

Memo

Thema:	Überarbeitete ITS Richtlinie der EU – Stellungnahme
Autoren:	Dr. Claus Habiger, Christian Roszak, Frank Fickel, Steve Schneider, Teilnehmer des Workshops
Datum:	17.03.2022
Verteiler:	EU-Kommission, Vorstand ITS Germany, ITS mobility

1 Hintergrund und Ziele

Die Europäische Kommission hat am 14.12.2021 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU (ITS Richtlinie) veröffentlicht. Die öffentliche Konsultation für diese Richtlinie läuft bis zum 20.03.2022. ITS Germany e.V. beabsichtigt, sich gemeinsam mit ITS mobility e.V. an dieser Konsultation zu beteiligen und eine Rückmeldung abzugeben.

Dieses Dokument enthält eine erste Analyse des Vorschlags der Richtlinie und deren erwarteten Auswirkungen auf die deutsche ITS Industrie im Speziellen und den Mobilitätswandel im Allgemeinen.

2 Inhalt der ITS Richtlinie

Der Vorschlag beinhaltet im Wesentlichen eine Fortschreibung der Richtlinie 2010/40/EU.

Neben semantischen Ergänzungen und Klarstellungen beschränken sich die Änderungen auf die Einfügung von Artikeln zur Bereitstellung von Daten (Artikel 6a) und ITS Diensten (Artikel 6b) sowie der Festlegung eines EU-Systems für das Management von Sicherheitsberechtigungen nachweisen von C-ITS-Diensten (Artikel 10a).

Die entsprechenden Aspekte werden im Folgenden detaillierter analysiert.

2.1 Pflicht zur Bereitstellung von Daten

Artikel 6a ist wie folgt verfasst: „Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für jede in Anhang III aufgeführte Datenart so früh wie möglich, spätestens jedoch bis zum jeweiligen in dem genannten Anhang festgelegten Zeitpunkt Daten mit der für die Datenart angegebenen geografischen Abdeckung verfügbar sind.

Die Mitgliedstaaten stellen bis zu demselben Zeitpunkt sicher, dass diese Daten über die nationalen Zugangspunkte zugänglich sind. „ (Europäische Kommission I, 2021).

Dabei fällt auf, dass zwar geregelt wird, dass die im Anhang III genannten Datenarten zur Verfügung gestellt werden müssen, jedoch keine explizite Verpflichtung zur Erhebung dieser Daten zu den genannten Zeitpunkten postuliert wird. Des Weiteren ist weder explizit festgelegt, dass Infrastrukturen geschaffen werden müssen, die die komplette Prozesskette von der Datenerhebung bis zur Bereitstellung der Daten an den Nationalen Zugangspunkt (NAP) in Echtzeit gewährleisten,

[ITS Germany – Bundesverband der Wirtschaft und Wissenschaft für Verkehrstechnologien und intelligente Mobilität e.V.](#)

Suarezstraße 26 ▪ 14057 Berlin ▪ Fon: +49 30 39902320 ▪ Fax: +49 30 39902322 ▪ www.itsgermany.org ▪ info@itsgermany.org

Registergericht / Registration Court: Amtsgericht Berlin-Charlottenburg ▪ Registernummer / Company Registration Number: VR 37673 B

Vertreten durch / Represented by: Markus Wartha (Präsident), Dr. Claus Habiger, Christian Roszak, Prof. Dr.-Ing. Michel Stepping (Vizepräsidenten)

[ITS mobility e.V.](#)

Hermann-Blenk-Str. 18 ▪ 38108 Braunschweig ▪ Fon: +49 531 2317210 ▪ Fax: +49 531 23172119 ▪ www.its-mobility.de ▪ info@its-mobility.de

Registergericht / Registration Court: Amtsgericht Braunschweig ▪ Registernummer / Company Registration Number: VR 200598

Vertreten durch / Represented by: Thomas Krause (Vorstandsvorsitzender), Christoph Steinkamp, Prof. Dr. David M. Woisetschläger (Stellvertreter)

noch ist festgelegt, dass existierende Systeme entsprechend aufzurüsten sind. Obwohl ITS Germany und ITS mobility hier die Mitgliedsstaaten auch in der Verpflichtung zur Erhebung der Daten und der Etablierung entsprechender Infrastrukturen sehen, könnte diese Formulierung dahingehend interpretiert werden, dass die Mitgliedsstaaten lediglich dazu verpflichtet werden, eine Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die erhobene Daten an die nationalen Zugangspunkte liefert. Grundsätzlich ist dies zwar zu begrüßen, eine solche Interpretation bliebe jedoch weit hinter den Notwendigkeiten des Mobilitätswandels (und des Beitrags der Mobilität zur Emissionsreduktion) zurück.

Wir empfehlen Artikel 6a so zu fassen, dass dieser die Mitgliedsstaaten explizit auch zur Erhebung der Daten verpflichtet.

Wir empfehlen weiter, Artikel 6a so zu erweitern, dass dieser die Mitgliedsstaaten auch dazu verpflichtet, Infrastrukturen zu schaffen, die die komplette Prozesskette, von der Datenerhebung bis zur Bereitstellung der Daten an den Nationalen Zugangspunkt, in Echtzeit gewährleisten und existierende Systeme entsprechend aufzurüsten.

Anhang III der vorgeschlagenen ITS Richtlinie (Europäische Kommission II, 2021) regelt, welche Daten wann zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Erhebung eines Großteils der darin enthaltenen Datentypen basiert auf digitalen Infrastrukturkomponenten, die heute an den, im Anhang III definierten, Straßennetzen teilweise nur partiell installiert sind. So sind zum Beispiel in der Bundesrepublik Deutschland aktuell (Stand 02/2022) an Autobahnen nur sehr wenige Parkplätze mit Informationen über die dynamische Verfügbarkeit von Lkw-Stellplätzen ausgerüstet.

Obwohl die Technologien zur Verfügung stehen und die deutsche ITS Industrie bereit ist das Straßennetz mit den entsprechenden Installationen auszurüsten, scheint eine Ausrüstung des gesamten transeuropäischen Straßennetzes und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen (Europäische Kommission II, 2021) wenig realistisch. Die Gründe hierfür reichen von prozessualen (e.g. Planung, Ausschreibung, Zuschlag und Bau) bis hin zu budgetären Gründen.

Wir empfehlen die Pflicht zur Verfügungstellung der Datentypen zu staffeln und gleichzeitig die Zeiträume zu entspannen. Im Falle von Daten zu sicheren Parkplätzen für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (Europäische Kommission II, 2021) könnte eine Staffelung wie folgt aussehen:

Datenart	Geographische Abdeckung	Datum
Arten von Daten zu sicheren Parkplätzen für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission):		
- Statische Daten zu den Parkplätzen	Das transeuropäische Straßennetz und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen	31.12.2023
- Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes	Das transeuropäische Straßennetz und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen	31.12.2024
- dynamische Daten über freie Stellplätze, einschließlich der Angabe, ob der Parkplatz belegt	Das transeuropäische Straßennetz	31.12.2025

oder geschlossen ist oder wie viele Stellplätze verfügbar sind		
- dynamische Daten über freie Stellplätze, einschließlich der Angabe, ob der Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele Stellplätze verfügbar sind	andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen und autobahnähnliche Straßen	31.12.2030

Die Regelungen zur Bereitstellung der anderen Datenarten sollten entsprechend überarbeitet werden. **Hierzu stellen wir gerne unser Knowhow zur Verfügung.**

Die überarbeitete ITS Richtlinie beschränkt sich in der Verpflichtung zur Bereitstellung von Daten im Wesentlichen auf Infrastrukturdaten. Fahrzeugdaten bleiben jedoch von der Verpflichtung ausgenommen. Für den Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmern sind Fahrzeugdaten jedoch für die Koordination mit Infrastruktur-Detektionsdaten unerlässlich. Diese gemeinsamen Daten werden für den Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmern kumuliert. Daraus entstehen Handlungsempfehlungen sowohl auf Infrastrukturseite als auch in den Vehikeln für entsprechende Warnungen und Fahrmanöver.

Darüber hinaus helfen Fahrzeugdaten die Effizienz der Verkehrsmanagement-Zentralen zu erhöhen, indem zum Beispiel die „Floating Car Data“ (Cooperative Awareness Messages) mit Ergänzungen für automatisierte Fahrfunktionen von den Fahrzeugen an die Infrastruktur gesendet werden. Die Automobilhersteller haben sich zum Green Deal bekannt und sollten ihrerseits ebenfalls ein großes Interesse daran haben, diese Daten einem umweltsensitiven Verkehrsmanagement zur Verfügung zu stellen.

Wir empfehlen Artikel 6a so zu ergänzen, dass Fahrzeughersteller dazu verpflichtet werden, Daten, die im öffentlichen Interesse sind (zum Beispiel sicherheitsrelevanten Daten oder „Floating Car Data“) dem nationalen Zugangspunkt als Open Data und in der notwendigen Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen.

2.2 Pflicht zur Bereitstellung von ITS Diensten

Die überarbeitete ITS Richtlinie regelt im neu eingefügten Artikel 6b und dem dazugehörigen Anhang IV die Einführung eines „Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen“ (Europäische Kommission II, 2021). Es werden jedoch keine Aussagen zu weiteren, zum Beispiel auf den Daten aus Anhang III basierenden, Diensten gemacht. Mobilitätsdaten entfalten jedoch ihre volle Wirkung nur in entsprechenden übergeordneten Diensten. Auch diese Beschränkung bleibt hinter Notwendigkeiten des Mobilitätswandels (und des Beitrags der Mobilität zur Emissionsreduktion) sowie der Bekenntnis der Automobilindustrie zum Green Deal zurück.

Wir empfehlen die überarbeitete ITS Richtlinie so zu fassen, dass sie progressive Rahmenbedingungen für die Entwicklung und den Markteintritt innovativer neuer, auf den Daten aus Anhang III basierender, Dienste schafft.

2.3 Kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)

Der Vorschlag zur Überarbeitung der ITS Richtlinie beinhaltet in Anhang I (Europäische Kommission II, 2021) einen angepassten vorrangigen Bereich IV „Kooperative, vernetzte und automatisierte

Mobilitätsdienste“ „bei der Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen“ (Europäische Kommission I, 2021). Dieser besticht durch seine Streichung der Thematik einer offenen fahrzeuginternen Plattform und der Ergänzung von Spezifikationen für Dienste sowie für das Management von Sicherheitsberechtigungsnachweisen von C-ITS-Diensten in der EU. Letzteres wird in einem neuen Artikel 10a direkt aufgegriffen.

Artikel 10a ist wie folgt verfasst: „In den Spezifikationen für den vorrangigen Bereich gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d, die von der Kommission in Ausübung ihrer Befugnisse nach Artikel 7 Absatz 1 zu beschließen sind, **wird das in Anhang I Nummer 4.3 genannte EU-System für das Management von Sicherheitsberechtigungsnachweisen von C-ITS-Diensten festgelegt**. Das System schließt die folgenden Funktionen ein:

- a) für die C-ITS-Zertifikatregeln zuständige Behörde,
- b) C-ITS Trust List Manager (Manager der Liste vertrauenswürdiger Zertifikate),
- c) C-ITS-Kontaktstelle.

Die Kommission ist dafür verantwortlich, dass diese Funktionen wahrgenommen werden.“

Europäische OEMs und Straßenbetreiber setzen kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilitätsdienste auf Basis solcher Public-Key-Infrastrukturen bereits ein, um die Verkehrssicherheit vertrauensvoll zu verbessern. Eine zuverlässige Datenübertragung muss dienstspezifisch gewährleistet werden. Der Vorschlag der Europäischen Kommission gibt OEMs und Straßenbetreibern daher Rechtssicherheit für die weitere Einführung von C-ITS.

Obwohl C-ITS heute in erster Linie auf die Verkehrssicherheit ausgerichtet ist, sind die Technologien und Prozesse auch eine entscheidende Grundlage für das vernetzte automatisierte Fahren in Europa. Als solche bergen sie zusätzliches Potenzial, um das Ziel der Vision Zero zu erreichen.

Darüber hinaus enthält der Vorschlag aber keine weiteren Regelungen zu kooperativen intelligenten Verkehrssystemen (C-ITS). Diese, vor allem die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und digitaler Mobilitätsinfrastruktur (V2I), stellen jedoch eine weitere Schlüsselkomponente des Mobilitätswandels dar. Aktuell ist die Marktentwicklung von C-ITS Systemen jedoch durch eine mangelnde Regulierung und den sich daraus ergebenden Unsicherheiten von Marktteilnehmern behindert.

Um die Europäische ITS Industrie weiterhin zur weltweiten technologischen Führung zu befähigen, sind konkrete Regelungen bezüglich C-ITS Technologien notwendig. Ob dies im Rahmen der ITS Richtlinie oder als gesonderte Richtlinie (oder Delegierter Verordnung) geschehen sollte, ist zu diskutieren.

3 Fazit

ITS Germany e.V. und ITS mobility e.V. begrüßen ausdrücklich die Initiative der Europäischen Kommission, die nicht mehr aktuelle ITS Richtlinie aus dem Jahre 2010 zu überarbeiten und an die Erfordernisse des Klimawandels und der Resilienz anzupassen.

Sie bleibt jedoch an vielen Stellen hinter diesen zurück. Wir empfehlen die in Abschnitt 2 ausführlichen Empfehlungen wie folgt umzusetzen:

- Artikel 6a sollte so gefasst werden, dass
 - nicht nur die Zurverfügungstellung, sondern auch die Erhebung der Daten in Anhang III explizit gefordert wird.
 - die Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet werden, Infrastrukturen so aufzubauen und aufzurüsten, dass diese die komplette Prozesskette, von der Datenerhebung bis zur Zurverfügungstellung am nationalen Zugangspunkt, in der notwendigen Leistungsfähigkeit gewährleisten.

- die Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Daten, die im öffentlichen Interesse sind (zum Beispiel sicherheitsrelevante Daten oder “Floating Car Data“), dem nationalen Zugangspunkt als Open Data und in der notwendigen Leistungsfähigkeit zur Verfügung zu stellen.
- Die Verpflichtung zur Bereitstellung der Datentypen in Anhang III sollte gestaffelt und die entsprechenden Zeiträume entspannt werden. In Abschnitt 2.1 wird dies exemplarisch dargestellt.
- Artikel 6b sollte so gefasst werden, dass er, zusätzlich zu der Verpflichtung der Zurverfügungstellung der Datendienste in Anhang IV, progressive Rahmenbedingungen für die Entwicklung und den Markteintritt neuer innovativer Dienste schafft.
- Um die europäische ITS Industrie weiterhin zur Technologieführerschaft zu befähigen, sollte die Kommission konkrete Regelungen bezüglich C-ITS Technologien schaffen.

Darüber hinaus begrüßen wir ausdrücklich die Betonung von Interoperabilität und Rückwärtskompatibilität sowie die Unterstützung von Vertrauen und Sicherheit in dem Vorschlag der Europäischen Kommission. Dieser bietet eine Grundlage für die Konsolidierung der erzielten Fortschritte und ermöglicht der europäischen ITS Industrie und europäischen Technologien, ihre Führungsrolle auf dem Gebiet weiter auszubauen.

Die für die Automatisierung notwendigen Systeme bedürfen einer „funktional sicheren“ Systemarchitektur. Dieser Aspekt bedarf einer entsprechenden Unterstützung durch die ITS Richtlinie für die Level der Automatisierung und der sicheren Durchführung im laufenden Betrieb von automatisierten Fahrfunktionen - mit und ohne Unterstützung durch die Infrastruktur.

Interoperabilität stellt sicher, dass die ausgetauschten Informationen von allen Nutzern verstanden werden können. Sie ist der Schlüssel zur Integration verschiedener Fahrzeuge und Infrastrukturbetreiber in eine einzige vertrauenswürdige Kommunikationsumgebung, sowie für die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer.

Rückwärtskompatibilität stellt sicher, dass der bereits erfolgte Rollout von C-ITS Fahrzeugen und C-ITS Infrastruktur zukünftig gesichert betrieben werden kann.

Einheitliche Sicherheitsberechtigungs nachweise stellen sicher, dass ITS Anwendungen, die der Verkehrssicherheit dienen und Leben retten, jederzeit vertrauenswürdig sind, unabhängig von der Art des Verkehrsteilnehmers, der Quelle der Daten oder des genutzten Mediums. Sie müssen daher Teil desselben Vertrauensauthentifizierungssystems sein.

4 Verweise

Europäische Kommission I. (14. 12 2021). Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zur Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

Europäische Kommission II. (14. 12 2021). Anhänge des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zur Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.