



2020/2217(INI)

27.1.2021

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu einer europäischen Datenstrategie
(2020/2217(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Roman Haider

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

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

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 19. Februar 2020 mit dem Titel „Eine europäische Datenstrategie“ (COM(2020)0066),
 - 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 Verkehrsträgern („IVS-Richtlinie“) und deren delegierter Rechtsakte,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes¹,
 - unter Hinweis auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft²,
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union³,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. März 2018 zu einer europäischen Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme⁴,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2019 zum autonomen Fahren im europäischen Verkehrswesen⁵,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2020 zu dem Thema „Der europäische Grüne Deal“⁶,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 8. Oktober 2020 zu dem Vorschlag für ein Europäisches Klimagesetz⁷,
- A. in der Erwägung, dass eine gemeinsame europäische Datenstrategie dem europäischen Verkehrs- und Tourismussektor Nutzen bringen und zum Übergang zu einem sicheren, nachhaltigen und effizienten Verkehrssystem beitragen sollte, wobei für eine

¹ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

² ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

³ ABl. L 158 vom 27.5.2016, S. 1.

⁴ ABl. C 162 vom 10.5.2019, S. 2.

⁵ Angenommene Texte, P8_TA(2019)0005.

⁶ Angenommene Texte, P9_TA(2020)0005.

⁷ Angenommene Texte, P9_TA(2020)0253.

ausreichende Interoperabilität mit anderen Sektoren Sorge getragen werden sollte, insbesondere durch Anreize für die Entwicklung von Technologien, die auf künstlicher Intelligenz (KI) beruhen; in der Erwägung, dass auf dem Marktplatz für die europäische Wirtschaft und die europäischen Unternehmen, insbesondere für Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU), faire Bedingungen geschaffen und gefördert werden sollten und ein fairer Wettbewerb zwischen den Marktteilnehmern und allen Verkehrsträgern sichergestellt werden sollte;

- B. in der Erwägung, dass eine europäische Datenstrategie zur Ausrichtung des Verkehrssektors der EU an dem europäischen Grünen Deal und zur Erreichung der Klimaziele der EU beitragen sollte; in der Erwägung, dass diese den Übergang zu einem nachhaltigen, emissionsfreien und nahtlosen multimodalen einheitlichen europäischen Verkehrsraum erleichtern sollte;
- C. in der Erwägung, dass in den Bereichen Verkehr und Tourismus tätige KMU nicht in vollem Umfang Nutzen aus den von ihnen generierten Daten ziehen; in der Erwägung, dass sich viele kleine und mittlere Unternehmen des Werts der von ihnen generierten Daten nicht bewusst sind, sie keine Instrumente zu ihrer Verarbeitung besitzen und sie nicht ausreichend darauf vorbereitet sind, in der digitalen Wirtschaft tätig zu sein;
- D. in der Erwägung, dass die Grundsätze des Schutzes der Privatsphäre und der Gewährleistung der Verbraucher- und Fahrgastrechte weiterhin im Mittelpunkt jeder europäischen Rechtssetzungsmaßnahme im Verkehrsbereich stehen sollten, auch und insbesondere dann, wenn es um die Digitalisierung geht;
- E. in der Erwägung, dass die Umsetzung einer europäischen Datenstrategie auf die Verbesserung der digitalen Wettbewerbsfähigkeit Europas, die Erreichung von Verkehrssicherheit, Interoperabilität, Kompatibilität, Kontinuität, Sicherheit der Datennutzung, die Dekarbonisierung des Verkehrs und verringerte Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, die Multimodalität des Verkehrs und die Weiterentwicklung der Digitalisierung, insbesondere elektronischer Dokumente, abzielen sollte, um den unnötigen Verwaltungsaufwand und die Kosten für Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger zu verringern, während zugleich hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden;
- F. in der Erwägung, dass die gemeinsame Nutzung von Daten im Verkehrssektor darauf ausgerichtet ist, das Verkehrsmanagement und damit die Sicherheit, Nachhaltigkeit, Datenminimierung und Effizienz des Personen- und Güterverkehrs zu verbessern; in der Erwägung, dass es von größter Bedeutung ist, den Schwerpunkt auf sensible Themen wie den Datenschutz, den Schutz der Privatsphäre, die Verbraucherrechte und die Sicherheit sensibler und personenbezogener Daten zu legen;
- G. in der Erwägung, dass ein europäischer Datenraum im Verkehrssektor nur erfolgreich sein wird, wenn es der EU gelingt, hinreichend in Technologien und Infrastrukturen zu investieren, was wiederum die technologische Unabhängigkeit Europas im Bereich der Datenwirtschaft stärken wird;
- H. in der Erwägung, dass die Union bereits Schritte zur Regelung der Nutzung und Speicherung von Daten im Verkehrssektor eingeleitet hat, unter anderem mit der

Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen⁸, der Richtlinie (EU) 2019/1936 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur⁹, der Verordnung (EU) 2019/1239 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr¹⁰ oder dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen (COM(2019)0038);

