25.06.18**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - In - R - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 969. Sitzung des Bundesrates am 6. Juli 2018

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität - eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft**COM(2018) 283 final****A****Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, mit der Strategie für die Mobilität der Zukunft eine sichere, vernetzte und automatisierte Mobilität zu unterstützen und dabei auch gesellschaftliche und umweltbezogene Fragen zu berücksichtigen.
2. Der Bundesrat stellt fest, dass automatisierte und vernetzte Fahrzeuge zur grundlegenden Veränderung der Mobilitätsmuster führen können. Sie können einen Beitrag leisten, die Verkehrssicherheit in Europa zu erhöhen und die Umweltbelastung durch den Verkehrssektor zu mindern. Dazu ist es jedoch notwendig, dass die Industrie und die öffentliche Hand ihren Gestaltungsspielraum aktiv wahrnehmen. Es gilt, die Teilhabe aller Bevölkerungsschichten an bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten auch nach Einführung der automatisier-

ten Mobilität zu sichern. Auswirkungen der automatisierten Mobilität auf die Strukturen des öffentlichen Personennahverkehrs sind zu berücksichtigen.

3. Der Bundesrat betont aber, dass eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität der Schutz personenbezogener Daten, der Schutz der Privatsphäre und die Sicherheit vor externen Angriffen und Manipulationen sein muss.
4. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass bei der Preisgabe von personenbezogenen Daten die Freiwilligkeit gewahrt bleiben muss. Soweit die Notwendigkeit gesehen wird, Fahrzeugbewegungsdaten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und anderen zwingenden Gründen des Allgemeinwohls zu erfassen, sollte dies vorrangig in anonymisierter Weise und ohne Identifizierbarkeit des Fahrzeugs erfolgen. Die Preisgabe personenbezogener Daten, die eine Identifizierung des Fahrzeugs, des Fahrzeughalters oder des Fahrzeugführers ermöglichen, muss weiterhin davon abhängen, dass die betroffene Person hierin einwilligt.
5. Darüber hinaus sollte dafür Sorge getragen werden, dass auch weiterhin die Zustimmung zur Erfassung und Übermittlung von personenbezogenen Daten über Fahrzeugnutzung und –bewegung nicht Voraussetzung für eine Teilnahme am Straßenverkehr ist.
6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die Auswirkungen der automatisierten Mobilität auf umweltbezogene Fragen stärker in der europäischen Strategie und daraus folgende Maßnahmen berücksichtigt werden. Hier gilt es nicht nur die Potenziale, sondern auch die Risiken umfassend zu untersuchen und zu bewerten, um entsprechende Weichenstellungen vornehmen zu können.
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bei der weiteren Entwicklung der automatisierten Mobilität sicherzustellen, dass unerwünschte Effekte, die den Zielen einer nachhaltigen Mobilität zuwiderlaufen, vermieden werden. Es gilt ein ressourcenschonendes, multimodales, vernetztes und kundenfreundliches Mobilitätssystem zu erreichen, das dazu führt, dass das jeweils optimale Verkehrsmittel im Rahmen eines gestuften Systems zum Einsatz kommt.

...

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass in der geplanten Prioritätenliste der verkehrsbezogenen Anwendungsfälle für groß angelegte Tests insbesondere solche Anwendungsfälle priorisiert werden, die ein hohes Potential haben, zu einer hohen Gesamteffizienz, niedrigen Emissionen und hohen Teilhabepotenzialen des Verkehrssystems beizutragen.

9. Der Bundesrat betont, dass den spezifischen Gefahren durch das Fahren mit hoch- und vollautomatisierten Systemen, insbesondere wenn ein erhöhtes Betriebsrisiko vermutet wird, auch bei Haftungsfragen Rechnung getragen werden muss. Im Gegensatz zu den Autoherstellern werden die Verbraucherinnen und Verbraucher durch zusätzliche Pflichten (Einsatz eines Datenschreibers), aber nicht zuletzt auch durch die zu erwartende Prämienerrhöhung im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung belastet. Der Bundesrat bittet daher, zu prüfen, ob die Gefährdungshaftung proportional zum Grad der Automatisierung des Fahrsystems auf die Hersteller ausgedehnt werden kann.

B

10. Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten**,
der **Rechtsausschuss**,
der **Verkehrsausschuss** und
der **Wirtschaftsausschuss**
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.