



# Die eSafety Initiative der Europäischen Kommission nach der deutschen Ratspräsidentschaft 1. Hj. 2007

- 3. Sachverständigentag am 25./26.02.2008



## Schwerpunkte des Vortrages

- I. Wirtschaftlicher und politischer Rahmen für moderne Kfz-Technologien
- II. Wesentliche Etappen der eSafety Initiative
  - Mitteilungen, Maßnahmenbereiche, Arbeitsgruppen, Mittel und Methoden
- III. Betroffenheit der Kfz-Sachverständigen
- IV. Deutsche Ratspräsidentschaft 1. Hj. 2007
  - eSafety Konferenz am 05./06.06.2007
  - HMI
  - FAS und Recht
- V. ITS Action Plan 2008



## I. Wirtschaftlicher und politischer Rahmen für moderne Kfz-Technologien

- großes Potential von Technologien der aktiven Sicherheit für die Verbesserung der Verkehrssicherheit
  - Projekte PReVENT, Invent, Activ
- großes Potential für effektivere Gestaltung des StV (Staubekämpfung)
- erhebliche Investitionen von AI in Forschung und Entwicklung  
2006: 15,2 Mrd. €, 3.600 Patente, 84 Tsd. Mitarbeiter
- prinzipielle Umweltrelevanz



eSafety Initiative der Europäischen Kommission



## II. Die wesentlichen Etappen de eSafety Initiative

- Nov. 2002: eSafety-Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit mit Beteiligung D, 28 Empfehlungen
- Sept. 2003: 1. eSafety-Mitteilung der Europäischen Kommission v. 15.09.2003 (Schwerpunkt: Intelligente Fahrzeuge schneller entwickeln und einführen)
- Sept. 2005: 2. eSafety-Mitteilung vom 14.09.2005 – eCall
- Febr. 2006: Mitteilung vom 15.02.2006 zu „Intelligent Car Initiative“
- 2007: Vorbereitung des ITS-Action Plan – Konsultationsverfahren



## Maßnahmenbereiche

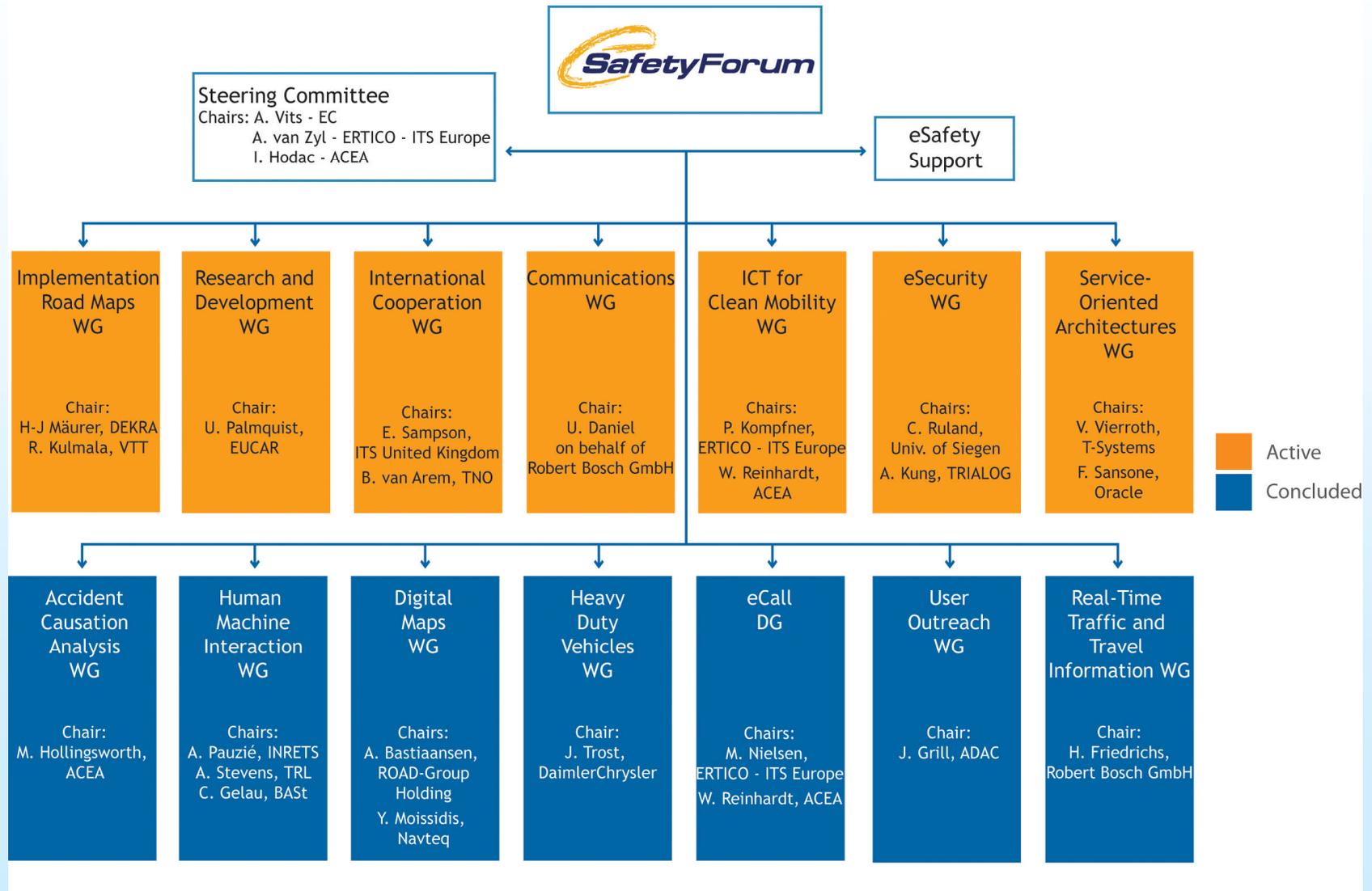
- Bausteine für eine integrierte Sicherheit
- Einführung von Normen und Rechtsvorschriften
- Beseitigung gesellschaftlicher und unternehmerischer Hindernisse