- I. in der Erwägung, dass eine europäische Datenstrategie die Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz des europäischen Verkehrs verbessern sollte; in der Erwägung, dass die Daten nach dem Grundsatz „so offen wie möglich, so eingeschränkt wie nötig“ zur Verfügung gestellt werden sollten; in der Erwägung, dass bei der Erhebung, dem Austausch und der Nutzung von Daten die Grundrechte der EU gewahrt und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet werden müssen, insbesondere im Hinblick auf die Zweckbindung und den Ausschluss ihrer Nutzung in Bereichen wie Werbung, und dass der Schutz sensibler Daten sowie die höchsten Standards der Cybersicherheit sichergestellt werden müssen;
1. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Schaffung eines europäischen Binnenmarkts für Daten, einschließlich eines gemeinsamen europäischen Raums für Mobilitätsdaten; nimmt das große, damit verbundene wirtschaftliche Potenzial zur Kenntnis; betont, dass ein solcher Datenraum der Nachhaltigkeit im europäischen Verkehr zugutekommen und gleichzeitig Vorteile für europäische Bürger, Verbraucher, Angehörige der Gesundheitsberufe, Forscher und Unternehmen unter Berücksichtigung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, ihrer Geschäftsmodelle und ihrer Geschäftsgeheimnisse bieten sollte, und zwar sowohl für diejenigen, die Daten generieren, als auch für diejenigen, die Daten aggregieren und verarbeiten, wobei gleichzeitig der unbefugte Zugriff auf sensible Daten verhindert und Cybersicherheit sowie die vollständige Einhaltung der Datenschutzvorschriften der EU gewährleistet werden sollten;
2. stellt das Ziel auf, die EU zum Weltmarktführer in den Bereichen digitale Innovation, Unternehmensdigitalisierung und intelligente Datennutzung in den Bereichen Verkehr, Mobilität und Tourismus zu machen;
3. betont, dass mit der künftigen Gesetzgebung die technologische Entwicklung, die Innovation und die Datenübertragbarkeit nicht behindert, sondern gefördert sowie Verbraucher und Fahrgäste gestärkt und in Bezug auf ihre Rechte und digitalen Pflichten sensibilisiert werden müssen, damit sie zu vollwertigen Teilnehmern im Mobilitätsdatenraum werden;
4. betont, dass dieser europäische Datenraum für die europäischen Verkehrs- und Logistiksektoren von besonderem Interesse wäre, da er das Potenzial hat, die Effizienz

⁸ Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

⁹ Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1).

¹⁰ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64).

bei der Organisation und der Steuerung von Güter- und Personenverkehrsströmen zu steigern sowie eine bessere und effizientere Nutzung von Infrastruktur und Ressourcen im gesamten transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V-Netz) zu erreichen;

5. betont ferner, dass dieser europäische Datenraum auch für eine Verbesserung der Sichtbarkeit der Lieferkette, der Echtzeit-Steuerung von Verkehrs- und Frachtströmen, der Interoperabilität und der Multimodalität sowie eine Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands entlang des TEN-V-Netzes, insbesondere auf grenzüberschreitenden Strecken, sorgen wird;
6. legt der Kommission nahe, freiwillige Programme zur gemeinsamen Datennutzung zu unterstützen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen für Unternehmen zur gemeinsamen Verwendung ihrer einschlägigen Daten zu ergreifen, gegebenenfalls durch ein auf Belohnungen basierendes System, mit dem Ziel, große Mengen von Verkehrsdaten zu bündeln und sie für Unternehmen in der EU gleichermaßen zugänglich zu machen, insbesondere für diejenigen, die aufgrund mangelnder Ressourcen nicht in der Lage waren, ihre eigenen Daten zu erheben, zu speichern und zu verarbeiten, die jedoch erforderlich sind, um die Vorteile des technologischen Fortschritts auszuschöpfen; betont, dass klare Verpflichtungen und die Haftung der Datenaggregatoren in Bezug auf den Zugang, die Speicherung, die gemeinsame Nutzung und die Verarbeitung von Daten in Verträgen festgelegt werden müssen, um den Missbrauch solcher Daten zu begrenzen;
7. betont die Notwendigkeit, Sperren seitens Dienstleistern oder technologische Sperren für öffentlich erhobene Daten zu vermeiden; betont, dass öffentliche Finanzierungsprogramme und Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge erforderlich sind, um die Kapazitäten der Behörden der Mitgliedstaaten für die Datenspeicherung und Datenverarbeitung ausreichend aufzubauen und so die gemeinsame Nutzung von Daten zwischen Unternehmen und öffentlichen Akteuren (B2G), zwischen öffentlichen Akteuren (G2G) und zwischen öffentlichen Akteuren und Unternehmen (G2B) weiter zu erleichtern;
8. nimmt die Tatsache zur Kenntnis, dass eine kleine Anzahl digitaler Plattformen aus Drittländern eine starke Position auf dem EU-Markt erlangt hat und in der Lage war, große Datenmengen zu erheben, während sie ohne formelle, strukturierte staatliche Aufsicht in einem Flickenteppich aus Datenschutzgesetzen und Selbstregulierung der Industrie in ihrem Herkunftsland tätig sind; bekräftigt angesichts dieser Tatsache, dass europäische Gesetze erarbeitet werden müssen, um die Gründung und das Wachstum digitaler Plattformen innerhalb der EU zu erleichtern, die Abhängigkeit von ausländischen Plattformen zu verringern und die europäische Wettbewerbsfähigkeit zu steigern; hält es in Fällen, in denen angemessen definierte systemische Marktungleichgewichte vorliegen und in denen dies durch ein vorrangiges öffentliches Interesse gerechtfertigt ist, für maßgebend, dass die EU verbindliche Verpflichtungen zur gemeinsamen Nutzung von Daten zwischen Unternehmen (B2B) und zwischen Unternehmen und öffentlichen Akteuren (B2G) sowie in Bezug auf den Zugang zu Daten festlegt, wobei die Rechtsvorschriften der Union zu den Rechten des geistigen Eigentums und zu Geschäftsgeheimnissen in vollem Umfang einzuhalten sind, um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, mit dem Ziel, den Aufstieg von EU-Unternehmen und KMU im Verkehrswesen zu unterstützen und gleichzeitig die Rechte

