

Stellungnahme

Vorschlag für die Revision der europäischen IVS-Richtlinie

Entwurf der EU-Kommission



#weareready

Berlin, März 2022

Stellungnahme des VDA

Generell stellt die IVS Richtlinie¹ in erster Linie ein Arbeitsprogramm für die Kommission dar, indem eine Rechtsgrundlage geschaffen wird für den Erlass delegierter Rechtsakte. Eine abschließende Bewertung der Richtlinie ist daher grundsätzlich erst möglich, wenn die entsprechenden delegierten Rechtsakte vorliegen. Dabei sollte die EU-Kommission bei der Erarbeitung von Spezifikationen und der Erstellung von Verordnungen auf Basis der IVS Richtlinie künftig noch stärker als in der Vergangenheit Stakeholder wie die Industrie einbinden.

Nachfolgend nimmt der VDA Stellung zu einzelnen Punkten in dem vorliegenden Vorschlag. Dabei handelt es sich vor allem um Fragen zur Detaillierung und dem weiteren Vorgehen, deren zeitnahe Konkretisierung hilfreich für eine Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist.

¹ 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; veröffentlicht 14.12.2021

Zu: Verfügbarkeit von Daten

Der VDA begrüßt grundsätzlich die zunehmende Verfügbarkeit von Daten, teilt aber auch die Einschätzung der Kommission, dass die IVS Richtlinie bisher noch nicht zu einer umfassenden, EU-weiten Bereitstellung bspw. von Infrastrukturdaten geführt hat. Inwieweit die Neufassung der Richtlinie hier zu Verbesserungen führen wird, ist derzeit noch nicht abschließend zu beurteilen. So bleiben die Vorgaben bzgl. der Datenquellen und der Frage, wie die Daten allen beteiligten Akteuren (Mitgliedsstaaten, Infrastrukturanbieter, Industrie) entsprechend zur Verfügung gestellt werden, um auf dieser Basis neue IVS Dienste entwickeln zu können, noch vage. Viel wird dabei auch von der Überarbeitung bzw. Neuerstellung von Spezifikationen bzw. delegierten Verordnungen durch die Kommission, aber genauso auch von deren konkreter Umsetzung und Anwendung in den Mitgliedsstaaten, abhängen.

Vgl. S. 16 (10):

„...Die zunehmende Verfügbarkeit von Daten sollte beispielsweise zur Entwicklung neuer IVS-Dienste führen, und umgekehrt sollte durch Innovation der Bedarf an künftigen Spezifikationen ermittelt werden...“

Zu: C-ITS

Aus Sicht des VDA ist eine Klärung des Anwendungsbereichs von “C-ITS“ insbes. im Hinblick auf Definition der C-ITS Stationen und des EU-System für das Management von Sicherheitsberechtigungsnachweisen von C-ITS-Diensten (Art. 10a) notwendig.

Vgl. S. 17 (11):

„C-ITS verwenden Technologien, die es Kraftfahrzeugen ermöglichen, untereinander und mit straßengebundener Infrastruktur einschließlich Lichtsignalanlagen zu kommunizieren. Bei C-ITS-Diensten handelt es sich um eine Kategorie von ITS Diensten, denen eine offene Architektur zugrunde liegt, die vielseitige („many-to-many“) oder gleichberechtigte („peer-to-peer“) Verbindungen zwischen den C-ITS Stationen ermöglicht. Dies bedeutet, dass alle C-ITS-Stationen in der Lage sein sollten, Nachrichten sicher untereinander auszutauschen, und dass der Austausch sich nicht auf vorab definierte Stationen beschränken sollte...“

...Aus diesem Grund sollte ein gemeinsames europäisches Vertrauensmodell für C-ITS geschaffen werden, um eine Vertrauensbasis für alle C-ITS-Stationen unabhängig von den verwendeten Kommunikationstechnologien herzustellen. Dieses Vertrauensmodell sollte durch die Annahme einer Regelung für die Nutzung einer Public-Key-Infrastruktur (PKI) umgesetzt werden. Die oberste Ebene dieser PKI sollte die europäische Liste vertrauenswürdiger Zertifikate (European Certificate Trust List) sein, die aus Einträgen aller vertrauenswürdigen Wurzelzertifizierungsstellen in Europa besteht. ...“

Weitere Punkte:

- Eine Detaillierung und Konkretisierung des C-ITS Vertrauensmodells hinsichtlich Einhaltung von Standards (z. B. Datenqualität) ist notwendig.
- Die weitere Konkretisierung des Vertrauensmodells sollte insbesondere um das Vertrauen in Datenqualität und Security ergänzt werden bzw. diese Aspekte mitberücksichtigt werden.
- Die Weiterentwicklung sollte mit den Aktivitäten auf UNECE-Ebene harmonisiert werden.

Zu: Gesetz über künstliche Intelligenz

Aus Sicht des VDA sollte die geplante KI-Regulierung greifen und keine separaten/zusätzlichen Anforderungen aus der IVS Richtlinie entstehen.

Vgl. S. 20 (19):

„Kommen bei der Einführung und Nutzung von IVS-Ausrüstung und -Software auch Systeme der künstlichen Intelligenz zum Einsatz, so sollten die einschlägigen Bestimmungen des künftigen Gesetzes über künstliche Intelligenz berücksichtigt werden.“

Weiterer Punkt:

- S. 19 (18) besagt, dass Fahrzeugzulassung nicht von der IVS-Richtlinie betroffen ist. Wie verhält es sich perspektivisch mit der geplanten KI-Regulierung?

Zu: nationaler Zugangspunkt

Grundsätzlich richtig ist, dass der Kommissionsvorschlag vorsieht, Regelungen zu den nationalen Zugangspunkten in die IVS Richtlinie selbst aufzunehmen. Aus Sicht des VDA ist jedoch eine stärkere Vereinheitlichung notwendig. Die nationalen Zugangspunkte sollten entsprechend weiterentwickelt werden.

Vgl. S. 23 Artikel 4 (22/23):

„nationaler Zugangspunkt‘ eine von einem Mitgliedstaat eingerichtete digitale Schnittstelle, die eine zentrale Anlaufstelle für den Zugang zu Daten im Sinne der nach Artikel 6 erlassenen Spezifikationen darstellt;
„Zugänglichkeit von Daten‘ die Möglichkeit, Daten in einem digitalen maschinenlesbaren Format über nationale Zugangspunkte anzufordern und zu erhalten“

Weiterer Punkt:

- Gibt es seitens der EU KOM bereits konkretere Pläne, wie die Umsetzung in den Mitgliedsstaaten erfolgen soll und wie eine stärkere Vereinheitlichung/Standardisierung erreicht werden kann?

Vgl. S. 23 Artikel 5:

„3. Die Mitgliedstaaten arbeiten – falls erforderlich – mit den einschlägigen Interessenträgern auch in Bezug auf operative Aspekte der Umsetzung und Einhaltung der von der Kommission angenommenen Spezifikationen zusammen, wie zum Beispiel Normen und EU-weit harmonisierte Profile, gemeinsame Definitionen, gemeinsame Metadaten, gemeinsame Qualitätsanforderungen und Aspekte im Zusammenhang mit der Interoperabilität der Architekturen der nationalen Zugangspunkte, gemeinsame Bedingungen für den Datenaustausch sowie gemeinsame Schulungs- und Outreach-Aktivitäten“

Weiterer Punkt:

- Die Wechselwirkung und die Zusammenarbeit der nationalen Zugangspunkte mit Mobilitätsdatenräumen national (z.B. Mobility Data Space, Deutschland) und auf EU-Ebene (European Mobility Data Space) wird nicht weiter beschrieben. Der VDA schlägt eine intensivere Einbindung und Nutzung dieser Initiativen vor.

Zu: Ergänzung weiterer Datenpunkte

Aus Sicht des VDA sollte sich die IVS-Richtlinie auf die Beziehung G2B (Government to Business) beschränken, da u.a. mit dem Data Act bereits horizontale Regulierungsvorschläge vorliegen.

Vgl. S. 25 Artikel 7:

„1a. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach einer Kosten-Nutzen Analyse und einer Folgenabschätzung, die auch angemessene Konsultationen umfasst, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der Datenarten in Anhang III, einschließlich des Datums der Umsetzung und der geografischen Abdeckung für jede Datenart, zu ändern. Diese Änderungen müssen mit den Datenkategorien des neuesten Arbeitsprogramms in Einklang stehen, das nach Artikel 17 Absatz 5 angenommen wurde.“

Weitere Punkte:

- Auf welcher (Erkenntnis-) Basis werden diese Datenpunkte ergänzt? (Anhang III); Auf welcher (Erkenntnis-) Basis wird die Liste der verpflichtenden Bereitstellung bestimmter Services in den Mitgliedsstaaten ergänzt? (Anhang IV).
- Zudem sollten Parlament und Rat im weiteren Verfahren aus Sicht des VDA noch einmal eine Abwägung vornehmen, ob delegierte Rechtsakte oder ein reguläres Mitentscheidungsverfahren der geeignete Weg zur Ergänzung der Anhänge III und IV sind.

Abschließende Anmerkungen:

- Der VDA weist darauf hin, dass insbes. die dringende Weiterentwicklung des eCall und SRTI (Safety Related Traffic Information) noch nicht ausreichend berücksichtigt wird. Eine Gewährleistung der Interoperabilität mit anderen IVS Diensten ist notwendig.
- Sollten perspektivisch fahrzeuggenierte Daten erhoben werden (im Rahmen von delegierten Rechtsakten), sollte der technische Zugang auf EU-Ebene einheitlich erfolgen: Der VDA hat dazu das ADAXO – Konzept veröffentlicht, in dem der sichere Zugriff auf Fahrzeugdaten nach FRAND Prinzipien beschrieben wird. <https://www.vda.de/vda/de/aktuelles/publikationen/publication/adaxo--automotive-data-access---extended-and-open>
- Wie in Art. 6 vorgesehen, sollte sich die Kommission bei der Erstellung von Spezifikationen generell an bestehenden Standards orientieren.

Ansprechpartner

Mitja Schulz

Leiter VDA Büro Brüssel

mitja.schulz@vda.de

Matthias Krähling

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

matthias.kraehling@vda.de

Angela Pasch

Senior Consultant Koordinierungsstelle Vernetztes & Automatisiertes Fahren

angela.pasch@vda.de

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V.
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V.
Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
sind nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, März 2022