



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 14.12.2021
SWD(2021) 475 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

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} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es? <u>Höchstens 11 Zeilen</u>
Diese Folgenabschätzung bildet die Grundlage für einen Legislativvorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung von IVS. Es handelt sich um eine Schwerpunktmaßnahme des europäischen Grünen Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und der Anstrengungen, um Europa fit für das digitale Zeitalter zu machen. Ziel der IVS-Richtlinie ist die verstärkte Einführung und Nutzung kontinuierlicher IVS-Dienste in der gesamten EU, um das Funktionieren des Straßenverkehrs einschließlich seiner Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern zu verbessern und so die negativen externen Auswirkungen des Straßenverkehrs zu verringern. In einer Bewertung aus dem Jahr 2019 wird die Relevanz der IVS-Richtlinie bestätigt, jedoch hervorgehoben, dass die Einführung von IVS nach wie vor langsam und uneinheitlich verläuft, sodass Chancen für den Aufbau eines inklusiven multimodalen Verkehrssystems verpasst wurden. Neue Entwicklungen in Bereichen wie vernetzte und automatisierte Mobilität und Mobilitätsplattformen müssen einbezogen werden. Darüber hinaus müssen die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Folgendem im gesamten Verkehrsnetz weiter verbessert werden: i) Infrastrukturdaten, ii) Verkehrsdaten und iii) Reisedaten.
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden? <u>Höchstens 8 Zeilen</u>
Mit dieser Initiative sollen Einführung und Betrieb von IVS-Diensten in der gesamten EU gesteigert werden, um i) die Straßenverkehrssicherheit und die Effizienz des Verkehrs zu erhöhen und ii) ein multimodales Verkehrssystem zu fördern. Ihre spezifischen Ziele sind die Verbesserung der Interoperabilität und Kontinuität der Dienste (Spezifisches Ziel 1), die Einrichtung eines wirksamen Koordinierungsmechanismus zwischen allen IVS-Akteuren (Spezifisches Ziel 2) und die verbesserte Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten zur Unterstützung von IVS-Diensten (Spezifisches Ziel 3). Dadurch wird ein Beitrag zu den beiden in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität beschriebenen wichtigsten Prioritäten des Verkehrssystems geleistet: der Ökologisierung und der Digitalisierung des EU-Verkehrssektors. Dies wird auch dazu beitragen, die Zahl der Unfälle zu verringern, das Ziel der „Vision Null: Todesfälle im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe Null senken“ zu erreichen und den Binnenmarkt in Bereichen wie der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität (CCAM) zu stärken.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene? <u>Höchstens 7 Zeilen</u>
Die CCAM und ein für alle Nutzer nahtlos funktionierendes europäisches Verkehrsnetz (gewährleistet durch die grenzüberschreitende Kontinuität interoperabler IVS-Dienste) sind Voraussetzungen für: i) die Verwirklichung des Ziels des europäischen Grünen Deals, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu verringern, und ii) die Entwicklung eines gemeinsamen EU-Verkehrsmarkts. Diese Ziele lassen sich nur durch einen gemeinsamen europäischen Rechtsrahmen erreichen. Die Überarbeitung der Richtlinie wird zur kohärenten Entwicklung und Einführung der unterstützenden Infrastruktur beitragen, indem sie die Interoperabilität der Daten und die Bereitstellung harmonisierter Dienste für Endnutzer gewährleistet.
B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen Politikoptionen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum? <u>Höchstens 14 Zeilen</u>
Um den Zielen der Überarbeitung der IVS-Richtlinie angemessen gerecht zu werden, wurden drei politische Optionen auf ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen geprüft. Alle Optionen umfassen: i) die Stärkung der Grundsätze für die Koordinierung und Einführung und (ii) die Ausweitung der IVS-Richtlinie auf neue und neu entstehende Bereiche von IVS-Diensten (Grundlage

der Politischen Option 1). Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit der Akteure in allen Spezifischen Zielen durch Maßnahmen institutionalisiert, die dazu dienen, die Koordinierung zu verbessern und die Kohärenz der Bestimmungen der Richtlinie mit denen anderer bestehender Rechtsinstrumente zu gewährleisten. Die Politische Option 2 zielt auch darauf ab, die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit wichtiger Daten verbindlich vorzuschreiben. Dadurch werden die Datenqualität, der Datenzugang, der Datenaustausch und die Datennutzung für den Betrieb von IVS-Diensten grundlegend verbessert. Die Politische Option 3 geht noch weiter: i) ihr Ziel ist es, die Bereitstellung wesentlicher IVS-Dienste unter Nutzung der in der Politischen Option 2 vorgesehenen erhöhten Verfügbarkeit, der Qualität, des Austauschs und der Nutzung von Daten vorzuschreiben und ii) die Einführung interoperabler und kontinuierlicher Dienste, insbesondere derjenigen, die auf die Straßenverkehrssicherheit ausgerichtet sind, weiter zu unterstützen. Die Politische Option 3 wird bevorzugt, da sie die ehrgeizigste und wirksamste Option im Hinblick auf das Erreichen der spezifischen Ziele der IVS-Richtlinie ist und sie eine rasche und kohärente Einführung von IVS-Diensten am besten gewährleistet.

Wer unterstützt welche Option? Höchstens 7 Zeilen

Die Ergebnisse der Konsultation zeigen, dass die Interessenträger die Chancen und den gesellschaftlichen Nutzen, die mit der Politischen Option 3 verbunden sind, erkennen und unterstützen. Die Behörden nutzen die Digitalisierung und den intelligenten Verkehr als Instrumente, um die Nachhaltigkeit zu verbessern und einen Beitrag des Verkehrssektors zu den Zielen des Grünen Deals zu ermöglichen. Die Interessenträger aus der Industrie sind zur Einführung der im Rahmen der Politischen Option 3 geplanten Dienste und Systeme auf eine Kapitalrendite angewiesen. Diese Interessenträger sehen Geschäftsmöglichkeiten in neuen Bereichen wie der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität. Die Verkehrsnutzer begrüßen ein sichereres und inklusiveres Mobilitätssystem.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen? Höchstens 12 Zeilen

Die Politische Option 3 bringt erhebliche Vorteile mit sich, insbesondere in Bezug auf die Verringerung von Unfällen (29,5 Mrd. EUR), Zeitersparnis (144,5 Mrd. EUR), CO₂-Emissionen (2,4 Mrd. EUR), die Verringerung anderer Emissionen (0,3 Mrd. EUR), Kraftstoffeinsparungen (2,4 Mrd. EUR) und BIP (17,3 Mrd. EUR) im Zeitraum 2021-2040 im Vergleich zum Basisszenario. Der erwartete Gesamtnutzen beläuft sich auf 179,1 Mrd. EUR. Es gibt nicht quantifizierte Kosten im Zusammenhang mit: i) der Aktualisierung und Straffung der Berichtspflichten, der obligatorischen Berichterstattung in einem gemeinsamen Format und den vorgeschriebenen wesentlichen Leistungsindikatoren und ii) den Maßnahmen zur Verbesserung der Kohärenz der IVS-Richtlinie mit bestehenden Rahmen und Initiativen. Dadurch dürften sich die Verwaltungskosten der Mitgliedstaaten und der einschlägigen Interessenträger verringern.

Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen? Höchstens 12 Zeilen

Es wird davon ausgegangen, dass bei der bevorzugten Option (im Zeitraum 2021-2040 im Vergleich zum Basisszenario) Kosten für straßenseitige Geräte (1,1 Mrd. EUR), straßenseitige Infrastruktur (3,3 Mrd. EUR), nationale Zugangspunkte (0,4 Mrd. EUR), zentrale IVS-Teilsysteme (0,6 Mrd. EUR) und fahrzeuginterne Systeme (15,4 Mrd. EUR) anfallen. Die Verwaltungskosten und die Kosten für Smartphones und Anwendungen sind vernachlässigbar. Die erwarteten Gesamtkosten belaufen sich auf 20,8 Mrd. EUR. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird auf 8,6 geschätzt.

Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen? Höchstens 8 Zeilen

Die politischen Maßnahmen sind nicht spezifisch auf KMU ausgerichtet und es gibt keine Anzeichen dafür, dass für Unternehmen unterschiedlicher Größe unterschiedliche Auswirkungen zu erwarten sind. Allerdings kann ein fragmentierter Markt – wie es ohne die Einführung neuer Datenspezifikationen, neuer Standardanforderungen und die weit verbreitete Nutzung nationaler Zugangspunkte der Fall

gewesen wäre – größeren Unternehmen einen komparativen Vorteil gegenüber KMU verschaffen. In einem harmonisierten Markt mit harmonisierten Normen werden KMU von niedrigeren Hürden beim Markteintritt profitieren, wenn es darum geht, ihre Geschäftstätigkeit auszuweiten und gleichberechtigt mit größeren Unternehmen in Wettbewerb zu treten.

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben? Höchstens 4 Zeilen

Je nach den Umsetzungsentscheidungen in den Mitgliedstaaten werden die voraussichtlichen Kosten für Investitionen in straßenseitige Infrastruktur, nationale Zugangspunkte und zentrale IVS-Teilsysteme weitgehend von den öffentlichen Verwaltungen getragen werden müssen. Diese Kosten liegen bei insgesamt 13,2 Mrd. EUR bzw. 5,3 Mrd. EUR über dem Basisszenario.

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben? Höchstens 6 Zeilen

Die bevorzugte Option dürfte durch gemeinsame Datenspezifikationen und eine verbesserte Datenverfügbarkeit und -qualität Auswirkungen auf die Innovation haben. Positive Auswirkungen auf die Gesundheit werden in erster Linie durch die Verringerung der Luftverschmutzung erwartet. Auswirkungen auf die Beschäftigung sind zu erwarten, da Infrastruktur aufgebaut und Daten erhoben werden müssen, während die beschleunigte Einführung von IVS dem Binnenmarkt und der Wettbewerbsposition der Unternehmen zugutekommen wird. Schließlich werden Menschen mit eingeschränkter Mobilität von einer größeren Verfügbarkeit multimodaler Verkehrsinformationsdienste profitieren.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Strategie überprüft? Höchstens 4 Zeilen

Da der IVS-Sektor sich rasch weiterentwickelt, plant die Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre über die Umsetzung der Richtlinie und ihrer delegierten Rechtsakte Bericht zu erstatten und dabei die Analyse der nationalen Berichte über die IVS-Einführung zu berücksichtigen.