der Bürgerinnen und Bürger auf Schutz ihrer Privatsphäre zu wahren; fordert die ordnungsgemäße Umsetzung der Open-Data- und PSI-Richtlinie¹¹, in der neue Regeln für die gemeinsame Nutzung von Daten durch öffentliche Unternehmen im Verkehrsbereich vorgeschlagen wurden;

9. weist darauf hin, dass in Bezug auf die im Verkehrssektor generierten Daten die Eigentums- und Nutzungsrechte eindeutig geklärt werden müssen, um den freien Austausch und die Verarbeitung nicht-personenbezogener und anonymisierter Daten durch öffentliche und private Akteure sicherzustellen; betont, dass Rechtssetzungsmaßnahmen erforderlich sind, um Hindernisse für den Austausch und die Weiterverwendung von Daten zu beseitigen;
10. nimmt die Leitlinien des Europäischen Datenschutzausschusses¹² zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen zur Kenntnis, in denen die Notwendigkeit hervorgehoben wird, sich mit der Unterscheidung zwischen personenbezogenen und nicht-personenbezogenen Daten in solchen Fahrzeugen zu befassen und an der in Artikel 5 Absatz 3 der Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation verankerten Regel festzuhalten, wonach für den Zugriff auf und die Speicherung und Verarbeitung von Daten auf Endgeräten die vorherige Einwilligung der betroffenen Person erforderlich ist; weist auf die Bedeutung einer rechtlichen Unterscheidung zwischen personenbezogenen und nicht-personenbezogenen Daten hin, um Rechtssicherheit zu erreichen; fordert die Kommission auf, spezifische Leitlinien darüber vorzulegen, wie die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 auf gemischte Datensätze im Verkehrssektor angewandt werden sollten, wobei die uneingeschränkte Wahrung des Datenschutzes zu gewährleisten ist;
11. weist darauf hin, dass der europäische Verkehrssektor, einschließlich der logistischen Wertschöpfungskette der EU, und der Tourismussektor gemeinsam große Mengen an Daten von strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung generieren; betont, dass die weitere Digitalisierung dieser Sektoren durch die Schaffung weiterer Geschäftsmodelle und neuer Beschäftigungsmöglichkeiten das Wachstum, die Wettbewerbsfähigkeit und den Wohlstand des europäischen Verkehrs- und Tourismussektors fördern würde; betont, dass die Erhebung, der Austausch, die Nutzung von Daten darauf abzielen sollten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Effizienz zu steigern und die Emissionen zu reduzieren, und dass der Datenaustausch gefördert werden und mit geeigneten Datenschutz- und Sicherheitsvorkehrungen vereinbar sein sollte;
12. weist darauf hin, dass der öffentliche und der private Sektor sowie digitale Plattformen eine große Menge an Rohdaten, d. h. Daten, die noch nicht für die Nutzung aufbereitet wurden, und nicht-personenbezogene Daten generieren, die das Potenzial aufweisen, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Verkehrssektors dem Gemeinwohl zu dienen; fordert die Kommission auf, Anreize für die Freigabe solcher Daten als offene Daten zu schaffen und ein Modell zur Kooperation zwischen den Beteiligten zu entwickeln;

¹¹ Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Wiederverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56).

¹² Europäischer Datenschutzausschuss – Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications (Leitlinien 1/2020 zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen und mobilitätsbezogenen Anwendungen).

