

**11.07.08**

## **Unterrichtung**

durch das  
Europäische Parlament

---

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 204330 - vom 8. Juli 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung am 19. Juni 2008 angenommen.

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Juni 2008 zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ (2007/2259(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“: „Sensibilisierung für die Bedeutung der IKT für intelligentere, sicherere und sauberere Fahrzeuge“ (KOM(2006)0059) (Initiative „Intelligentes Fahrzeug“),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Neue Impulse für eCall – ein Aktionsplan (dritte eSafety-Mitteilung)“ (KOM(2006)0723),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an den Europäischen Rat und das Europäische Parlament „Eine Energiepolitik für Europa“ (KOM(2007)0001),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „i2010 – Jahresbericht über die Informationsgesellschaft 2007“ (KOM(2007)0146),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Für eine europaweit sicherere, sauberere und effizientere Mobilität: Erster Bericht über die Initiative „Intelligentes Fahrzeug““ (KOM(2007)0541),
- unter Hinweis auf die Empfehlung der Kommission vom 22. Dezember 2006 über sichere und effiziente bordeigene Informations- und Kommunikationssysteme: Neufassung des europäischen Grundsatzkatalogs zur Mensch-Maschine-Schnittstelle<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 27. April 2006 zur Straßenverkehrssicherheit: Verbreitung des eCall-Systems unter den Bürgern<sup>3</sup>,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Januar 2007 zum Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbzeitbewertung<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. L 32 vom 6.2.2007, S. 200.

<sup>2</sup> ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.

<sup>3</sup> ABl. C 296 E vom 6.12.2006, S. 268.

<sup>4</sup> ABl. C 244 E vom 18.10.2007, S. 220.

- unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 12. Juli 2007 zu „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 24. Oktober 2007 zu der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 15. Januar 2008 zu CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert<sup>3</sup>,
  - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0169/2008),
- A. in der Erwägung, dass die vom Verkehr verursachten Umweltkosten auf 1,1 % des europäischen Bruttoinlandsprodukts geschätzt wurden,
- B. in der Erwägung, dass der Verkehr für 30 % des gesamten Energieverbrauchs in der Europäischen Union verantwortlich ist, wobei 60 % davon auf den Straßenverkehr entfallen,
- C. in der Erwägung, dass der Autoverkehr derzeit etwa 12 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Europäischen Union verursacht,
- D. in der Erwägung, dass bei der Tagung des Europäischen Rates am 8./9. März 2007 in Brüssel das Ziel festgelegt wurde, die Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2020 um 20 % zu senken,
- E. in der Erwägung, dass die Kommission das Ziel verfolgt, bei allen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bis 2012 mittlere CO<sub>2</sub>-Emissionen von 120 g/km zu erreichen,
- F. in der Erwägung, dass die Europäische Union das im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik gesetzte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis 2010 um 50 % im Vergleich zu 2001 zu senken, noch nicht erreicht hat,
- G. in der Erwägung, dass Schätzungen der Kommission zufolge mit eCall, dem EU-weiten bordeigenen Notrufsystem, jedes Jahr bis zu 2 500 Menschen in der Europäischen Union das Leben gerettet werden könnte, wenn es vollständig aufgebaut ist,

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0345.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2007)0469.

<sup>3</sup> Angenommene Texte, P6\_TA(2008)0007.