## Mittel und Methoden

- Forschungsunterstützung und –kanalisierung
- Hindernisanalyse
- politische Meinungsbildung
- Marketing
- förmliche Empfehlung (z. B. Mitteilung zu HMI)
- Standardisierung
- Rechtsvorschriften als ultima ratio



## eSafety Forum Working Groups





### III. Betroffenheit der Kfz-Sachverständigen

- frühzeitige Anpassung von Geschäftsfeldern und Qualifikation an künftige Entwicklung
  - Einstellung auf mehr Informations- und Kommunikationstechnik (IuK) in Kfz mit Sicherheitsrelevanz
  - in Zukunft Gewährleistung sicherer IuK nicht nur bei Neufahrzeugen (Genehmigungsverfahren), sondern auch im StV (regelmäßige Prüfungen, Überwachbarkeit) erforderlich
- Begleitung der neuen Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
  - neue Systeme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: ESC, Kollisionsvermeidung oder –entschärfung, intelligenter Tempomat, Spurhalte- und –warnsysteme, Speed Alert
  - leichtere Überwachbarkeit (OBU-Einführung, FSD-Verfahren seit 41. StVRÄndV 2006)



- Berücksichtigung neuer Arten von Bedrohungen bei der Fahrzeugüberwachung und -untersuchung
  - Systemmanipulation mit Auswirkung auf die Verkehrssicherheit
  - Kopplung von Systemkomponenten (stop and go + Spurhaltesysteme + Tempomat + Abstandsregelsystem = automatisches Fahren)
  - Fehlfunktion bei künftiger C2C – C2I - Kommunikation
- Neue Prüfinhalte und Inhalte von Gutachten, u. a. aufgrund neuer fahrzeugtechnischer Vorschriften
  - Bsp. ESC – Regelung bei ECE ist erfolgt, damit Grundlage für EG-Recht (entspricht cars21)
  - politische Forderungen nach verbindlichen Systemen (z. B. ANB, Spurhaltesysteme)
  - Herausforderung: Systeme so beschreiben, dass nicht Billig-Produkte ohne Gleichwertigkeit auf den Markt kommen (siehe Rußpartikelfilter)
  - Einzelmaßnahmen nach § 21 StVZO



## IV. Deutsche Ratspräsidentschaft 1. Hj. 2007

- Fortschritte nur auf EU-Ebene möglich – Vollharmonisierung Pkw seit 01.01.1998, Lkw seit Sommer 2007
- Herausgreifen von drei Feldern (aus den 28 Empfehlungen), auf denen Fortschritte besonders wichtig sind – Bestandteile der eSafety-Konferenz am 05./06.06.2007
  - RTTI
    - Mindestumfang für Verkehrsinformationen
    - sichere und exklusive Frequenz für Übertragung
    - mindestens in Kerneuropa einheitliche Kriterien für grenzüberschreitende Informationsübermittlung (D, PL, F, SLO, CZ, A, H - EBU am 21./22.04.08 in Ljubljana - EUROTRAVEL)
  - HMI
  - FAS und Recht
  - eCall – Unterzeichnung MoU, erstmals Übertragung aus Kfz



## Mensch–Maschine–Schnittstelle (HMI)

- Empfehlungen 2000/53/EG und 2007/78/EG; Stand der Technik, aber unverbindlich (Art. 211 EG-Vertrag)
- Grundsätze zur Gestaltung von IuK-Systemen (nicht FAS)
- Kosten und Bemühungen bei AI (Display-Gestaltung, kein Fernsehen während der Fahrt, sichere Anbringung, keine Sichtbehinderung für Fahrer usw.)
- betrifft seit 2007/78/EG auch „nomadic devices“, aber:
  - TV bei 160 km/h
  - Ankündigung von Verkehrskontrollen (trotz Verwendungsverbot nach § 23 I b StVO)
  - Sichtfeldbeeinträchtigung (§ 35b II, § 69a III Nr. 7a StVZO)
- bessere Durchsetzung, insbesondere bei „normadic devices“ erforderlich



## HMI – weitere Schritte

- Gespräche mit allen Herstellern
- Wiedereinberufung der AG zwecks Bewertung und Fortschreibung (Sachverständigenorg. über FKT beteiligt)
- Versuch einer effektiven Selbstverpflichtung, aber Hersteller bei „nomadic devices“ unüberschaubar und nicht organisiert (Sicherheitsbeeinträchtigung, Wettbewerbsverzerrung)
- Kern der Empfehlung 2007/78/EG evtl. verbindlich machen (VGT 2008); Geräte verbieten, die
  - visuelle Unterhaltungsfunktion während der Fahrt zur Verfügung stellen
  - keine sichere Befestigung vorsehen oder Sicht beeinträchtigen
  - verbotene Funktionen aufweisen (z. B. Warnung vor Verkehrsüberwachung)



## FAS und Recht

- Wiener Konvention über den StV – zwei Sichtweisen
    - völlige Freiheit der Signatarstaaten zur Technologiegestaltung oder
    - Art. 8 I, 8 V, 13 I WK sehen Beherrschung durch Kfz-Führer vor
- Argumente: - abgedeckt durch alle Sprachfassungen
- logischer Zusammenhang (sonst Kfz möglich, mit denen Verhaltensrecht nicht eingehalten wird)
  - systematisch gerechtfertigt (kein systemat. Unterschied zwischen Zulassungs- und Verhaltensrecht)
- also
- ⇒ ein Mensch muss das Fahren beherrschen können
  - ⇒ FAS müssen übersteuerbar sein
  - ⇒ nicht übersteuerbare FAS nur in Situationen, die der Fahrer objektiv nicht bewältigen könnte



- Fahrzeugtechnische Vorschriften
  - enthalten bisher keine Bauvorschriften für FAS
  - enthalten aber teilweise die Zulässigkeit teilautomatisch wirkender FAS
    - Beispiel ECE-R 79 „automatische Lenkfunktion“ mit Hilfe passiver Infrastrukturelemente
    - lassen es zu, herkömmliche Funktionen (Bremsen, Abstand halten...) durch elektronische Steuerungen zu ersetzen, ohne diese selbst detailliert zu regeln
    - ermöglichen Zulassung von FAS als Alternative zu herkömmlichen Fkt., wenn Grundparameter (Bremsleistung usw.) erfüllt sind

Grundlage: - Übersteuerbarkeit, abgeleitet aus WK (so ECE-R 79)  
- wenn WK nicht einschlägig, dann auch Nichtübersteuerbarkeit zulässig



- Zivilrecht – Hauptverantwortliche bei Haftung

### Halter

- für alle Schäden beim Kfz-Betrieb (§ 7 StVG)
- für alle Fehler von FAS und im Umgang mit FAS

### Fahrer

- wie Halter, aber nicht ohne Verschulden (§ 18 StVG)
- nicht für fehlerhafte FAS

### Kfz-Hersteller (§ 1 ProdHaftG, § 823 BGB)

- auch für Fehler des FAS-Herstellers
- auch bei telematikbasierten FAS und Fehler der externen Elemente (FAS ist Produkt, bestehend aus externen und internen Elementen)

offen: Provider; Personen, die die Ansteuerung von außen übernehmen (ISA)



angemessen, solange Übersteuerbarkeit gewährleistet



## Risiken eines unklaren Rechtsrahmens

- unbegrenzte Kreativität mit ggf. negativer Sicherheitswirkung
- unbegrenzte Rechtsetzungsmöglichkeiten (eingreifendes ISA, Alcolock)
- Beeinträchtigung grenzüber. Verkehrs und Vermarktung, wenn WK zur Disposition der Signatarstaaten steht
- nicht beherrschbare zivilrechtliche Risiken i. d. Zukunft (= Einführungshindernis)
- keine Überwachbarkeit bei Fahrzeuguntersuchungen/-überwachung
- Auslegungsprobleme (Bspl. – Ausbau nicht mehr funktionsfähiger optionaler FAS)
- Akzeptanzverlust für mod. techn. Entwicklungen; Rückgriff auf simple Lösungen; kein Investitionsrückfluss



## Empfehlungen eSafety Konferenz

- Klarheit über rechtliche Rahmenbedingungen erforderlich
- unproblematisch:
  - FAS mit voller Sachherrschaft beim Fahrer, d. h. Optimierung von Funktionen (ABS), Informationssysteme (Speed Alert), übersteuerbare Systeme (ACC)
  - nicht übersteuerbare FAS, die wie Leistungsgrenzen wirken (Geschwindigkeitsbegrenzer) oder in Situationen eingreifen, die Fahrer nicht bewältigen könnten (ANB, ESP)
- Ablehnung von Eingriffen gegen den Willen des Fahrers
- Bei Entwicklung/Implementierung Übersteuerbarkeit gewährleisten; RESPONSE 3 – Empfehlungen beachten
- Eingreifende FAS tendenziell bei Fz-Untersuchungen berücksichtigen
- Vorkehrungen gegen Fehlgebrauch, Missbrauch, Manipulation treffen (eSecurity)



## Bedeutung eSafety Konferenz

- Empfehlungen im nationalen und europäischen Konsens verabschiedet
  - nationale Vorbereitungsgruppe (auch Sachverständigenorg.), MS, KOM auf hoher Ebene
  
- Bestandteil der Mitteilung vom 17.09.2007 („Intelligentes Fahrzeug“)  
2.1.4: „Schlussfolgerungen ..... enthalten richtungweisende Vorgaben .....



## V. ITS Action Plan

- neuer Schritt in Richtung eines polit. Programms / Rechtsetzungsprogramms

Elemente:

- Grundrichtung für verkehrspolitische Schwerpunktsetzung unter Einbeziehung von Umweltfragen;
- untersetzende Standardisierung und legislative Maßnahmen;
- Schwerpunktsetzung für die Verwendung von Finanzmitteln.

- vorläufige Bewertung:

- zu begrüßende Ansätze:
  - zur Zunahme der Bedeutung von Informations- und Kommunikationssystemen
  - zur Bedeutung der Frequenzbereitstellung für den Straßenverkehr,
  - erstmals zur Systemsicherheit
  - zur Unterstützung von FAS, deren Bedeutung für die Verkehrssicherheit nachgewiesen ist
  - zum Zusammenwirken der verschiedenen Betroffenen (entspricht PPP)



- konkrete Einzelmaßnahmen diskussionsbedürftig, insbesondere hinsichtlich etwaiger legislativer Maßnahmen:  
ISA, Alcolock, automat. poliz. Überwachungssysteme, pay as you drive – Versicherungen, Fzg- und Ladungslokalisierung, Citymaut, grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement

➤ Stand:

- Konsultationsverfahren eingeleitet
- Diskussion auf nationaler Ebene in D erforderlich
- Einbringung der Ergebnisse der Diskussion aus D auf EU-Ebene
- endg. Dokument Juni / Juli 2008 erwartet
- Annahme im Verkehrsrat 2. Hj 2008 geplant / F plant Ratsentschlüsse zu intelligenten Verkehrssystemen
- ergänzt und ersetzt teilweise verkehrspolitische Grundlinien im Bereich ITS / eSafety