13. nimmt die Vorteile der gemeinsamen Nutzung von Daten für die Verkehrssicherheit und ein nachhaltiges und effizientes Verkehrsmanagement zur Kenntnis; betont jedoch, wie wichtig es ist, strenge und wirksame Maßnahmen zum Schutz personenbezogener Daten und zur Cybersicherheit zu ergreifen, um den Missbrauch bei der Verarbeitung und der gemeinsamen Nutzung von Daten zu verhindern;
14. hebt hervor, dass die ordnungsgemäße Anwendung der KI-Technologie im Verkehrswesen insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste, das Verkehrsmanagement, die Senkung der Emissionen und die Verringerung der Kosten der Branche große Chancen für die Verwirklichung einer interoperablen, effizienten, sicheren und emissionsfreien Mobilität bieten kann;
15. weist darauf hin, dass die derzeitigen Entwicklungen im Bereich der KI wie das autonome Fahren, vernetzte Fahrzeuge und Technologien zur Nutzererkennung in der Reisebranche einige große Risiken bergen, denen es zu begegnen und die es effizient zu bewältigen gilt, damit sie keine negativen Auswirkungen auf europäische Reisende und Verbraucher haben; weist in diesem Zusammenhang auf die potenziellen Risiken und die Möglichkeit der Verletzung von Datenschutzrechten beim Einsatz biometrischer Technologien hin; betont, dass die Nutzung öffentlicher und privater Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen sowie touristischer Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin ohne verpflichtende biometrische Erkennung möglich sein muss, mit Ausnahme von Fällen, in denen der Einsatz biometrischer Erkennungstechnologien aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich ist, die in den Rechtsvorschriften der EU oder der Mitgliedstaaten eindeutig festgelegt sind;
16. betont, dass dem Faktor Mensch eine entscheidende Rolle zukommt und betont, wie wichtig es ist, sicherzustellen, dass KI, Robotik und verwandte Technologien den Menschen nach wie vor konsequent in den Mittelpunkt stellen und zur Verbesserung des menschlichen Wohlbefindens und der Sicherheit sowie des Wohlergehens der Gesellschaft und der Umwelt beitragen, indem sie die Risiken verringern, die automatisierten Prozessen innewohnen können; fordert die Kommission auf, bei ihrer bevorstehenden Initiative zur künstlichen Intelligenz und deren Anwendung die spezifischen Bedürfnisse des Verkehrs- und Tourismussektors und der verschiedenen Verkehrsträgern zu berücksichtigen;
17. betont, dass ein wettbewerbsfähiger Zugang zu Daten für die Entwicklung von KI maßgebend ist, und zwar in zunehmendem Maße im Verkehrs- und Tourismussektor, und dass die Vorteile der KI-Technologie nur ausgeschöpft werden können, wenn Forschern und Unternehmern in der EU große Mengen hochwertiger Datensätze zur Verfügung stehen, die nicht übermäßig reglementiert sind, insbesondere wenn die KI-Anwendung, für die die Daten verwendet werden, keine hohen Risiken birgt;
18. betont, dass die EU ohne eine sektorspezifische Datenstrategie im Transportsektor zur Verarbeitung und Speicherung der Daten und zur Verbesserung der Datenqualität bei der Einführung der KI-Technologie im gesamten Sektor zurückfallen und dadurch an Wettbewerbsfähigkeit verlieren wird;
19. betont, dass bei den Regelungen zwischen Hoch- und Niedrigrisiko-KI unterschieden werden muss – je nachdem, wie die Daten genutzt werden; betont, dass diese

Unterscheidung nicht auf der Grundlage der Sektoren erfolgen darf, denn dies könnte unter Umständen die technologische Entwicklung in einem gesamten Sektor behindern, sondern stattdessen auf der Grundlage der Anwendungen vorgenommen werden muss, um einen präzisen Rechtsrahmen sicherzustellen und gleichzeitig unnötige administrative Hindernisse zu vermeiden;