- H. in der Erwägung, dass laut entsprechenden Forschungsarbeiten der Universität Köln auf europäischen Straßen jedes Jahr 4 000 Menschenleben gerettet und 100 000 Verletzte vermieden werden könnten, wenn alle Fahrzeuge mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ausgerüstet wären,
- I. in der Erwägung, dass der Markt für tragbare Navigationsgeräte von 3,8 Millionen verkauften Geräten im Jahr 2005 auf über 9 Millionen verkaufte Geräte im Jahr 2006 gewachsen ist,
- J. in der Erwägung, dass technische Sicherheitssysteme oft dazu verleiten, dass der Mensch sich sicherer fühlt und daher mit weniger Verantwortungsbewusstsein das Fahrzeug lenkt, und dass es daher notwendig ist, in erster Linie auch die Fahrzeughalter entsprechend zu schulen und eine intelligentere Fahrweise zu fördern,
1. begrüßt die Initiative „Intelligente Fahrzeuge“ und die Fortschritte, die in ihren drei Kernbereichen – Koordinierung der interessierten Kreise, Forschung und technologische Entwicklung und Sensibilisierung – erreicht wurden;
  2. vertritt die Ansicht, dass intelligente Fahrzeugsysteme dazu beitragen können, Staus, Umweltverschmutzung sowie die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen zu verringern, ihre Verbreitung auf dem Markt jedoch noch zu gering ist;
  3. ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten durch gemeinsame Technologieinitiativen eSafety-Initiativen fördern und sich aktiver daran beteiligen sollten und dass weitere Anreize für private Investitionen im Bereich der Forschung und Entwicklung ins Auge gefasst werden sollten;
  4. sieht sich dadurch ermutigt, dass bisher dreizehn Mitgliedstaaten und drei Nicht-EU-Staaten die eCall-Absichtserklärung unterzeichnet haben, und bekräftigt seine Unterstützung für diese Maßnahme;
  5. fordert die Mitgliedstaaten auf, im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätige Einrichtungen zu ermutigen, Unfallsimulationstraining anzubieten, da die Zahl der Verkehrstoten besonders durch aktiven Einsatz von Unfallvermeidungstechniken und Erste-Hilfe-Leistung verringert werden kann; ist der Ansicht, dass Schulungseinrichtungen das richtige Notverhalten lehren sollten;
  6. fordert die übrigen Mitgliedstaaten dringend auf, die Erklärung umgehend, vorzugsweise vor Mitte 2008 zu unterzeichnen, um die rasche Einführung dieses potenziell lebensrettenden Systems zu unterstützen, und betont, dass es notwendig ist, dass die Kommission den Rechtsrahmen für die vollständige Harmonisierung des Standardnotrufs (112) sowie für das eCall-System (E112) EU-weit weiterentwickelt;
  7. fordert die Kommission auf, die von den Fahrzeugherstellern hierfür bereits verwendeten Übertragungsmethoden auf ihre Eignung zu prüfen;
  8. bekräftigt seine Unterstützung für das Programm Galileo und seine vielen potenziellen Merkmale, die die Informationen in Bezug auf diese Initiativen zuverlässiger machen könnten;

9. erinnert daran, dass es das erklärte Ziel der Kommission ist, eine hundertprozentige Ausrüstung aller Neufahrzeuge mit der elektronischen Stabilitätskontrolle ab 2012 zu erreichen;
10. erinnert daran, dass bereits über seit langem bekannte, einfache Maßnahmen wie Gewichtseinsparungen bei Sitzen oder Reifen, Wärmespeicher bei Motoren oder Bremsenergie-Rückgewinnung der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werden kann, dass dies aber in viele Fahrzeuge nicht integriert ist; fordert deshalb die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, auch diese technisch einfacheren Maßnahmen für jedes Auto zu verlangen;
11. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf zu prüfen, welche Bedeutung der Entwicklung neuer Systeme zur Unfallvermeidung einschließlich neuer Werkstoffe und automatischer Verbindungen sowohl zwischen Fahrzeugen als auch zwischen Fahrzeug und Straße durch aktive Sensoren zukommt;
12. unterstreicht die Bedeutung einer rechtzeitigen und umfassenden Markteinführung intelligenter Fahrzeugsysteme, da sich solche Systeme auch durch ihre Fähigkeit auszeichnen, sich mit den intelligenten Infrastrukturen wechselseitig zu beeinflussen; erinnert daran, dass elektronische Systeme einer regelmäßigen technischen Inspektion bedürfen;
13. fordert daher die Mitgliedstaaten und die Kommission zur Erarbeitung von Leitlinien auf, die die Mitgliedstaaten ermutigen, Anreize für ökologische Merkmale und für Sicherheitsvorrichtungen in Fahrzeugen einzuführen;
14. fordert die interessierten Kreise auf, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Bezahlbarkeit dieser neuen Vorrichtungen sicherzustellen und damit die Verbrauchernachfrage zu erhöhen;
15. fordert ferner die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, ihre Bemühungen zur Schaffung steuerlicher Anreize für die Anschaffung von Fahrzeugen mit ökologischen Ausstattungen und intelligenten Sicherheitsvorrichtungen, wie sie bereits für den Kauf von schadstoffärmeren Fahrzeugen bestehen, fortzusetzen;
16. fordert die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Automobilindustrie auf, kurz gefasste, klare und verständliche Informationen im Rahmen von Sensibilisierungsmaßnahmen bereitzustellen, um ein möglichst breites Publikum einschließlich Autohändler und Fahrschulen zu erreichen und über intelligente Fahrzeugsysteme zu informieren;
17. fordert, dass die geschaffenen Anreize mit den Maßnahmen zur Ausbildung von Fahrzeugführern im Bereich der Prävention und Sicherheit im Straßenverkehr kombiniert werden;
18. ist der Auffassung, dass aus einer besseren wechselseitigen Beeinflussung zwischen intelligenten Geräten in den Fahrzeugen und in die Infrastruktur integrierten Vorrichtungen, die miteinander kommunizieren, Nutzen für die Straßenverkehrssicherheit gezogen werden kann;

