EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 21.10.2014
COM(2014) 642 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung der 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung ... 3
1.1. Richtlinie 2010/40/EU ... 3
1.2. Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU ... 5
2. Analyse der Durchführung der Richtlinie 2010/40/EU ... 5
2.1. Arbeitsprogramm der Kommission ... 5
2.2. Delegierte Rechtsakte für Spezifikationen ... 5
2.2.1. Methodik ... 5
2.2.2. Vorrangige Maßnahmen ... 6
2.2.3. Andere Maßnahmen in den vorrangigen Bereichen und anderswo ... 9
2.3. Vorschläge für die Einführung ... 9
2.3.1. Der interoperable EU-weite eCall-Dienst (vorrangige Maßnahme d) ... 9
2.3.2. Andere vorrangige Maßnahmen (c und e) ... 10
2.4. Normen ... 10
2.5. Nicht verbindliche Maßnahmen ... 11
2.5.1. Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten ... 11
2.5.2. Leitlinien für urbane IVS ... 11
2.6. Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten ... 11
2.7. Haftung ... 12
2.8. Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten ... 12
2.8.1. Bericht über nationale Aktivitäten und Projekte in den vorrangigen Bereichen ... 12
2.8.2. Informationen über nationale IVS-Maßnahmen, die für den folgenden Fünfjahreszeitraum vorgesehen sind ... 12
2.9. Europäische IVS-Beratergruppe ... 13
3. Effizienz und Angemessenheit der Richtlinie 2010/40/EU und der Befugnisübertragung ... 14
3.1. Verschiedene Konfigurationen ... 14
3.2. Ausübung der Befugnisübertragung ... 15
3.3. Weiterverfolgung der Spezifikationen ... 16
4. Verwendete und benötigte Finanzmittel ... 17
5. Schlussfolgerung ... 18

1. EINLEITUNG

1.1. Richtlinie 2010/40/EU

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[1] („IVS-Richtlinie“ oder „Richtlinie 2010/40/EU“) trat im August 2010 in Kraft, und zwar nach einem zügig verlaufenen Rechtsetzungsverfahren, das den Willen der Gesetzgeber bezeugte, in diesem Politikbereich schnell Fortschritte zu machen.

Ziel der IVS-Richtlinie ist es, die koordinierte Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr (und an den Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern) in ganz Europa zu beschleunigen. Sie enthält eine Liste von sechs vorrangigen Maßnahmen:

a) Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationsdienste;

b) Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste;

c) Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten;

d) harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung[2];

e) Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge;

f) Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

Außerdem sind darin vorrangige Bereiche aufgeführt, in denen die Arbeiten fortgeführt werden müssen: Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten (vorrangiger Bereich I); Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement (vorrangiger Bereich II); IVS-Anwendungen zur Erleichterung der Straßenverkehrssicherheit (vorrangiger Bereich III); Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur (vorrangiger Bereich IV). Diese vier vorrangigen Bereiche entsprechen den ersten vier vorrangigen Aktionsbereichen des IVS-Aktionsplans[3].

Gemäß Artikel 6 der IVS-Richtlinie müssen zunächst Spezifikationen für die sechs vorrangigen Maßnahmen erlassen werden, bevor Spezifikationen für andere Maßnahmen in den vorrangigen Bereichen festgelegt werden. Da die sechs vorrangigen Maßnahmen zu den vorrangigen Bereichen I und III gehören, konzentrierten sich die Arbeiten an den Spezifikationen vor allem auf diese beiden vorrangigen Bereiche.

Die Richtlinie 2010/40/EU sieht ein Vorgehen in zwei Schritten vor:

---

1 ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm

3 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:DE:NOT

- zunächst wird die Kommission ermächtigt, mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Spezifikationen – einschließlich der funktionalen, technischen, organisatorischen und dienstebezogenen Bestimmungen – zu beschließen, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und dem Betrieb intelligenter Verkehrssysteme (IVS) zu gewährleisten[4];
- in einem zweiten Schritt legt die Kommission dann spätestens 12 Monate nach Erlass der für eine vorrangige Maßnahme erforderlichen Spezifikationen dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß Artikel 294 AEUV gegebenenfalls einen Vorschlag für die Einführung dieser vorrangigen Maßnahme vor. Für alle derartigen Vorschläge muss die Kommission eine Folgenabschätzung und eine Kosten-Nutzen-Analyse durchführen[5].

Zu diesem Zweck stellte die Kommission ein Arbeitsprogramm[6] auf, in dem sie die im Rahmen der IVS-Richtlinie auszuführenden Arbeiten festlegte und deren Prioritäten weiter präzisierte (siehe 2.1).

Um Behörden und private Akteure in die Durchführung der Richtlinie 2010/40/EU einzubeziehen, wird die Kommission von dem Europäischen IVS-Ausschuss, dem Vertreter der Mitgliedstaaten angehören, und von der IVS-Beratergruppe, die sich aus hochrangigen Vertretern der IVS-Interessenträger zusammensetzt, unterstützt.

Zu den Aufgaben der Kommission gehört ferner die Annahme von Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten[7] sowie die regelmäßige Berichterstattung über die erreichten Fortschritte.

Neben der Erfüllung ihrer besonderen Pflichten in Bezug auf Vertraulichkeit, Sicherheit und Haftung[8] müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die festgelegten Spezifikationen bei der Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten in ihrem Hoheitsgebiet angewandt werden. Außerdem müssen sie sich hinsichtlich der vorrangigen Bereiche um Zusammenarbeit bemühen, wenn keine Spezifikationen festgelegt wurden. Die Pflicht der Mitgliedstaaten zur Berichterstattung ist in Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU festgelegt. Die Berichte sollen bessere Einblicke in die verschiedenen Tätigkeiten und Absichten der Mitgliedstaaten ermöglichen und durch eine größere Anerkennung des Mehrwerts intelligenter Verkehrssysteme Impulse für die Verkehrspolitik im nationalen Umfeld geben.

Gemäß Artikel 17 Absatz 4 der IVS-Richtlinie muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre einen Bericht über die Fortschritte bei der Durchführung der Richtlinie vorlegen. Darin ist eine Analyse der

---

4 Artikel 3 der IVS-Richtlinie.

5 Artikel 6 der IVS-Richtlinie.

6 Das Arbeitsprogramms für die Anwendung der Richtlinie 2010/40/EU wurde am 15. Februar 2011 von der Kommission beschlossen (K(2011) 289 endg.), http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_de.pdf.

7 Durchführungsbeschluss der Kommission vom 13. Juli 2011 zur Annahme von Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 193 vom 23.7.2011, S. 48).

8 Siehe Artikel 10 und 11 der IVS-Richtlinie.

Funktionsweise und Durchführung der Artikel 5 bis 11 und des Artikels 16, einschließlich der verwendeten und benötigten Finanzmittel, beizufügen. Außerdem ist darin zu prüfen, ob möglicherweise Änderungen an der genannten Richtlinie erforderlich sind. Darüber hinaus muss die Kommission gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie spätestens sechs Monate vor Ablauf eines Zeitraums von fünf Jahren ab dem 27. August 2010 einen Bericht über die übertragenen Befugnisse vorlegen.

Mit dem vorliegenden Bericht kommt die Kommission beiden obengenannten Verpflichtungen nach. Beigefügt ist dem Bericht außerdem eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans sowie eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die Analyse der gemäß Artikel 17 Absätze 1 und 2 der IVS-Richtlinie eingereichten Berichte der Mitgliedstaaten von 2011 (nationale Aktivitäten und Projekte in den vorrangigen Bereichen) und 2012 (für den folgenden Fünfjahreszeitraum vorgesehene nationale IVS-Maßnahmen).

1.2. Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU

Nach Artikel 18 der Richtlinie hatten die Mitgliedstaaten bis zum 27. Februar 2012 Zeit, um die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, und diese der Kommission mitzuteilen.

Nur sieben Mitgliedstaaten hatten der Kommission ihre nationalen Umsetzungsmaßnahmen fristgerecht mitgeteilt. Mehrere Mitgliedstaaten brauchten über ein Jahr länger und der letzte Mitgliedstaat meldete seine endgültigen Umsetzungsmaßnahmen erst am 2. Januar 2014. Auf den Sitzungen des IVS-Ausschusses erklärten mehrere Mitgliedstaaten, dass dies die Schwierigkeit bei der Umsetzung der Richtlinie verdeutliche, da sie sehr wenige wirklich konkret umzusetzende Sofortmaßnahmen enthalte und eher einen Rahmen darstelle, der den Erlass nachfolgender Regulierungsmaßnahmen zulasse.

2. ANALYSE DER DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2010/40/EU

2.1. Arbeitsprogramm der Kommission

Wie in Artikel 17 Absatz 5 der IVS-Richtlinie vorgesehen nahm die Kommission entsprechend dem in der Richtlinie festgelegten Zeitplan und nach Anhörung des Europäischen IVS-Ausschusses ein Arbeitsprogramm an.

Das Arbeitsprogramm gilt für den Zeitraum 2011–2015 und gibt einen allgemeinen jährlichen Überblick über die wichtigsten Aufgaben und Tätigkeiten der Kommission im Zusammenhang mit der Durchführung der IVS-Richtlinie in diesem Zeitraum. Im seinem Mittelpunkt stehen die Ausarbeitung der Spezifikationen für die sechs vorrangigen Maßnahmen und die voraussichtlichen Termine für deren Annahme.

2.2. Delegierte Rechtsakte für Spezifikationen

2.2.1. Methodik

Die Ausarbeitung der Spezifikationen erfolgte in Übereinstimmung mit der Rahmenvereinbarung über die Beziehungen zwischen dem Europäischen Parlament

und der Europäischen Kommission[9] und der Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über delegierte Rechtsakte[10].

Die Maßnahmen und Aufgaben zur Ausarbeitung der Spezifikationen umfassten Folgendes:

- Sammlung vorhandener Beiträge und Ergebnisse aus europäischen Studien, Forschungsprojekten, nationalen Durchführungsprojekten, öffentlichen Konsultationen, bestehenden Tätigkeiten in Verbänden, Beiträge von Interessenträgern usw.;
- Kosten-Nutzen-Analyse;
- Defizitanalyse und Analyse der Anforderungen und möglichen Konzepte, insbesondere in Form von öffentlichen Online-Konsultationen der Kommission zur Einholung von Meinungen und Stellungnahmen der Bürger, Interessenträger und Mitgliedstaaten;
- Konsultationen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten und dem Europäischen Datenschutzbeauftragten zu den Spezifikationsentwürfen. Während der Ausarbeitung der Delegierten Rechtsakte wurden dem Europäischen Parlament und dem Rat alle einschlägigen Unterlagen zugeleitet, und Sachverständige des Parlaments wurden zu den Expertensitzungen eingeladen;
- Stellungnahme der Europäischen IVS-Beratergruppe zu den Spezifikationsentwürfen.

Diese Vorbereitungsarbeiten wurden erheblich durch verschiedene Maßnahmen, Studien, Workshops usw. unterstützt, die im Zusammenhang mit der Durchführung des IVS-Aktionsplans stattfanden (siehe die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans).

2.2.2. Vorrangige Maßnahmen

Die sechs vorrangigen Maßnahmen zur Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen sind in Artikel 3 und Anhang I der IVS-Richtlinie aufgeführt.

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der IVS-Richtlinie sollte die Kommission bis zum 27. Februar 2013 die Spezifikationen für eine oder mehrere der vorrangigen Maßnahmen erlassen. Außerdem wurden im Arbeitsprogramm der Kommission folgende Termine für die Annahme von Spezifikationen für die ersten sechs vorrangigen Maßnahmen festgelegt:

a) Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationsdienste: 4. Quartal 2014;

b) Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste: 4. Quartal 2013;

---

[9] ABl. L 304 vom 20.11.2010, S. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

c) Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten: 4. Quartal 2012;

d) harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung: 4. Quartal 2012;

e) Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge: 4. Quartal 2012;

f) Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge: 4. Quartal 2013.

Erlassene Spezifikationen

Die Kommission erließ – unter Einhaltung des gesetzten Termins 27. Februar 2013 – am 26. November 2012 mit der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes[11] eine erste Reihe von Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme **d**. Diese Delegierte Verordnung legt die – auf Normen beruhenden – Spezifikationen für die Aufrüstung der Infrastrukturen der Notrufabfragestellen fest, die für eine ordnungsgemäße Annahme und Bearbeitung von eCall-Notrufen erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität des harmonisierten EU-weiten eCall-Dienstes zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die vorrangige Maßnahme c erließ die Kommission am 15. Mai 2013 die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer[12]. Sie legt die Spezifikationen fest, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Nutzung von Daten und Verfahren für bestimmte verkehrssicherheitsrelevante Vorkommnisse sicherzustellen. Die Delegierte Verordnung ist sowohl an öffentliche als auch private Beteiligte gerichtet und sieht die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Daten ohne zusätzliche Kosten für die Endnutzer über einen nationalen Zugangspunkt in einem genormten Format (DATEX[13]) vor, wodurch sie im Hinblick auf potenzielle Anwender solcher Daten zur Interoperabilität und Berechenbarkeit beiträgt. In dem für die Ausarbeitung dieser Spezifikationen zur Verfügung stehenden Zeitrahmen war es jedoch nicht möglich, ausführliche Qualitätsanforderungen anzugeben. Deshalb wurde eine Taskforce unter Einbeziehung öffentlicher und privater Interessenträger eingesetzt, die sich mit Qualitätskriterien sowie mit Überwachungs- und Beurteilungsmethoden befasst.

Im Hinblick auf die vorrangige Maßnahme e erließ die Kommission am 15. Mai 2013 die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge[14]. Sie legt die Spezifikationen fest, die

---

11 ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1.

12 ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6.

13 DATEX: europäische technische Spezifikation für Modellierung und Austausch von IVS-Informationen.

14 ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1.

erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und dem Betrieb von Informationsdiensten sicherzustellen. Die Delegierte Verordnung ist sowohl an öffentliche als auch private Beteiligte gerichtet und legt die Elemente fest, die notwendig sind, um Informationsdienste in harmonisierter Weise bereitzustellen, darunter auch fortgeschrittene Merkmale in Bezug auf dynamische Informationen. Wie bei der vorrangigen Maßnahme c sind die Qualitätsanforderungen jedoch minimal.

Die Ausarbeitung dieser drei Spezifikationen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten in eigens dazu anberaumten Expertensitzungen[15], zu denen das Europäische Parlament und der Europäische Datenschutzbeauftrage eingeladen wurden, sowie nach Anhörung der Interessenträger, insbesondere in Form von öffentlichen Online-Konsultationen und Workshops.

Laufende Arbeiten an den verbleibenden vorrangigen Maßnahmen

In Vorbereitung der Arbeiten an den Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme a zu EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten wurden bereits mehrere Initiativen ergriffen (1. Aufruf für intelligente Mobilität[16], Studien, Workshops und öffentliche Konsultationen[17]). Ziel ist der Erlass dieser Spezifikationen im Jahr 2015. Parallel dazu hat die Kommission eine Diskussion[18] über eine mögliche Initiative bezüglich des Zugangs zu multimodalen Verkehrsdaten begonnen, um zu klären, wie Verkehrsdaten, die alle Verkehrsträger und Mobilitätsdienste abdecken, zugänglich gemacht werden können. Diese Überlegungen führten in einem ersten Schritt im Juni 2014 zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Fahrplan zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformations-, -planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste“[19]. In Abhängigkeit vom Ausgang der entsprechenden Folgenabschätzung, die im Laufe des Jahrs 2014 abzuschließen ist, wird dies möglicherweise in einen Vorschlag für eine Rechtsvorschrift über den Zugang zu multimodalen Reise- und Verkehrsdaten münden.

In Bezug auf die vorrangige Maßnahme b zu EU-weiten Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten hat die Kommission bereits mehrere Workshops und Expertensitzungen veranstaltet, um die Ausarbeitung der Spezifikationen vorzubereiten. Ziel ist der Erlass dieser Spezifikationen bis Ende 2014. Diese Verzögerung gegenüber dem anfänglich geschätzten Zeitplan Frist erklärt sich durch den entsprechend Anhang I der IVS-Richtlinie sehr breiten Anwendungsbereich dieser Spezifikationen und durch die Notwendigkeit, mit den Mitgliedstaaten zu einem gemeinsamen Verständnis bezüglich des Anwendungsbereichs der Spezifikationen zu gelangen. In ihrem Mittelpunkt stehen die Voraussetzungen für EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, weshalb sie sich auch stärker auf die zugrundeliegenden Prozesse und weniger auf die Dienste selbst beziehen.

Bezüglich der Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme f zur Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere

---

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941.

16 Erster „Smart Mobility Challenge“: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_de.htm.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

19 SWD(2014) 194 final.

gewerbliche Fahrzeuge hat die Kommission mehrere Konsultationen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten und den wichtigsten Interessenträgern durchgeführt. Wie die Gespräche verdeutlicht haben, konnten es nur wenige Parkplatzbetreiber im Jahr 2014 Reservierungsdienste anbieten (nur 2 % der Parkplätze), so dass derzeit kein Bedarf an Spezifikationen für die Parkplatzreservierung besteht. Die Entwicklung wird jedoch weiter verfolgt, und dieses Thema gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft. Sollte eine Normung nötig werden, könnte sie auch im größeren Zusammenhang der anstehenden e-Freight-Initiative erwogen werden.

2.2.3. Andere Maßnahmen in den vorrangigen Bereichen und anderswo

Gemäß Artikel 6 der IVS-Richtlinie muss die Kommission Spezifikationen für andere in Anhang I der IVS-Richtlinie aufgeführte Maßnahmen in vorrangigen Bereichen erlassen, sobald die Spezifikationen, die für die vorrangigen Maßnahmen erforderlich sind, erlassen worden sind. Wie in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans dargelegt wurde, haben Arbeiten an *kooperativen Systemen* begonnen, und zwar auf der Grundlage von Forschungsprojekten und zahlreichen Konsultationen der Interessenträger, darunter auch des Europäischen IVS-Ausschusses und der Europäischen IVS-Beratergruppe. Ziel ist die Einschätzung der Hindernisse und der Voraussetzungen sowie die Klärung der Frage, wie die Kommission die Einführung solcher Systeme in der Union fördern kann. Darüber hinaus wurden vorbereitende Untersuchungen durchgeführt, um so den offenen Zugang zu IVS-Diensten (*offene fahrzeuginterne Plattform*) zu fördern. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass neue mögliche Gebiete für Spezifikationen (z. B. Crowdsourcing für Verkehrsdaten, automatisiertes Fahren) weiter untersucht werden könnten, um die praktische Nutzung intelligenter Verkehrssysteme auszuweiten.

2.3. Vorschläge für die Einführung

2.3.1. Der interoperable EU-weite eCall-Dienst (vorrangige Maßnahme d)

Neben den an die Mitgliedstaaten gerichteten Empfehlungen hinsichtlich der Übertragung der eCalls durch die Mobilfunknetzbetreiber[20] und den Spezifikationen[21] mit Anforderungen an die Aufrüstung der Infrastrukturen der Notrufabfragestellen nahm die Kommission am 13. Mai 2013 zwei Legislativvorschläge an: einen für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes[22] und einen zweiten für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge[23].

Der Beschlussvorschlag wurde von den Gesetzgebern am 25. Mai 2014 verabschiedet und anschließend im *Amtsblatt der EU* veröffentlicht[24]. Danach müssen die Notrufabfragestellen in der gesamten Union spätestens 6 Monate vor dem Termin der Anwendung der Anforderungen für die Typgenehmigung des

20 K(2011) 6269 endg.
21 Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission.
22 COM(2013) 315 final.
23 COM(2013) 316 final.
24 ABl. L 164 vom 3.6.2014, S. 6.

bordeigenen eCall-Systems und jedenfalls spätestens am 1. Oktober 2017 betriebsbereit sein. In diesem Beschluss wird ausdrücklich auf das Recht jedes Mitgliedstaats verwiesen, seine Notrufdienste auf die kosteneffizienteste und seinen Bedürfnissen am besten entsprechende Weise zu organisieren.

Das Gesetzgebungsverfahren in Bezug auf den Vorschlag zur Typgenehmigung für das bordeigene eCall-System läuft noch.

2.3.2. Andere vorrangige Maßnahmen (c und e)

Einige Mitgliedstaaten waren in jüngster Zeit sehr aktiv bei der Einführung von Diensten zur vorrangigen Maßnahme c (Informationen zur Straßenverkehrssicherheit) und zur vorrangigen Maßnahme e (Informationsdienste für sichere Lkw-Parkplätze). In Zeiten knapper Finanzmittel erscheint es jedoch vernünftiger, vor der Schaffung einer allgemeinen Einführungsverpflichtung zunächst einmal jene Entwicklungen zu unterstützen, die sich aus dem Erlass von Spezifikationen ergeben, und zwar durch Überwachung und Austausch bester Praktiken bei der Umsetzung sowie durch die letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) und die anstehenden Aufforderungen zur Fazilität „Connecting Europe“. Auf der Grundlage der Erfahrungen mit diesen ersten Schritten und aufbauend auf besten Praktiken wird dann die Notwendigkeit von Vorschriften für eine verbindliche Einführung zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen sein.

2.4. Normen

Seit dem Erlass der IVS-Richtlinie werden mehrere Normungstätigkeiten in Bezug auf die vorrangigen Bereiche durchgeführt bzw. sind bereits abgeschlossen worden.

Die in der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission genannten eCall-Normen wurden angenommen. Unter Federführung des Europäischen Komitees für Normung (CEN) wird die Technische Regel CEN/TS 16454 zur vollständigen Konformitätsprüfung für eCall voraussichtlich noch vor Ende 2014 als vollwertige CEN-Norm verabschiedet werden. Eine kleinere Überarbeitung dieser Normen zur Berücksichtigung der Ergebnisse der HeERO-Pilotprojekte[25] wird ebenfalls wahrscheinlich noch vor Ende 2014 abgeschlossen werden.

Die Durchführung des Normungsauftrags M/453 in Bezug auf kooperative Systeme ist weit fortgeschritten. Sowohl das CEN (TC 278 WG16) wie auch das Europäische Institut für Telekommunikationsnormen ETSI (TC ITS), aber auch andere Normungsorganisationen haben Normen ausgearbeitet, die für kooperative IVS-Systeme von Bedeutung sind und in den Anwendungsbereich des Normungsauftrags M/453 fallen. Die Bewertung der Anwendung bestehender Normen gehört zu den fortlaufenden Tätigkeiten des Normungsprozesses in den zuständigen technischen Ausschüssen und Arbeitsgruppen von CEN, ISO, SAE, IEEE und ETSI[26]. Der IVS-

[25] Weitere Informationen über die HeERO-Projekte: www.heero-pilot.eu.

[26] CEN: Europäisches Komitee für Normung (*Comité Européen de Normalisation*); ISO: Internationale Organisation für Normung (*International Organisation for Standardisation*);
SAE: *Society of Automotive Engineers* (Internationaler Verband der Automobilingenieure); IEEE: *Institute of Electrical and Electronic Engineers* (Berufsverband der Elektrotechnik- und Informationstechnik-Ingenieure);
ETSI: Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen (*European Telecommunications Standards Institute*).

Normungsarbeit kommt auch die internationale Zusammenarbeit der Europäischen Union mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit anderen Partnern, die sich mit der weltweiten Harmonisierung von IVS-Normen befassen, zugute. Durch diese Zusammenarbeit wird die Festlegung von Normen und die IVS-Einführung beschleunigt.

Im Anwendungsbereich der IVS-Richtlinie wurde ein zusätzlicher Normungsbedarf festgestellt. Dieser betrifft: die eCall-Einführung in Fahrzeugen anderer Kategorien als M1 und N1; Leitlinien für die Zertifizierung von (nachgerüsteten) eCall-Systemen; den Abschluss des Normungsauftrags M/453; die Architektur einer offenen, fahrzeuginternen Plattform; die Einbindung präziser (öffentlicher) Straßendaten in digitale Karten; eine sichere Integration und Benutzung mobiler Geräte und ein urbanes IVS. All diese Punkte wurden im Hinblick auf künftige Normungsaufträge in den fortlaufenden Plan der Europäischen Kommission für die IKT-Normung[27] für das Jahr 2013 aufgenommen.

2.5. Nicht verbindliche Maßnahmen

2.5.1. Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten

Wie in Artikel 17 der IVS-Richtlinie vorgeschrieben, nahm die Kommission am 13. Juli 2011 Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach Richtlinie 2010/40/EU[28] an.

2.5.2. Leitlinien für urbane IVS

Diese Leitlinien wurden im Rahmen des IVS-Aktionsplans ausgearbeitet (siehe die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans). Sie trugen dazu bei, das Bewusstsein für die Merkmale urbaner IVS zu heben und flossen in die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die Mobilisierung intelligenter Verkehrssysteme für EU-Städte[29] ein, die Teil des am 17. Dezember 2013 verabschiedeten Pakets für urbane Mobilität[30] war.

2.6. Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten

In allen erlassenen Spezifikationen sind einschlägige Bestimmungen in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten sowie Vorschriften für die Sicherheit und Weiterverwendung von Informationen enthalten. Sie beruhen auf einer vorbereitenden Untersuchung[31], die im Rahmen des IVS-Aktionsplans[32] veranlasst worden war, und stehen im Einklang mit Artikel 10 der IVS-Richtlinie. Der Europäische Datenschutzbeauftrage wurde zu den zur Vorbereitung der Spezifikationen anberaumten Sitzungen der Sachverständigen der Mitgliedstaaten systematisch eingeladen, und seine Stellungnahmen zu den endgültigen Entwürfen der Spezifikationen wurden gebührend berücksichtigt. Dies wird auch bei allen künftigen Spezifikationen und Vorschlägen der Fall sein.

---

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm

28 ABl. L 193 vom 23.7.2011, S. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_de.htm

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:DE:NOT

2.7. Haftung

In allen erlassenen Spezifikationen sind einschlägige Bestimmungen in Bezug auf Haftungsfragen enthalten. Sie beruhen auf Vorarbeiten aus einer vorbereitenden Untersuchung[33], die im Rahmen des IVS-Aktionsplans durchgeführt worden war, und stehen im Einklang mit Artikel 11 der IVS-Richtlinie. Dies wird auch bei allen künftigen Spezifikationen und Vorschlägen der Fall sein.

2.8. Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten

2.8.1. Bericht über nationale Aktivitäten und Projekte in den vorrangigen Bereichen

Gemäß Artikel 17 Absatz 1 der IVS-Richtlinie mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 27. August 2011 einen Bericht über ihre Aktivitäten und Projekte vorlegen, die sie auf nationaler Ebene in den in Artikel 2 aufgeführten vorrangigen Bereichen durchgeführt hatten.

Diese Berichte gaben für die vier vorrangigen Bereiche der IVS-Richtlinie einen ersten Überblick über den Stand der IVS-Einführung in der gesamten Union.

Die diesem Bericht beigefügte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Analyse der Berichte der Mitgliedstaaten (*Analysis of Member States reports*) enthält eine Auswertung der Berichte aus dem Jahr 2011.

Gemäß Artikel 17 Absatz 3 der IVS-Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten bis zum 27. August 2014 über die seit 2011 gemachten Fortschritte Bericht erstatten.

2.8.2. Informationen über nationale IVS-Maßnahmen, die für den folgenden Fünfjahreszeitraum vorgesehen sind

Gemäß Artikel 17 Absatz 2 der IVS-Richtlinie mussten die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 27. August 2012 Informationen über nationale IVS-Maßnahmen übermitteln, die für den folgenden Fünfjahreszeitraum in Aussicht genommen wurden.

Die diesem Bericht beigefügte Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Analyse der Berichte der Mitgliedstaaten (*Analysis of Member States reports*) enthält eine Auswertung der Berichte aus dem Jahr 2012.

Zum ersten Mal seit dem Erlass der Richtlinie 2010/40/EU werden in diesen Berichten die Absichten der Mitgliedstaaten bezüglich der IVS-Einführung in den kommenden fünf Jahren dargelegt. Diese Berichte bezeugen das große Interesse und die Entschlossenheit der Mitgliedstaaten, die IVS-Einführung in ganz Europa voranzutreiben und die Kontinuität der Dienstleistungen und eine intelligentere Mobilität zu fördern. Sie verdeutlichen insbesondere einen eindeutigen Trend zum weiteren Ausbau von Informationsdiensten.

Wie schon aus den nationalen Berichten von 2011 ersichtlich war, haben die Mitgliedstaaten investiert und zugesagt, dass sie auch weiterhin im vorrangigen Bereich I „Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten“ und im vorrangigen Bereich II „Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement“ investieren werden (Näheres hierzu in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Analyse der Berichte der Mitgliedstaaten (*Analysis of*

[33] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Member States reports)[34]. Deshalb werden Spezifikationen in diesen Bereichen sicherlich helfen, die Interoperabilität und Kontinuität der bereits eingeführten und der künftigen Dienste sicherzustellen. Dabei sollte besonders auf die Kompatibilität mit bestehenden Anwendungen geachtet werden.

Im vorrangigen Bereich III „IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit" gibt es offenbar nur eine geringe Anzahl von Tätigkeiten, die jetzt von den angepassten Spezifikationen profitieren, und die sich zudem vor allem auf bestimmte Einzelmaßnahmen (z. B. eCall, Informationsdienste für sichere Lkw-Parkplätze) konzentrieren.

Obwohl das große Potenzial des vorrangigen Bereichs IV „Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur" für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Staureduzierung von den Mitgliedstaaten durchaus anerkannt wird, stecken die diesbezüglichen Tätigkeiten noch in der Forschungs-/Erprobungs-/Pilotphase. Mehrere Mitgliedstaaten haben konkrete Pläne für Pilotprojekte, aber viele Beteiligte scheinen noch abzuwarten, da es noch immer an klaren Geschäftsmodellen für eine großmaßstäbliche Einführung kooperativer IVS-Dienste und an einer erforderlichen Mindestverbreitung entsprechend ausgerüsteter Fahrzeuge und Infrastrukturen fehlt. Eine Koordinierung aller beteiligten Interessenträger, die über den bloßen Erlass von Spezifikationen oder die finanzielle Unterstützung von Pilotprojekten hinausgeht, scheint nötig zu sein, um diese Situation zu überwinden.

2.9. Europäische IVS-Beratergruppe

Gemäß Artikel 16 der Richtlinie hatte die Kommission eine Europäische IVS-Beratergruppe einzusetzen, die sie in wirtschaftlichen und technischen Fragen der Einführung und Nutzung von IVS in der Union beraten sollte. Die Gruppe soll sich aus hochrangigen Vertretern der betroffenen IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrsunternehmen und Anlagenbetreiber, herstellenden Industrie, Sozialpartner, Berufsverbände, örtlichen Behörden und anderer betroffener Foren zusammensetzen.

Die Europäische IVS-Beratergruppe wurde durch einen Beschluss der Kommission vom 4. Mai 2011[35] eingesetzt. Ihre Mitglieder wurden am 27. Januar 2012 nach einer offenen Aufforderung zur Einreichung von Bewerbungen[36] ernannt.

Die erste Sitzung fand am 23. März 2012 und die zweite Sitzung am 26. Februar 2013 statt. Diese Sitzungen boten Gelegenheiten für Diskussionen mit den Interessenträgern über aktuelle IVS-Fragen, insbesondere über Strategien zur Schaffung der Voraussetzungen für Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, den Zugang zu Verkehrsdaten und die Einführung kooperativer Systeme. Sie waren auch hilfreich, um den Interessenträgern eine gemeinsame Zielvorstellung bezüglich der Einführung kooperativer Systeme zu vermitteln, insbesondere mit einer vorgeschlagenen Plattform für die Einbeziehung aller Beteiligten und die Einbindung

---

34 SWD(2014) 319

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):DE:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
Die Mitgliederliste und die zusammengefassten Sitzungsprotokolle sind aus dem Register der Expertengruppen der Kommission abrufbar.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736&Lang=DE

aller Initiativen, um eine Fragmentierung zu verhindern und die Interoperabilität der Dienste, Systeme und Technologien sicherzustellen.

Die Mitglieder der Europäischen IVS-Beratergruppe wurden von der Kommission systematisch um ihre schriftlichen Stellungnahmen zu den wirtschaftlichen und technischen Aspekten der Spezifikationsentwürfe gebeten und gaben wertvolle Hinweise für deren Fertigstellung.

Die Hauptergebnisse dieser Sitzungen wurden dem Europäischen IVS-Ausschuss zur Verfügung gestellt, wie in der IVS-Richtlinie vorgesehen.

3. EFFIZIENZ UND ANGEMESSENHEIT DER RICHTLINIE 2010/40/EU UND DER BEFUGNISÜBERTRAGUNG

3.1. Verschiedene Konfigurationen

Die IVS-Richtlinie bildet einen Rahmen für die schnelle Annahme von Spezifikationen mittels delegierter Rechtsakte, die von der Kommission erlassen werden. Diese Vorgehensweise ermöglichte eine recht reibungslose Aufstellung von Spezifikationen für die ersten drei vorrangigen Maßnahmen, nämlich Informationsdienste, die für die Straßenverkehrssicherheit relevant sind (c), eCall (d) und Informationsdienste für Lkw-Parkplätze (e).

Dennoch gab es – je nach Maßnahme – erhebliche Unterschiede im Umfeld der Annahme dieser Spezifikationen, was vor allem vom erreichten Stand der Maßnahmen auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten oder von öffentlichen oder privaten Initiativen auf diesen Gebieten abhing.

Bei eCall waren die Grundsätze der Initiative bereits in der Mitteilung der Kommission „eCall: Zeit zur Einführung“[37] festgelegt worden, und es war eine Empfehlung[38] an die Mitgliedstaaten bezüglich der Mobilfunknetzbetreiber abgegeben worden. Außerdem gab es bereits Normen, als der erste Entwurf der Spezifikationen den Sachverständigen der Mitgliedstaaten zur Diskussion vorgelegt wurde. Zudem waren bereits im Vorfeld der Einführung Pilotprojekte angelaufen, die auf diesen Normen beruhten. Die IVS-Richtlinie ergänzte daher den verfolgten Ansatz und die bereits laufenden Initiativen und füllte die Lücke in Bezug auf Notrufzentralen (auch als Notrufabfragestellen bezeichnet).

Ganz anders war die Situation bei den Mindestinformationen zur Straßenverkehrssicherheit und den Informationsdiensten für Lkw-Parkplätze. Es gab keine besonderen Normen als Grundlage für die Spezifikationen, wenngleich die Normen DATEX II, TPEG und RDS TMC[39] durchaus als Referenz für bestimmte Aspekte dienten. Darüber hinaus waren in den Mitgliedstaaten bereits vielfältige Dienste im Einsatz. Aus dieser allgemeinen Lage erwuchsen zusätzliche Fragen in Bezug auf die Bedingungen, unter denen die künftigen Spezifikationen auf bereits

---

37 KOM(2009) 434 endg.

38 Empfehlung 2011/750/EU der Kommission vom 8. September 2011 zur Unterstützung eines EU-weiten eCall-Dienstes in elektronischen Kommunikationsnetzen für die Übertragung bordseitig ausgelöster 112-Notrufe („eCalls“) (ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 46).

39 TPEG: Spezifikationen der *Transport Protocol Experts Group* (Verkehrsprotokoll-Expertengruppe) mit einer Methode für die Übertragung multimodaler Verkehrs- und Reiseinformationen; RDS: *Radio Data System* (Radio-Daten-System); TMC: *Traffic Message Channel* (Verkehrsnachrichtenkanal).

bestehende Dienste Anwendung finden sollten. Angesichts des relativ kleinen Anwendungsbereichs dieser beiden Maßnahmen war es aber möglich, die Spezifikationen relativ kurzfristig anzupassen und hierzu die erforderliche Konsultation der Interessenträger durchzuführen.

Schwieriger ist dies bei den beiden verbleibenden vorrangigen Maßnahmen: Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (a) und Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (b), und zwar insbesondere wegen ihres größeren Anwendungsbereichs und der größeren Zahl der betroffenen Interessenträger. Dies gilt auch für andere Maßnahmen, die ein umfassenderes Herangehen über die bloße Aufstellung von Spezifikationen hinaus erforderlich machen könnten.

3.2. Ausübung der Befugnisübertragung

Politische Unterstützung seitens der Mitgliedstaaten

Aus dem Beispiel eCall lassen sich Lehren ziehen bezüglich der Nuancen, die zwischen der Arbeit an den Spezifikationen mit den nationalen Experten, einerseits, und der politischen Kontrolle durch den Rat, sobald die Spezifikationen von der Kommission erlassen wurden, andererseits, bestehen können. Trotz der auf Expertenebene fast einstimmigen Unterstützung für den Inhalt der eCall-Spezifikationen stimmten im Rat sieben Mitgliedstaaten für einen Einspruch. Da jedoch keine qualifizierte Mehrheit zustande kam, erhob der Rat schließlich keinen Einspruch. Die von diesen sieben Mitgliedstaaten vorgebrachten Gründe betrafen nicht unbedingt die Spezifikationen selbst, sondern bezogen sich auf die eCall-Initiative insgesamt, vor allem auf die Finanzierung der künftigen verbindlichen Einführung des Dienstes, oder auf Fragen im Zusammenhang mit den fahrzeugseitigen Aspekten der eCall-Initiative.

Infragestellung des Geltungsbereichs der Befugnisübertragung

In Übereinstimmung mit Artikel 290 AEUV wird der Kommission durch die IVS-Richtlinie die Befugnis übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen.

Zwei Mitgliedstaaten beanstandeten schriftlich die Gültigkeit der Übertragung der Befugnis, die Mitgliedstaaten zur Aufrüstung bestehender Dienste zu verpflichten, damit sie die Anforderungen der gemäß der IVS-Richtlinie erlassenen Spezifikationen erfüllen. Ihrer Ansicht nach verstößt eine solche Verpflichtung gegen das Recht jedes Mitgliedstaats, selbst über die Einführung zu entscheiden, wie in Artikel 5 Absatz 1 der IVS-Richtlinie klargestellt. Am 18. Dezember 2013 erhob ein Mitgliedstaat beim Gericht der Europäischen Union Klage gegen die beiden Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 885/2013 (Informationsdienste für Lkw-Parkplätze) und (EU) Nr. 886/2013 (Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen). Mit der Begründung, dass die Grenzen der durch die Richtlinie 2010/40/EU erteilten Befugnisübertragung überschritten worden seien und somit ein Verstoß gegen Artikel 290 AEUV vorliege, wurde beantragt, diese beiden delegierten Verordnungen für nichtig zu erklären.

Kein hinreichend vertikaler Ansatz

Die IVS-Richtlinie legt sechs vorrangige Maßnahmen fest, für die Spezifikationen erlassen werden müssen. Während die ersten drei erlassenen Spezifikationen relativ verschiedene und abgegrenzte Gebiete betreffen, geht es in den verbleibenden vorrangigen Maßnahmen um allgemeine Fragen, z. B. gemeinsame Datentypen, allgemeine Fragen der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Daten sowie Datenschutz und Haftung. Der vertikale Ansatz der IVS-Richtlinie kann dann durch eher horizontale Ansätze für einige dieser übergreifenden Fragen ergänzt werden, wie etwa bei multimodalen Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten oder bei horizontalen Maßnahmen zur Wahrung der Privatsphäre und zum Datenschutz.

Wie bereits oben erwähnt, könnte bei anderen Maßnahmen (z. B. bei kooperativen Systemen) ein umfassenderer Ansatz nötig sein, um die vielfältigen Probleme, die über den Geltungsbereich möglicher Spezifikationen hinausgehen, zu lösen (Finanzierung, Normung, stärkere Koordinierung der Beteiligten, Lenkung der Einführung usw.).

Befristung der Befugnisübertragung

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wurde der Kommission bis zum 27. August 2017 übertragen. Die Befugnisübertragung erweist sich zwar nach wie vor als ein flexibles Instrument für den Abschluss des Erlasses von Spezifikationen für alle sechs vorrangigen Maßnahmen, wegen der Notwendigkeit, auch Spezifikationen für die anderen in Anhang I der IVS-Richtlinie aufgeführten Maßnahmen zu erlassen, wäre aber eine Verlängerung dieser Frist nötig.

3.3. Weiterverfolgung der Spezifikationen

In Bezug auf eCall bieten die HeERO[40]-Pilotprojekte und die Europäische eCall-Umsetzungsplattform[41] den Rahmen für den Erfahrungsaustausch über die Durchführung der delegierten eCall-Verordnung. In Bezug auf die anderen erlassenen Spezifikationen zeigte sich die Notwendigkeit, die Folgemaßnahmen zur Anwendung der Spezifikationen für Informationsdienste zur Straßenverkehrssicherheit (c) und Informationsdienste für Lkw-Parkplätze (e) in den Mitgliedstaaten besser zu strukturieren.

Deshalb berief die Kommission im Oktober 2013 und im Januar 2014 Sitzungen mit den Experten der Mitgliedstaaten ein. Außerdem hat sie die Absicht, diesen Dialog fortzuführen und auszubauen, insbesondere mit Hilfe einer speziellen kooperativen Plattform (wik-ITS), um eine einheitliche Auslegung der Spezifikationen und den Austausch bester Praktiken zu erleichtern und häufig gestellte Fragen zu beantworten.

Unterstützt wird die Anwendung der Spezifikationen auch durch Fördermittel der Fazilität „Connecting Europe“ und des Programms Horizont 2020 sowie durch laufende Initiativen/Plattformen der Interessenträger wie z. B. die Europäische eCall-Umsetzungsplattform, die SafeApps-Arbeitsgruppe des iMobility-Forums, die TISA-Leitlinien für die Zuordnung sicherheitsrelevanter Verkehrsereignisse zu

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

DATEX/TPEG/RDS-Normen, die Europäische IVS-Plattform (ein im Rahmen der TEN-V-Aufforderung 2012 finanziertes Projekt) über den DATEX-Knoten/den nationalen Zugangspunkt und die Qualität sicherheitsrelevanter Verkehrsmeldungen usw.[42]

Diese Folgemaßnahmen werden ebenfalls helfen, die Notwendigkeit etwaiger Vorschläge für eine Einführung in näherer Zukunft zu beurteilen.

4. VERWENDETE UND BENÖTIGTE FINANZMITTEL

Die erlassenen Spezifikationen sind noch recht neu, so dass die Angabe der verwendeten und benötigten Finanzmittel auf einer Schätzung der Kosten der erforderlichen Aufrüstung bestehender Dienste und deren wahrscheinlicher Einführung in den Mitgliedstaaten beruht.

In die im Vorfeld der eCall-Einführung durchgeführten Pilotprojekte HeERO I und II flossen Investitionsmittel in Höhe von insgesamt 9,4 Mio. EUR bzw. 4,3 Mio. EUR (davon 4,7 Mio. EUR bzw. 2 Mio. EUR aus Mitteln der Europäischen Union). Die Förderung erfolgte im Zuge des Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP), dessen Anwendungsbereich breiter ist und über die bloße Anwendung der Spezifikationen hinausgeht. Weitere Mittel werden benötigt werden, um die Infrastrukturen für die Notrufabfragestellen in allen Mitgliedstaaten aufzurüsten, wie in Anhang XIV der eCall-Folgenabschätzung[43] angegeben.

Im Hinblick auf die vorrangige Maßnahme c wird die Erhebung zusätzlicher Daten, die für die Bereitstellung der für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsmeldungen benötigt werden, Anfangsinvestitionen erforderlich machen (z. B. für Sensoren, Überwachungskameras, Wetterstationen, Meldungen vom 112-Notruf oder von Nutzern, private Betreiber / fließende Fahrzeugdaten) und anschließend Folgekosten für Instandhaltung, Betrieb und Ersatz verursachen. In Abhängigkeit von verschiedenen Parametern (z. B. Länge des ausgerüsteten Streckennetzes, Ausrüstungsdichte und -art, Datenerhebungsmethode und -technik, bereits vorhandene Ausrüstungen und Daten) können sich die Kosten der zusätzlichen Datenerhebung von einem Mitgliedstaat zum anderen beträchtlich unterscheiden, sogar um den Faktor 10 zwischen niedrigen und hohen Kostenschätzungen. Es wird geschätzt, dass der Betrieb des Informationsdienstes einen Mitgliedstaat, der heute überhaupt keinen solchen Dienst hat, durchschnittlich 1,4 Mio. EUR pro Jahr kosten wird[44].

Im Hinblick auf die vorrangige Maßnahme e werden die EU-weiten Kosten auf 4 Mio. EUR geschätzt, die den Betreibern von Lkw-Parkplätzen und den Behörden durch die EU-weite Anwendung der gemeinsamen Spezifikationen entstehen (Bereitstellung statistischer Daten, Anwendung, Verwaltung einer statistischen Datenbank und Kosten für die Spediteure). Dynamische Informationen werden

---

42 TISA: *Traveller Information Services Association* (Reiseinformationsdiensteverband); SRTI: *Road Safety related minimum universal Traffic Information* (Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen).

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

44 Nähere Einzelheiten zu den Kosten enthält die Studie über die vorrangige Maßnahme c – *Free Road Safety Traffic Information – Final Report* (Unentgeltliche, für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsmeldungen – Abschlussbericht): http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

höchstwahrscheinlich zunächst in einer begrenzten Zahl vorrangiger Zonen eingeführt werden (mit durchschnittlich 10 Parkplätzen pro Zone). Die Kosten pro vorrangiger Zone werden auf etwa 2 Mio. EUR für die Anfangsinvestition und auf jährlich 0,2 Mio. EUR für Betrieb, Instandhaltung und Abschreibungen geschätzt[45].

Die letzte TEN-V-Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen, die im Dezember 2013 veröffentlicht wurde, bot die Gelegenheit, Projekte zu unterstützen, die in den Anwendungsbereich der IVS-Richtlinie fallen. Von besonderem Interesse sind Einführungsprojekte für IVS-Kerndienste entlang den europäischen Korridoren sowie Studien, einschließlich Erprobungen unter realen Bedingungen und Einführungsvorbereitungen, z. B. für kooperative Systeme und Aufrüstungen von eCall-Notrufabfragestellen. Die gleiche Gelegenheit wird sich mit den nun anstehenden Aufforderungen zur Fazilität „Connecting Europe“ ergeben, die 2014 beginnen.

Normungstätigkeiten wurden aus dem EU-Haushalt bislang mit 165 000 EUR für eCall und mit 1,338 Mio. EUR für kooperative Systeme im Rahmen des Normungsauftrags M/453 unterstützt. Die Ausarbeitung und Pflege der DATEX-Spezifikationen wurde aus verschiedenen Finanzierungsquellen mit einem Gesamtbetrag von schätzungsweise 1,4 Mio. EUR unterstützt (Studien, Zuschüsse, Projekte des TEN-V-Programms).

Für die anderen Normungsvorhaben, die im fortlaufenden Plan für die IKT-Normung aufgeführt sind, werden zusätzliche Finanzmittel benötigt werden, deren Schätzung noch aussteht.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die IVS-Richtlinie hat sich bislang als effizientes Instrument für die rasche Annahme gemeinsamer Spezifikationen für die ersten drei vorrangigen Maßnahmen bewährt.

Die Arbeiten an den Spezifikationen für die verbleibenden beiden vorrangigen Maßnahmen (EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste und EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste) werden bis zum Ende des Arbeitsprogramms im Jahr 2015 durchgeführt werden. In Bezug auf Reservierungsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge besteht in naher Zukunft kein weiterer Handlungsbedarf.

Angesichts der neuen langfristigen Trends, auf die auch in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans hingewiesen wurde (z. B. Nutzung des Crowdsourcings für Verkehrsdaten, teilweise automatisiertes Fahren, Verbreitung kooperativer Dienste) und der möglichen Notwendigkeit, neben den derzeitigen sechs vorrangigen Maßnahmen und vier vorrangigen Bereichen weitere neue Prioritäten festzulegen, die über die in Anhang I der IVS-Richtlinie aufgeführten wichtigen Elemente hinausgehen, erscheint es erforderlich, im ersten Schritt die noch innerhalb des

[45] Nähere Einzelheiten zu den Kosten enthält die Studie über die vorrangigen Maßnahmen e und f – *Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles – Final Report* (Informations- und Reservationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge – Abschlussbericht): http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

Anwendungsbereichs der IVS-Richtlinie und des IVS-Aktionsplans verbleibenden Maßnahmen nun vorrangig anzugehen. In einem zweiten Schritt wird es dann notwendig sein, über eine mögliche Überprüfung der IVS-Richtlinie und des zugehörigen IVS-Aktionsplans nachzudenken und entsprechende Vorbereitungsarbeiten einzuleiten. Hierbei werden die ständige technische Entwicklung der IVS sowie die Schlussfolgerungen der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über den Fortschrittsbericht und die Überprüfung des IVS-Aktionsplans zu berücksichtigen sein.