20. weist auf die greifbare Rechtsunsicherheit hin, mit der Unternehmen und Forscher, die personenbezogene Daten verwenden, konfrontiert sind, und auf die dämpfende Wirkung, die dies auf die Innovation hat; fordert die Kommission auf, Leitlinien für vorab genehmigte Verfahren der Datennutzung sowie für die Pseudonymisierung und Anonymisierung vorzulegen, um die Rechtssicherheit für die von der Datennutzung abhängigen Akteure im Verkehrs- und Tourismussektor zu erhöhen; hält daran fest, dass die nationalen Agenturen diese Leitlinien der EU bei der Ausübung ihrer Befugnisse befolgen sollten, um für die Kohärenz der Regelungen und einen nahtlosen Datenfluss zwischen den Mitgliedstaaten Sorge zu tragen;
21. betont, dass Rechtssicherheit und eine faire Möglichkeit, die Entwicklung von Datenregeln zu überwachen und sie zu verstehen, Schlüsselfaktoren für die Freisetzung des innovativen Potenzials europäischer Unternehmen und Forscher sind;
22. betont, dass der Mangel an Interoperabilität und einheitlicher Standards den Austausch und die Zusammenstellung von Daten über Verkehr und Mobilität, die aus verschiedenen Quellen stammen, erheblich erschwert; betont, dass die schnelle Entwicklung moderner digitaler Lösungen in den Bereichen Verkehr und Tourismus, wie autonomer Fahrzeuge und intelligenter Verkehrssysteme (IVS), nicht möglich ist, ohne dass auf europäischer Ebene gemeinsame, einheitliche und strukturierte Datenformate festgelegt werden, die maschinell gelesen werden können und die auf offenen Speicherstandards beruhen sollten; weist darauf hin, welche wichtige Rolle in diesem Bereich die europäische Multi-Stakeholder-Plattform zur Normung im IKT-Bereich spielt; fordert die Kommission auf, die Entwicklung gemeinsamer Datenstandards im Verkehrssektor sicherzustellen, um die Interoperabilität, Kompatibilität und Kontinuität der Daten im Verkehrssystem zu optimieren;
23. stellt fest, dass der Erfolg einer EU-Datenstrategie, insbesondere für den Verkehrssektor, von einer soliden Industriepolitik abhängt, bei der sowohl öffentliche als auch private Investitionen in neue Dateninfrastrukturen und die Datenwirtschaft getätigt werden, mit dem Ziel, ein belastbares EU-Netzwerk aufzubauen, das den schnellen Datenverbrauch und -austausch fördert, die Interoperabilität zum Nutzen aller Beteiligten verbessert und gleichzeitig die digitale Führungsrolle Europas stärkt;
24. begrüßt den Vorschlag der europäischen Datenstrategie für kompatible Programmierschnittstellen und Datenformate, da die Interoperabilität in Bezug auf Formate auch für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen sorgt;
25. betont, welche zentrale Rolle der Verkehr spielt, um die ununterbrochene Tätigkeit anderer Sektoren wie Gesundheit, Nahrungsmittel und Fertigung zu gewährleisten; betont daher, wie wichtig es ist, Synergien zwischen den verschiedenen Datenräumen zu schaffen, die die Kommission zu entwickeln beabsichtigt, um Engpässe zu beseitigen, die Produktivität zu steigern und den freien Waren- und Personenverkehr zu

erleichtern; fordert eine verbesserte Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten, um den grenzüberschreitenden Verkehr von Daten über Sektoren hinweg zu erleichtern, und zwar durch einen Dialog zwischen Regierungen und Interessenträgern mit dem Ziel, einen gemeinsamen Weg der Datenerhebung auf der Grundlage der Grundsätze der Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Interoperabilität und Wiederverwendbarkeit zu schaffen;

26. fordert die Kommission auf, das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) für den Schwerlastverkehr als wirksames Instrument zur Überwachung von Lastkraftwagen und zur Sicherstellung der Rückverfolgbarkeit von Waren in Echtzeit zu fördern; betont, dass dies die Kosten für Behandlungen und Krankenhausaufenthalte aufgrund von Verkehrsunfällen senken und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen würde, während gleichzeitig die Verarbeitung von Daten in Echtzeit (z. B. Daten über verfügbare Parkplätze) sichergestellt würde; nimmt zur Kenntnis, dass das GNSS den Strafverfolgungsbehörden bei der Verhinderung illegaler Handlungen nützlich sein könnte;
27. stellt fest, dass sich europäische Unternehmen, die in bestimmten Drittländern tätig sind, zunehmend mit ungerechtfertigten Behinderungen und digitalen Schranken konfrontiert sehen; begrüßt die Zusage der Kommission, solche ungerechtfertigten Behinderungen für den internationalen Datenverkehr in bilateralen Gesprächen und internationalen Foren, einschließlich der WTO, zu thematisieren;
28. fordert die Kommission auf, die Möglichkeiten zur Erleichterung des Datenflusses mit strategisch wichtigen Drittstaaten unter vollständiger Einhaltung des *Besitzstands der EU* zum Datenschutz zu prüfen; stellt in diesem Zusammenhang fest, dass Anforderungen an die Datenlokalisierung gegebenenfalls vermieden werden sollten, die Daten durch die Freihandelsabkommen der EU abgedeckt sein müssen und die Bemühungen um den Abschluss von Angemessenheitsbeschlüssen mit Drittländern beschleunigt werden müssen;
29. hebt hervor, dass der Datenaustausch die Effizienz des Verkehrsmanagements und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsträger verbessern könnte; hebt die potenziellen Vorteile der gemeinsamen Nutzung von Daten, wie die Echtzeit-Navigation zur Verkehrsvermeidung und Echtzeit-Benachrichtigungen über Verspätungen von öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Einsparung zusätzlichen Arbeitsaufwands, für mehr Effizienz und zur Vermeidung von Engpässen hervor; betont jedoch, wie wichtig es ist, weitreichende und wirksame Maßnahmen in Bezug auf die Cybersicherheit zu ergreifen, um Missbrauch bei der Verarbeitung und dem Austausch von Daten zu vermeiden, und einen gemeinsamen Nenner für die Bewältigung diesbezüglicher technischer und rechtlicher Probleme zu finden, insbesondere auf grenzüberschreitenden Strecken;
30. weist darauf hin, dass Privatunternehmen im Verkehrssektor eine bedeutende Menge an Daten generieren, die im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse oder bei der Erfüllung von Aufgaben entstehen, die zum Teil mit öffentlichen Mitteln finanziert werden, z. B. im Rahmen des öffentlichen Verkehrs; betont, dass diese Art von Daten aufgrund ihrer Bedeutung und ihres großen Werts für die Gesellschaft zur Verfügung gestellt und für Zwecke von allgemeinem Interesse

wiederverwendet werden sollten, wobei ein hohes Schutzniveau für personenbezogene Daten sichergestellt werden muss; fordert die Kommission auf, die ordnungsgemäße Nutzung und den Schutz personenbezogener Daten, die von verkehrs- und tourismusbezogenen Anwendungen und Diensten gesammelt werden – einschließlich der Rückverfolgbarkeit von Verkehrsnutzern, Fahrgästen und Verbrauchern dieser Anwendungen –, sicherzustellen;

31. nimmt die Arbeit der Agentur der Europäischen Union für Netz- und Informationssicherheit (ENISA) zur Sicherung kritischer Verkehrsinfrastrukturen zur Kenntnis; weist auf das enorme Potenzial des Internets der Dinge für den Verkehr hin, das eine bessere Leistungsfähigkeit, erhöhte Sicherheit und einen effizienten Echtzeit-Service gewährleistet; hebt hervor, dass Technologien der nächsten Generation im Verkehr Daten in der Nähe ihres Entstehungsortes (dezentrale Datenverarbeitung) speichern werden, wodurch sich zusätzliche Cyberrisiken ergeben; fordert ein koordiniertes Vorgehen der EU bei der Festlegung gemeinsamer Protokolle zur Gewährleistung der Sicherheit beim Zugang zu, der Speicherung und der Verarbeitung von Daten im gesamten Verkehrssektor;
32. betont, dass die gemeinsame Nutzung von Daten im europäischen Verkehrssektor grenzüberschreitende TEN-V-Infrastrukturprojekte erleichtern könnte, die oft vor besonderen Herausforderungen hinsichtlich der Koordinierung der Genehmigungsverfahren stehen; hebt hervor, dass ein europäischer Datenraum, der eine Zunahme des Datenaustauschs und der Digitalisierung bewirkt, positive Auswirkungen auf die Umsetzung der Richtlinie über ein intelligentes TEN-V („Smart TEN-T“) und folglich auf die Umsetzung von EU-Maßnahmen zur Vereinfachung von Genehmigungsverfahren, grenzüberschreitenden Beschaffungsverfahren und anderen Verwaltungsverfahren haben könnte; betont, dass diese Vereinfachung der Verfahren von entscheidender Bedeutung ist, um die Umsetzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes effizienter voranzubringen und technische Hindernisse sowie den Verwaltungsaufwand und damit die Wahrscheinlichkeit von Verzögerungen und Kostensteigerungen bei TEN-V-Verkehrsinfrastrukturprojekten zu verringern;
33. betont, dass europäische Partnerschaften eine wichtige Rolle bei der Förderung von Innovation und Forschung im Bereich der Leistung und Sicherheit des Verkehrssektors spielen könnten; betont, dass die gemeinsame Nutzung von Daten von besonderer Bedeutung für die Stärkung der Rolle der europäischen Partnerschaften sein könnte; weist darauf hin, dass europäische Partnerschaften in den verschiedenen Verkehrsträgern einen sehr positiven Einfluss auf die sichere, nachhaltige und intelligente Nutzung des TEN-V haben können;
34. betont, dass die Frage der gemeinsamen Datennutzung zwischen öffentlichen Akteuren (G2G) in grenzüberschreitenden Transaktionen, insbesondere in Bezug auf Informationen über die Vergangenheit von Gebrauchtwagen, reguliert werden muss; weist darauf hin, dass sich das Fehlen eines einheitlichen grenzübergreifenden Systems für den Austausch von Fahrzeuginformationen negativ auf die Straßensicherheit und den Schutz der Verbraucher vor Betrug auswirkt;
35. betont, wie wichtig der Datenaustausch für die Schaffung interoperabler multimodaler Systeme der Fahrkartenausstellung ist; betont den besonderen Bedarf an durchgehenden

Fahrkarten im Bahnsektor und fordert die Kommission auf, den Datenaustausch zwischen verschiedenen Bahnbetreibern zu ermöglichen, um den internationalen Bahnverkehr zu erleichtern;

36. betont, wie wichtig der Datenaustausch für neue Marktteilnehmer und Innovation ist; hebt die Vorteile der gemeinsamen Nutzung von Daten im Verkehrssektor hervor, insbesondere im Hinblick auf Systeme der Fahrkartenausstellung, sowohl für Unternehmen als auch für Verbraucher;
37. weist auf die Bedeutung des Datenaustauschs zwischen Fahrzeugen, zwischen den Verkehrsinfrastrukturen, zwischen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur sowie zwischen Mitgliedstaaten hin; fordert die Kommission auf, für die Interoperabilität zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastrukturen zu sorgen;
38. fordert die Kommission auf, die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) im europäischen Bahnnetz zügig abzuschließen, um die Vorteile eines interoperablen Signalgebungssystems zu nutzen;
39. fordert eine Datenstrategie, die auf die Nachhaltigkeit aller Verkehrsträger abzielt; weist darauf hin, dass die Eisenbahn der Verkehrsträger ist, der sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr insgesamt den geringsten CO₂-Fußabdruck aufweist;
40. fordert, dass die Umsetzung der Rechtsvorschriften im Bereich Verkehr überwacht wird, insbesondere der Verordnung (EU) 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, der Richtlinie (EU) 2019/1936 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur¹³ und der Verordnung (EU) 2019/1239 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr, um sicherzustellen, dass Unternehmen unterstützt werden, die Digitalisierung gefördert wird und der Datenaustausch sowohl zwischen Unternehmen und Verwaltungen (B2A), zwischen Unternehmen und Verbrauchern (B2C), zwischen Unternehmen (B2B), zwischen Unternehmen und öffentlichen Akteuren (B2G) und zwischen öffentlichen Akteuren und Unternehmen (G2B) verbessert wird;
41. betont, dass ein EU-Gesetzgebungsvorschlag erforderlich ist, in dem ein Governance-Rahmen für den Zugang zu Daten für Behörden und Unternehmen vorgesehen ist, der auch für Technologieentwickler zugänglich ist; ist der Ansicht, dass die Wiederverwendung von Daten durch Unternehmen und die Öffentlichkeit dazu beitragen könnte, große gesellschaftliche Herausforderungen zu bewältigen und die wirtschaftliche Entwicklung in Europa anzukurbeln;
42. schlägt vor, dass die Kommission im Zuge des Verfahrens zur Schaffung eines Regulierungsrahmens für den interoperablen Datenaustausch im Schienenverkehr die Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems¹⁴ und die Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 vom 11. Dezember 2014 über die technische

¹³ ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1.

¹⁴ ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11.

Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union¹⁵ überprüft;

43. betont, dass intelligente, nachhaltige und erschwingliche Lösungen für Bürgerinnen und Bürger und Behörden im Bereich der städtischen und zwischenstädtischen Mobilität, wie integrierte Systeme zur Fahrkartenausstellung, entwickelt werden müssen und gleichzeitig ein öffentliches Verkehrssystem geschaffen werden muss, das für alle zugänglich, erschwinglich, inklusiv, intelligent, nachhaltig, effizient und frei von Diskriminierung aufgrund von ethnischer Herkunft, Identität oder sexueller Orientierung ist; weist in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung des Konzepts Mobility as a Service (MaaS) (Mobilität als Dienstleistung) und dessen potenziellen Nutzen im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris und den Klimazielen des europäischen Grünen Deals hin; fordert die Kommission nachdrücklich auf, den Grundsatz „Daten für das öffentliche Wohl“ zu wahren, die von aktiven Verkehrsträgern generierten Daten in vollem Umfang zu berücksichtigen und die gemeinsame Nutzung von Datensätzen zu erleichtern, mit dem Ziel, die Forschung voranzutreiben und die Einführung von Maßnahmen zur Förderung der Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger der EU zu beschleunigen; fordert die Kommission darüber hinaus auf, dazu beizutragen, dass alternative Verkehrsmittel mithilfe digitaler Plattformen bereitgestellt werden, mit denen die gemeinsame Nutzung dieser Verkehrsmittel, u. a. Car-Sharing und Bike-Sharing, gefördert wird;
44. betont, dass die Digitalisierung von Unterlagen im Güter- und Personenverkehr darauf ausgerichtet sein sollte, die Kosten und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen, Behörden und Nutzer zu verringern und so dazu beizutragen, dass diese Vorgänge effizienter und nachhaltiger werden, wobei sichergestellt werden muss, dass Arbeitsplätze erhalten bleiben, indem regelmäßig Schulungen, Umschulungen und Weiterbildungen zur Entwicklung der Datenkompetenz in der Belegschaft durchgeführt werden, was sich auch positiv auf das Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen auswirkt; unterstreicht, wie wichtig digitale Kompetenzen und innovative Technologien für die Verbesserung der Effizienz und Nutzerfreundlichkeit des europäischen Verkehrssektors sind; fordert, dass Betreiber aus allen Mitgliedstaaten, insbesondere KMU, in die Lage versetzt werden, Verkehrsdienstleistungen im Binnenmarkt frei zu erbringen, indem ihre Identität und ihre Zulassungen unkompliziert überprüft werden;
45. betont, dass traditionelle Beschäftigungsverhältnisse im Verkehrssektor von heute stark abnehmen oder sich neue Rollen entwickeln werden, für die neue Kompetenzen erforderlich sein werden; betont, dass Programme zur Weiterbildung und Umschulung von Arbeitnehmern im Verkehrswesen erforderlich sind, um die Datenkompetenz in der Belegschaft zu entwickeln, wobei sichergestellt werden muss, dass die Rechte der Arbeitnehmer geschützt werden;
46. fordert die Kommission auf, der Situation von Start-up-Unternehmen und KMU besondere Aufmerksamkeit zu widmen und die künftigen Rechtsvorschriften so zu gestalten, dass die Bedingungen für diese Unternehmen verbessert werden;
47. betont, dass die Einführung von Anforderungen, die Start-up-Unternehmen und KMU