19. schlägt vor, dass die Kommission ihr Augenmerk vor allem auf die Mitgliedstaaten richtet, in denen intelligente Systeme noch wenig verfügbar sind;
20. ist sich der Tatsache bewusst, dass die Einführung neuer Technologien schrittweise erfolgen sollte;
21. unterstreicht, dass die Initiative „Intelligentes Fahrzeug“ nicht vollständig verwirklicht werden kann, wenn sie von Initiativen für intelligente Straßen abgetrennt wird;
22. begrüßt daher, dass sich die Kommission verpflichtet hat, von 2008 an ein Programm ins Leben zu rufen, um die Verkehrsinfrastruktur auf die Einbindung kooperativer Systeme vorzubereiten, und dass die Kommission bei der Zuweisung und Harmonisierung von Frequenzen intelligenter Verkehrssysteme für kooperative Systeme mit dem Funkfrequenzausschuss zusammenarbeitet;
23. betont, dass es kohärenter sektorübergreifender Strategien auf EU-Ebene bedarf und dass die politischen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie, die Telekommunikationsbranche, die Rettungsdienste, die öffentliche Ordnung und Sicherheit, öffentliche Bauaufträge und Infrastruktur, Forschungsinstitute und Hochschulen verbessert werden müssen, um Anreize für eine Weiterentwicklung präventiver Sicherheitsanwendungen und -technologien zu bieten;
24. fordert die Beteiligten auf, ein geeignetes „intelligentes Umfeld“ auf Straßen und innerhalb der Infrastrukturen zu schaffen, damit intelligente Anlagen gut funktionieren und in vollem Umfang ausgenutzt werden können, einschließlich einer besseren Bewirtschaftung der Straßenkapazität und intelligenter Straßenüberwachungssysteme (Überwachung in Echtzeit);
25. fordert die Automobilindustrie auf, bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge die neuesten Sicherheitsvorrichtungen zu berücksichtigen sowie Messvorrichtungen und Anzeigen für den Energieverbrauch und die umweltrelevanten Daten wie z. B. den realen CO<sub>2</sub>- und Feinstaub-Ausstoß vorzusehen;
26. weist darauf hin, dass auf Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) gestützte Systeme durch ein effizienteres Verkehrsmanagement, geringeren Kraftstoffverbrauch und Förderung eines ökologischen Fahrverhaltens zur Senkung der Schadstoffemissionen beitragen können;
27. ersucht die Kommission, Methoden für die Messung der Auswirkungen der IKT auf CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entwickeln bzw. bereits vorhandene Ergebnisse zu koordinieren und mitzuteilen;
28. stellt fest, dass der Einsatz und die Verfügbarkeit tragbarer oder mobiler IKT-gestützter Gerätesysteme zugenommen hat und der Markt für diese Geräte weiterhin kontinuierlich wächst;
29. ruft die Beteiligten dazu auf, Maßnahmen zu erarbeiten, um die sichere Verwendung dieser Geräte und ihren sicheren Einbau zu gewährleisten und die Mensch-Maschine-Interaktion zu vereinfachen;

30. weist darauf hin, dass dem Datenschutz angemessen Rechnung getragen werden muss, und sieht der Veröffentlichung des Verhaltenskodex des eSafety-Forums für den Datenschutz entgegen;
31. unterstreicht die Bedeutung eines vom Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen definierten offenen Standards zur Einführung von eCall-Diensten auf europäischer Ebene;
32. begrüßt die Verhandlungen über die freiwillige Vereinbarung zur Aufnahme von eCall in die Standardausstattung aller Neufahrzeuge ab 2010;
33. begrüßt die Verhandlungen über ein internationales Übereinkommen für eine globale technische Regelung, das die technischen Spezifikationen für die elektronische Stabilitätskontrolle enthalten soll, und ersucht die Kommission um einen Bericht über den Stand der Verhandlungen und die in diesem Sinne vereinbarten Maßnahmen;
34. erwartet künftige Berichte über die Entwicklung der Initiative „Sichereres, saubereres, effizienteres und intelligentes Fahrzeug“;
35. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.