nutzern und Betreibern im Verkehrssektor hervor, die der Einsatz von KI birgt und die aus möglichen Konstruktionsfehlern oder schlechter Datenqualität oder -verfügbarkeit resultieren können; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es spezifischer und koordinierter Anpassungen der Haftungsregelungen in diesem Bereich bedarf, um für ein hohes Maß an Sicherheit für Reisende und Unternehmen, die in dem Sektor tätig sind, zu sorgen, insbesondere in Bezug auf die Regelung für die zivilrechtliche Haftung, den Schadensausgleich und die Verteilung und Erfüllung der Beweislast in Fällen, in denen KI-Systeme an menschlichen Entscheidungen und Ereignissen, die Personen- oder Sachschäden zur Folge haben, beteiligt sind; fordert die Kommission erneut auf, die Vorschriften über die zivilrechtliche Haftung zu aktualisieren, die für KI-gestützte Produkte und Dienste gelten, insbesondere im Bereich der nachhaltigen und intelligenten Mobilität, in dem das von Einzelpersonen im öffentlichen Raum getragene Risiko ordnungsgemäß

bewertet werden sollte;

12. bekräftigt die Notwendigkeit eines Gleichgewichts zwischen der grünen Mobilität einerseits und dem Ziel, niemanden zurückzulassen, andererseits; betont in diesem Zusammenhang, dass Mobilität zu erschwinglichen Preisen für alle verfügbar sein muss, dass ländliche und abgelegene Gebiete besser angebunden sein müssen und dass gemäß der europäischen Säule sozialer Rechte angemessene soziale Bedingungen geboten werden müssen;
13. verweist auf das Potenzial der Blockchain-Technologie im Verkehrssektor, um – unter anderem bei der Einfuhr von Rohstoffen und verarbeiteten Materialien – die ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsverpflichtungen von Unternehmen nachzuvollziehen; fordert die Kommission auf, Blockchain-Technologien in vollem Umfang zur Überwachung von Wertschöpfungsketten zu nutzen und dabei auch indirekte negative Auswirkungen wie das exponentielle Wachstum des Energieverbrauchs zu überwachen und zu vermeiden;
14. verweist darauf, dass die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) einzuhalten ist, wenn Daten von intelligenten Geräten und mobilitätsbezogener KI gesammelt und ausgewertet werden; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass zwischen nicht personenbezogenen Daten und personenbezogenen Daten richtig unterschieden werden muss; betont, dass es ermöglicht werden muss, dass Systeme vor Hacker- und Cyberangriffen schützen; hebt hervor, dass klare Datenschutz- und Sicherheitsmaßnahmen vorhanden sein sollten, wenn Verbraucherdaten gesammelt und genutzt werden; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die Einführung von KI im Verkehrswesen weiter zu fördern und sicherzustellen, dass die Grundrechte geachtet werden, insbesondere unter Berücksichtigung eines auf den Menschen ausgerichteten Ansatzes für KI-Technologien; empfiehlt, dass unnötige rechtliche Hindernisse im Zusammenhang mit ausschließlichen Rechten beseitigt werden, um das Potenzial der Nutzung nicht personenbezogener Daten zu erschließen und Innovationen in der EU zu fördern, einschließlich Entwicklungen auf der Grundlage freier und quelloffener Software; hebt hervor, dass im Rahmen jeder Verordnung oder politischen Initiative der spezifische Kontext der Mobilität und die maßgebliche Rolle der Behörden anerkannt und ihre Fähigkeit zur Erreichung der ökologischen und digitalen Ziele der EU gestärkt werden sollte;
15. betont, wie wichtig die Unterstützung von Forschung und Innovation für die Entwicklung innovativer Mobilitätstechnologien sowie wettbewerbsfähiger, nachhaltiger und kreislauforientierter Produkte und Dienstleistungen ist, um sicherzustellen, dass die Unternehmen in der EU in diesem Bereich weltweit führend bleiben; ist außerdem der Ansicht, dass die Strategie ferner darauf abzielen sollte, Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer in dem Sektor und wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Investitionen für die EU-Industrie zu schaffen; bedauert, dass in der Strategie der Kommission keinerlei konkrete Verpflichtungen oder Maßnahmen, die die Arbeitnehmer betreffen, enthalten sind; betont, dass es konkreter politischer Maßnahmen bedarf, um die bestehenden Hindernisse für Frauen, eine Tätigkeit im Verkehrssektor aufzunehmen und dauerhaft fortzuführen, zu beseitigen; betont, dass bei Fahrzeugen, die zu einem hohen Grad mit fortschrittlichen Fahrsystemen ausgestattet sind, der Fahrer weiterhin in den Mittelpunkt der Aufgabe des Fahrens gestellt werden

sollte, und dass vollautonome Fahrzeuge angemessen reguliert werden sollten, um aggressive Manöver gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu verhindern;

16. stellt fest, dass ein digitales Fahrkartensystem auf der Ebene der Union möglicherweise keine geeignete Lösung für die lokale Ebene darstellt, da dabei die Gefahr besteht, dass Kunden von lokalen Unternehmen zu internationalen Plattformen wechseln, wodurch auch die Fähigkeit der lokalen Gebietskörperschaften eingeschränkt wird, die Mobilität in ihrem Gebiet zu steuern; fordert die Kommission auf, spezifische Mittel für die Anbindung geografisch benachteiligter Gebiete bereitzustellen, um die Schaffung einer multimodalen Infrastruktur zu fördern und einen Verkehrsdienst anzubieten, in dem kein Bürger der Union diskriminiert wird; fordert ferner nachdrücklich, dass Pläne ausgearbeitet werden, die mit den Besonderheiten jedes Landes, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sowie in ländlichen Regionen und Insel- und Bergregionen, im Einklang stehen; betont, dass auf einer eher lokalen Ebene alternative Möglichkeiten für die öffentlichen Verkehrsmittel mit entsprechenden angemessenen Fahrgastrechten sichergestellt werden müssen, um den Zugang für alle zu gewährleisten; weist auf das Potenzial des intelligenten Verkehrs für die soziale Inklusion hin, insbesondere zum Nutzen von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität;
17. weist darauf hin, dass es zur Erzielung einer größeren Straßenverkehrssicherheit und -kapazität sowie zur weiteren Verringerung der Emissionen künftig wichtig ist, die Einführung obligatorischer und interoperabler „Fahrzeug-zu-X“-Kommunikationsfähigkeiten in allen Neufahrzeugen für den Straßenverkehr zu fordern; fügt hinzu, dass ein hohes Maß an Cybersicherheit von großer Bedeutung für das Funktionieren und die weitere Entwicklung des Sektors für nachhaltige und intelligente Mobilität ist;
18. hebt hervor, dass angesichts der Entwicklung von eingebetteten digitalen Inhalten und von mit dem Internet der Dinge verbundenen Gegenständen und Geräten, auch im Sektor für intelligente Mobilität, die für öffentliche Dienstleistungen geltenden Vorschriften einerseits und die Vorschriften für Verträge über die Bereitstellung digitaler Inhalte und digitaler Dienste andererseits vereinheitlicht werden sollten;
19. weist auf die am 18. Februar 2021 veröffentlichten Ergebnisse der Folgenabschätzung¹ zu den Umweltauswirkungen des Mobilitätspakets I hin; betont, dass im Rahmen aller Überarbeitungen der Vorschriften für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der Dialog auf EU-Ebene gestärkt werden muss, zuvor eine umfassende professionelle Analyse vorgenommen werden muss und die Mitgliedstaaten, Regionen und Verkehrsunternehmen konsultiert werden müssen, damit territoriale Schwerpunkte und Investitionsprioritäten ermittelt werden können und im Interesse der Rechtssicherheit eine genaue Definition des „multimodalen Systems der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ festgelegt werden kann; fordert, dass der territorialen Kontinuität im Seeverkehr besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird; betont, dass es zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des EU-Marktes notwendig ist, den Beitrag alternativer Lösungen, bei denen die EU-Industrie weltweit führend ist, zu verstärken und gleichzeitig die Entwicklung von Fachwissen in

¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_en

technologischen Kontexten abzuwarten, die noch nicht voll entwickelt oder ausschließlich Unternehmen außerhalb der EU vorbehalten sind;

20. stellt fest, dass in Nummer 10 Absatz 2 der Strategie anerkannt wird, dass nachhaltige Alternativen allgemein verfügbar sein müssen, damit ein Systemwandel erreicht werden kann; erachtet dies als „Recht auf aktive Mobilität“, d. h., dass jeder EU-Bürger, der den Weg zur Arbeit oder zur Schule zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen möchte, die Möglichkeit dazu haben und nicht durch Hindernisse wie unsichere Straßennetze daran gehindert werden sollte;
21. betont, dass Radfahren und die Nutzung von Leihfahrrädern integraler Bestandteil des multimodalen Verkehrssystems der EU sind und dass in alle einschlägigen Maßnahmen, Systeme, Projektfinanzierungen und Forschungsprojekte Systeme für Mobilität als Dienstleistung und multimodale Reiseinformationsdienste (MMTIS) aufgenommen werden sollten; betont, dass der aktiven Mobilität durch diese Maßnahmen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden sollte; ist der Auffassung, dass die Daten und Dienste im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr und der öffentlichen Fahrradvermietung als Teil dieser Integration interoperabel und für Behörden leicht zugänglich sein müssen; ist der Auffassung, dass Fahrradverkehrsdaten und -systemprozesse in alle Arbeiten zur EU-weiten Vereinheitlichung des Fahrkartenverkaufs einbezogen werden sollten.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	13.7.2021
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 21 - : 1 0 : 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Pascal Arimont, Gunnar Beck, Geoffroy Didier, Pascal Durand, Angel Dzhambazki, Ibán García Del Blanco, Esteban González Pons, Mislav Kolakušić, Sergey Lagodinsky, Gilles Lebreton, Karen Melchior, Jiří Pospíšil, Franco Roberti, Marcos Ros Sempere, Stéphane Séjourné, Raffaele Stancanelli, Adrián Vázquez Lázara, Axel Voss, Marion Walsmann, Tiemo Wölken, Javier Zarzalejos
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Alessandra Basso, Brando Benifei, Patrick Breyer, Jorge Buxadé Villalba, Andrzej Halicki, Emmanuel Maurel, Luisa Regimenti, Yana Toom, Bettina Vollath
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Gwendoline Delbos-Corfield

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

21	+
PPE	Pascal Arimont, Geoffroy Didier, Esteban González Pons, Jiří Pospíšil, Luisa Regimenti, Marion Walsmann, Javier Zarzalejos
S&D	Franco Roberti, Marcos Ros Sempere, Bettina Vollath, Tiemo Wölken
Renew	Pascal Durand, Karen Melchior, Stéphane Séjourné, Adrián Vázquez Lázara
Verts/ALE	Gwendoline Delbos-Corfield, Sergey Lagodinsky
ID	Alessandra Basso, Gilles Lebreton
ECR	Angel Dzhambazki, Raffaele Stancanelli

1	-
ID	Gunnar Beck

2	0
S&D	Ibán García Del Blanco
The Left	Emmanuel Maurel

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung