

28.02.22**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - In - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1017. Sitzung des Bundesrates am 11. März 2022

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
COM(2021) 813 final; Ratsdok. 15114/21

A

Der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** (In) und
der **Verkehrsausschuss** (Vk)

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

- Vk 1. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2010/40/EU, mit welcher der europäische Rechtsrahmen an die neuen Mobilitätsoptionen im Straßenverkehr, Mobilitäts-Apps sowie die vernetzte und automatisierte Mobilität angepasst werden soll. Er ist der Überzeugung, dass mit dieser Richtlinie auf europäischer Ebene wichtige Weichen für die Dekarbonisierung, Digitalisierung, Sicherheit und Transformation des nationalen und grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs gestellt werden. Es werden die Interoperabilität unterschiedlichster Verkehrs- und Verkehrsinformationsmodelle gesichert und der Marktzugang für innovative Lösungen erleichtert.
- In
Vk 2. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, den Einsatz von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) zu koordinieren, diese im Straßenverkehr zu verwenden und Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern herzustellen. IVS haben eine

hohe Bedeutung für die Optimierung der Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des vorhandenen Straßennetzes, aber auch für die Unterstützung des automatisierten und vernetzten Fahrens (AVF). Die IVS-Richtlinie und die dazugehörigen delegierten Verordnungen setzen wichtige Rahmenbedingungen auch für den öffentlichen Personenverkehr und neue Mobilitätsangebote.

- Vk 3. Eine Ergänzung von intelligenten Verkehrssystemen um kooperative intelligente Verkehrssysteme ist im Hinblick auf die gewonnenen Erkenntnisse aus EU-weiten Pilotvorhaben angebracht. Ebenso begrüßt wird eine Unterstützung der flächenhaften Datenverfügbarmachung, um multimodale Services und das Verkehrsmanagement zu verbessern, und die im neuen Artikel 10a vorgesehene Einführung eines EU-Systems für Sicherheitsberechtigungsnachweise von C-ITS-Diensten.
- Vk 4. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Einsatz datenbasierter Lösungen im Verkehrssektor die Mobilitätswende befördert und das Verkehrssystem insgesamt effizienter machen kann. Die verstärkte Nutzung intelligenter Verkehrssysteme kann sich positiv auf die Nutzung umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger auswirken und damit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Zudem eröffnet sie Möglichkeiten zur effizienteren Nutzung urbaner Räume sowie zur Reduzierung von Luft- und Lärmemissionen.
- Vk 5. Der Bundesrat sieht in der Verbesserung des Verkehrsmanagements durch den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme die Chance, die Sicherheit im Straßenverkehr, Transparenz und neue Entwicklungen im Digitalsektor zu fördern. Durch die verbindliche Erhebung und Bereitstellung von Verkehrsdaten in einem gemeinsamen, standardisierten Datenraum werden neue Möglichkeiten für überregionale, flexible und innovative Lösungen geschaffen. Dies führt auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu einer stärkeren Nutzerfreundlichkeit des Verkehrssystems und damit zu einem inklusiven Verkehrskonzept.
- Vk 6. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Finanzierung und realistische Zeitvorgaben bezüglich aller in Anhang III gelisteten Datenarten seitens der Kommission und des Bundes sicherzustellen. Die im neuen Artikel 6a vorgesehene verpflichtende Verfügbarmachung von im Anhang III festgelegten Datenarten beinhaltet unter anderem straßenverkehrsrechtlich angeordnete Verkehrszeichen, die an öffentlichen Straßen in der Regel in hoher Anzahl vor-

handen sind (Beispiel: Geschwindigkeitsbeschränkungen). Allein eine erstmalige Erfassung dieser Daten würde einen enormen zeitlichen, personellen und finanziellen Aufwand bedeuten.

In
Vk

7. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass – wie auch in Erwägungsgrund 15 und Artikel 10 des Richtlinienvorschlags angenommen – bei der Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten auch Daten mit Personenbezug verarbeitet werden können und sich der Schutz dieser Daten nach den geltenden datenschutzrechtlichen Vorschriften, insbesondere der unmittelbar anwendbaren Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutzgrundverordnung – DSGVO), bemisst.

Artikel 10 Satz 1 des Richtlinienvorschlags sieht dementsprechend vor, dass geeignete Vorkehrungen zum Schutz personenbezogener Daten gemäß der DSGVO und der Richtlinie 2002/58/EG zu treffen sind. Erwägungsgrund 15 des Richtlinienvorschlags führt hierzu allerdings lediglich aus, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß den geltenden datenschutzrechtlichen Vorgaben erfolgen sollte, dies also nicht zwingend sein muss. Die derzeit gewählte Formulierung von Erwägungsgrund 15 des Richtlinienvorschlags erweckt den Eindruck, dass die geltenden datenschutzrechtlichen Vorschriften im Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie keine zwingende Geltung beanspruchen, und lässt eine Herabsetzung des Schutzniveaus bei personenbezogenen Daten befürchten.

Dies gilt auch für die Formulierung von Erwägungsgrund 16 Satz 1 des Richtlinienvorschlags, wonach die im Rahmen der Richtlinie zu entwickelnden Spezifikationen, soweit sie die Verarbeitung personenbezogener Daten beinhalten, den Anforderungen der DSGVO und der Richtlinie 2002/58/EG Rechnung tragen sollten.

In
Vk

8. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass die Formulierung von Artikel 10 Satz 2 und Erwägungsgrund 16 Satz 2 des Richtlinienvorschlags nachgebessert wird. Denn Artikel 10 Satz 2 des Richtlinienvorschlags begnügt sich – wie auch der fast wortgleiche Erwägungsgrund 16 Satz 2 – damit, dass die Verwendung anonymer Daten, soweit angemessen, gefördert wird. Aus Sicht des Datenschutzes sind Daten jedoch zu anonymisieren, soweit der Zweck der Verarbeitung auch ohne Personenbezug erreicht werden kann und eine Anonymisierung technisch möglich ist.

- Vk 9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung außerdem, eine zuständige Behörde zur Einführung eines EU-Systems für Sicherheitsberechtigungs-nachweise von C-ITS-Diensten gemäß Artikel 10a ausschließlich auf EU- oder Bundesebene zu benennen. Die Nutzung der Fahrzeuge erfordert eine flächendeckende Verfügbarkeit der Dienste.
- Vk 10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darüber hinaus, auch die Interessen der Länder, insbesondere in Zusammenhang mit der Anwendung von Spezifikationen für die Einführung von IVS, Artikel 5 Absatz 3, der Verfügbarkeit von Daten, Artikel 6a, dem IVS-Ausschussverfahren, Artikel 15 Absatz 1, und der Berichterstattung, Artikel 17 Absatz 1, bei der Kommission einzubringen und die Länder dabei in angemessener Weise einzubinden.
- Vk 11. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die notwendigen institutionellen Voraussetzungen zu schaffen, um eine sichere „Public Key Infrastruktur (PKI)“ aufzubauen und zu betreiben. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass für den Aufbau der PKI ein sicherer, universeller Standard notwendig ist, und empfiehlt, auf den vom Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) erarbeiteten Grundlagen aufzubauen, um Ineffizienzen durch Parallelstrukturen zu vermeiden.

B

12. Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** und
der **Wirtschaftsausschuss**
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.