¹⁵ ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438.

im digitalen Sektor behindern, vermieden werden muss, um eine Vielfalt von Akteuren zu bewahren, einen zufriedenstellenden Wettbewerb zu gewährleisten und die Entstehung von Monopolen zu verhindern;

48. weist darauf hin, dass geltende Richtlinien wie die IVS-Richtlinie nicht durch ein übergeordnetes Regelwerk geschwächt werden sollten und die Erleichterung eines den Datenaustausch ermöglichenden Umfelds in den kommenden Jahren für die EU von entscheidender Bedeutung sein wird; fordert die Kommission auf, den Austausch von Daten, insbesondere im Bereich der Fahrkarten- und Buchungssysteme, in die bevorstehende Überarbeitung der IVS-Richtlinie aufzunehmen;
49. weist darauf hin, wie wichtig es für den Tourismussektor ist, Daten – wirtschaftlicher, ökologischer und soziokultureller Art – zu erheben und zu analysieren, um die Entscheidungsfindung öffentlicher und privater Akteure zu unterstützen und durch die Kombination von amtlichen Statistiken, Echtzeitdaten und Big Data die Anpassung des Angebots von Produkten und Dienstleistungen im gesamten Ökosystem des Tourismussektors zu ermöglichen;
50. fordert die Schaffung eines europäischen Datenraums für den Tourismus mit dem Ziel, allen Akteuren in diesem Sektor, insbesondere KMU, zu helfen, von riesigen Datenmengen bei der Umsetzung von Politik und Projekten auf regionaler und lokaler Ebene zu profitieren, die wirtschaftliche Erholung zu erleichtern und die Digitalisierung voranzutreiben;
51. weist auf den enormen Nutzen der Daten für den Tourismussektor hin, die die Arbeit der nationalen, regionalen und lokalen Regierungen bei der Ausarbeitung von Maßnahmen zur Sicherung der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit des Tourismus erheblich erleichtern werden; weist auf die Vorteile der Nutzung von Datensätzen im Hinblick auf die Kreislaufwirtschaft, den Umgang mit großen Menschenmengen, die Kundenerfahrung und Programme für Sprachdienstleistungen für den Tourismus hin;
52. bedauert, dass die Kommission den Tourismussektor nicht in die europäische Datenstrategie einbezogen hat, da dieser Sektor heutzutage stark davon abhängig ist, dass Verbraucher digitale Plattformen nutzen; fordert die Kommission auf, den Tourismussektor in den Governance-Rahmen für gemeinsame Datenräume einzubeziehen, damit sich das gesamte Ökosystem des Tourismussektors voll und ganz der Innovation, Digitalisierung und Nachhaltigkeit verschreiben kann;
53. weist darauf hin, dass Daten ein effizientes Element im Kampf gegen geschlechtsspezifische Voreingenommenheit sein können, und fordert die Verwendung unvoreingenommener Datensätze, um die Sicherheit von Frauen im Verkehrswesen zu verbessern;
54. fordert die Kommission nachdrücklich auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Strategien zur Förderung der Bildung in MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technologie) mit dem Ziel der Entwicklung von Talenten in diesen Bereichen zu entwickeln; betont, wie wichtig es ist, solche Talente zu halten, indem Karrierewege in Bereichen wie Software-Engineering und in der Datenwissenschaft geschaffen werden, mit einem besonderen Schwerpunkt auf der

Gleichstellung der Geschlechter in diesem Sektor, während gleichzeitig Forschungsanstrengungen finanziert werden, die zur Schaffung von europäischem Know-how führen, das für die Entwicklung von Technologien der nächsten Generation notwendig ist;

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| | | | | | | | |
|---|--|----|----|----|---|----|---|
| Datum der Annahme | 26.1.2021 | | | | | | |
| Ergebnis der Schlussabstimmung | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;">+:</td> <td style="text-align: right;">44</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </table> | +: | 44 | -: | 2 | 0: | 2 |
| +: | 44 | | | | | | |
| -: | 2 | | | | | | |
| 0: | 2 | | | | | | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski | | | | | | |
| Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter | Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper | | | | | | |

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

| 44 | + |
|--------------|--|
| EKR | Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |
| ID | Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo |
| NI | Mario Furore |
| EVP | Magdalena Adamowicz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| Renew Europe | Izaskun Bilbao Barandica, José Ramón Bauzá Díaz, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen |
| S&D | Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Isabel García Muñoz, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov |
| GUE/NGL | Clare Daly, Elena Kountoura |
| Grüne/EFA | Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz |

| 2 | - |
|--------------|------------------|
| NI | Dorien Rookmaker |
| Renew Europe | Dominique Riquet |

| 2 | 0 |
|---------|-----------------------|
| EKR | Peter Lundgren |
| GUE/NGL | Anne-Sophie Pelletier |

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung