



Rat der  
Europäischen Union

077594/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 10/10/19

Brüssel, den 10. Oktober 2019  
(OR. en)

12967/19  
ADD 1

TRANS 477

## ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. Oktober 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	SWD(2019) 369 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG der Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2019) 369 final.

Anl.: SWD(2019) 369 final

Brüssel, den 9.10.2019  
SWD(2019) 369 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG**

**der Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme**

{SWD(2019) 368 final}

Die ITS-Richtlinie war die erste EU-weite Rechtsgrundlage zur Förderung einer koordinierten und kohärenten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (ITS) im Straßenverkehr und an dessen Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern. Sie ging unmittelbar aus dem Aktionsbereich 6.1 des ITS-Aktionsplans<sup>1</sup> hervor.

Nachdem das erste Arbeitsprogramm abgeschlossen ist und sich der Sektor erheblich weiterentwickelt hat, ist es wichtig, Bilanz zu ziehen und die Angemessenheit des derzeitigen EU-Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme zu bewerten.

Bei der Ex-post-Bewertung werden nicht nur die Richtlinie selbst, sondern auch die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte, die Arbeitsprogramme der Kommission, die Leitlinien der Kommission für die Berichterstattung sowie die Tätigkeiten von Ausschüssen und Sachverständigen berücksichtigt. Zudem werden relevante Aspekte des ITS-Aktionsplans sowie Normen und unverbindliche Maßnahmen untersucht, mit denen die ITS-Einführung im Straßenverkehr unterstützt werden soll. Ein weiterer Gegenstand der Bewertung ist die Anwendung der Richtlinie zwischen 2008 und 2017 in allen 28 Mitgliedstaaten.

Angesichts der zunehmenden Nutzung intelligenter Verkehrssysteme ist die Richtlinie weiterhin ein relevantes Instrument, um 1) die Koordinierung der ITS-Einführung in der EU zu verbessern und 2) die Geschwindigkeit und die Kosteneffizienz der ITS-Einführung zu erhöhen und ihre Risiken zu mindern. Trotz Verbesserungen bleibt die ITS-Einführung häufig noch auf einen begrenzten geografischen Bereich beschränkt. Es besteht daher weiterhin klarer Maßnahmenbedarf in den Bereichen Interoperabilität, Kooperation und Datenaustausch, um für nahtlose, kontinuierliche ITS-Dienste in der gesamten EU zu sorgen.

Auch die im Rahmen der Richtlinie erlassenen delegierten Rechtsakte bleiben relevant, wobei der Anwendungsbereich nach Ansicht mancher Interessengruppen in einigen Fällen ausgeweitet werden könnte, um ihre Relevanz weiter zu erhöhen. Dies wurde im aktualisierten Arbeitsprogramm im Rahmen der Richtlinie berücksichtigt, das am 11. Dezember 2018 angenommen wurde<sup>2</sup>.

Die Richtlinie hatte generell positive Auswirkungen auf die ITS-Einführung in der gesamten EU. Da jedoch die Einführung von ITS und die Anwendung der delegierten Verordnungen erst vor Kurzem begonnen haben, ist die Evidenzgrundlage zu der Frage, ob dies bereits wesentlich dazu beiträgt, die Kontinuität der ITS-Dienste in der gesamten EU zu verbessern und negative externe Effekte (Unfälle, Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung) des Straßenverkehrs zu verringern, derzeit noch beschränkt.

Da die Vorteile der ITS noch nicht quantifiziert werden können, lässt sich auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Umsetzung der Richtlinie noch nicht bestimmen. Es ist noch zu früh, um aussagekräftig zu bewerten, ob die beobachteten Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den Vorteilen stehen, wenngleich die Interessenträger generell positive Erwartungen haben. Die Kosten werden als angemessen betrachtet, und die Vorteile dürften die Kosten langfristig überwiegen, soweit dies nicht bereits der Fall ist.

Angesichts der kosteneffizienten Meldepflichten ist das wichtigste verbleibende Problem die mangelnde Vergleichbarkeit der Berichte der Mitgliedstaaten. Wenngleich ein positiver Trend in Bezug auf Qualität und Einheitlichkeit der Berichterstattung festzustellen ist und keine Hinweise auf

---

<sup>1</sup> KOM(2008) 886 endg.

<sup>2</sup> C(2018) 8264 final,  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20188264\\_de.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20188264_de.pdf).

unverhältnismäßige Berichterstattungskosten vorliegen, ist eine umfassende Überprüfung aufgrund der Unterschiede in Struktur und Detailgrad der Berichterstattung über die zentralen Leistungsindikatoren nach wie vor schwierig. Zur Erleichterung künftiger Bewertungen sollte das Berichterstattungsverfahren für die Richtlinie und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte weiter gestrafft werden. Zu beachten sind dabei folgende Punkte:

Die Richtlinie und die mit ihr verbundenen delegierten Rechtsakte sind generell kohärent. Es ist jedoch wichtig, Häufigkeit und Zeitpunkt der Berichterstattung im Rahmen der einzelnen Rechtsakte abzustimmen und eine einheitliche Terminologie in den verschiedenen Rechtsakten sicherzustellen.

Generell ist die Richtlinie mit den politischen Strategien und anderen einschlägigen Rechtsakten der EU kohärent und trägt zu deren Umsetzung bei. Die Richtlinie und die in ihrem Rahmen erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten einschlägige Verweise auf andere Rechtsakte, um unnötige Überschneidungen zu vermeiden.

Im Zuge der Entwicklung einer zunehmend vernetzten, kooperativen und automatisierten Mobilität dürften sich die Zusammenhänge der Richtlinie mit anderen Rechtsakten noch verstärken, insbesondere was Fahrzeuge, Telekommunikation, Cybersicherheit, Haftung sowie Datenverarbeitung und -flüsse betrifft. Daher sollte besonders darauf geachtet werden, die Kohärenz der einzelnen Rechtsakte sicherzustellen und einen unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Die EU-Ebene ist als wichtigste Ebene für die Entwicklung eines Rahmens für eine koordinierte und kohärente ITS-Einführung anzusehen. Durch Maßnahmen auf nationaler Ebene dürfte sich das zentrale Problem einer inkohärenten, uneinheitlichen und fragmentierten ITS-Entwicklung in der EU nämlich nicht lösen lassen, selbst wenn diese durch nicht rechtsverbindliche Maßnahmen auf EU-Ebene unterstützt werden. Ebenso sind die auf internationaler Ebene bestehenden Mechanismen und Strukturen nicht als ausreichend anzusehen, um für einen umfassenden EU-weiten Ansatz zu sorgen, der derzeit mit der Richtlinie sichergestellt wird.

Es wäre daher nicht sinnvoll, die Richtlinie aufzuheben, da dies die ITS-Einführung höchstwahrscheinlich verlangsamen und das Risiko der Uneinheitlichkeit und Fragmentierung erhöhen würde. Würde die Richtlinie aufgehoben, würden Spezifikationen zudem unverändert und ohne klare Entwicklungsvorgaben bestehen bleiben und könnten so angesichts des sich schnell entwickelnden Bereichs der ITS ihre Aktualität verlieren.