



Europäische Kommission  
Frau Kommissarin  
Adina Vălean  
Rue de la Loi / Wetstraat 200  
B-1049 Brüssel  
[cab-valean-contact@ec.europa.eu](mailto:cab-valean-contact@ec.europa.eu)

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
-	UV/GSt/FG/Hu	Franz Greil	DW 12262	DW 142262	19.01.2022

## Richtlinienvorschlag über den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) – COM(2021) 813

Sehr geehrte Frau Kommissarin Vălean!

Mit diesem Schreiben dürfen wir Ihnen die Position der Bundesarbeitskammer (BAK) zum Vorschlag einer Richtlinie über den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme übermitteln. Die BAK ist die gesetzlichen Interessenvertretung von mehr als 3,8 Millionen Beschäftigten und Konsument:innen in Österreich. Sie ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Mitte Dezember 2021 hat die Europäische Kommission (EK) ihre Vorstellungen für einen künftigen, klimaneutralen Verkehr präsentiert. Neben Vorschlägen zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN), zur Stadtmobilität und zu einem Aktionsplan zur Förderung des Fern- und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs wurde auch ein Vorschlag über Änderungen beim Einsatz intelligenter Verkehrssysteme präsentiert. Die BAK kann diesen Vorschlag unterstützen, sofern intelligente Verkehrssysteme Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge sind und datenschutzrechtliche Bedenken ausgeräumt werden.

### Inhalt des Entwurfs

Intelligente Verkehrssysteme (IVS) kombinieren Elektronik und Informationstechnologie mit Verkehrstechnik und sollen Nutzer:innen in die Lage versetzen, Straßeninfrastruktur sowie die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sicherer, effizienter und „klüger“ zu benutzen. Mit der Richtlinie 2010/40/EU wurde ein Rahmen geschaffen, der technische Spezifikationen in bestimmten Bereichen ausarbeiten und neue IVS-Systeme mit Interoperabilität einführen sollte. Ein Beispiel hierfür ist eCall, ein elektronisches Notrufsystem, das bei einem Unfall europaweit automatisch Hilfe anfordert und über Mobilfunk und Satellitenortung eine Telefonverbindung zur nächstgelegenen Leitstelle herstellt.

Die Novellierung der Richtlinie hat im Wesentlichen die obligatorische Erhebung und bessere Verfügbarkeit wichtiger Daten zum Ziel, damit IVS-Dienste erbracht werden können. Zu diesem Zweck werden vier prioritäre Bereiche festgelegt: Information und IVS-gestützte Mobilitätsdienste; Reise und Verkehrsmanagement; Verkehrssicherheit sowie kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilitätsdienste.

#### Unsere Position in Kürze

- Die Sichtweise der Kommission zu IVS ist zu technikzentriert. Sie verkennt dadurch das Scheitern vieler Anwendungen. IVS müssen in einem breiten politischen und rechtlichen Rahmen eingebettet sein, damit wirklich nachhaltige und intermodale Lösungen erreicht werden.
- Nur ein öffentliches Verkehrssystem in Ergänzung mit Rad- und Fußverkehr ist ein umwelt- und klimafreundliches Verkehrssystem. Automatisierte Mobilität mit dem Auto kann sogar Klima- und Umweltziele konterkarieren. Daher kommt diese Form der Mobilität nur als Zubringer für den öffentlichen Verkehr auf der ersten und letzten Meile in Betracht.
- Aus Datenschutzsicht bestehen große Bedenken bei Austausch und Verwertung von verarbeiteten Daten. Aus Sicht der BAK bietet hier die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) keinen ausreichenden Schutz für Arbeitnehmer:innen und Verbraucher:innen. Klarstellungen müssen im Vorschlag vorgenommen werden.
- Bei der Sicherheit werden konsument:innenrechtliche Probleme konsequent ausgeklammert. Die Haftung in Fällen, in denen Algorithmen und Datensysteme bei Assistenzsystemen zu Schäden führen, wird in letzter Konsequenz den Konsument:innen aufgebürdet.
- Die Interoperabilität der Straße mit anderen Verkehrsträgern sollte verstärkt werden.
- Eine erweiterte Kompetenz der Kommission für delegierte Rechtsakte wird kritisch gesehen. Solche Rechtsakte sind in der Regel von industriegetriebenen Expert:innen stark beeinflusst. Aus Sicht der BAK bedarf es einer breiteren demokratischen Legitimation. Vertreter:innen von Gewerkschaften, Umwelt- und Konsument:innen-schutzverbänden sollten bei der Ausarbeitung von technischen Spezifikationen besser einbezogen werden.

#### Die Stellungnahme im Detail

Die BAK versteht (intelligente) Mobilitätssysteme als öffentliche Daseinsvorsorge, deren Ausgestaltung sozial, ökologisch und demokratisch bestimmt, aber keinesfalls aus Profitbestrebungen von Unternehmen erfolgen darf. Die Einschätzung der Kommission in den Erläuterungen über das enorme Potential von IVS für ein multimodales, nachhaltiges und klimafreundliches Verkehrssystem wird nicht geteilt. Nachhaltig sind die großen Mobilitätsinnovationen Automatisierung, Elektrifizierung und Sharing nur bei öffentlichen Verkehrssystemen. Beispielweise haben sich Sharing-Systeme nur in städtischen Lagen etabliert, in denen öffentlicher Verkehr ohnehin gut ausgebaut ist. Eine Transformation des Verkehrssystems außerhalb von Ballungszentren ist mit Sharing per se nicht erreichbar.

Die Digitalisierung kann die fehlende Inklusion vermindern, die Menschen mit eingeschränkter Mobilität in ihrem Alltag betrifft. In diesem Sinne sollten explizit die Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß Richtlinie (EU) 2019/882 programmatisch in dieser Richtlinie für alle IVS-Bereiche festgeschrieben werden. Dieses Thema nur in einem Erwägungsgrund<sup>1</sup> zu erwähnen, der die Entwicklung von Zugänglichkeitsfeatures für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei digitalen multimodalen Dienstleistungen in Aussicht stellt, ist zu wenig.

Aus Sicht von Berufslenker:innen wird die Entwicklung von IVS zu sicheren Rastplätzen für Lkw (Anhang I Abs 3.2 sowie Anhang III) ausdrücklich begrüßt. Eine EU-weite Abrufbarkeit von Informationen über freie Parkplätze auf transeuropäischen Autobahnen kann großen Nutzen für wenig privilegierte Arbeitnehmer:innen bewirken. Sie erleichtert die Planung von Lenk- und Ruhezeiten. Zur Reservierbarkeit von Parkplätzen wird aber vermerkt, dass das Grundproblem bei hoffnungslos überbelegten Rastplätzen die fehlende Infrastruktur in den Nachtstunden ist.

Der geplante Austausch und die Verfügbarkeit von Daten zu Straßen und Autobahnen (Fahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Echtzeitdaten zu Straßensperren, Baustellen, etc) in Anhang III sind zu begrüßen. Die BAK regt in diesem Kontext die Entwicklung von intelligenten Verkehrsmanagementsystemen an, die den Verkehr von (Transit-)Lkw auf Autobahnen zeitlich entzerren können und somit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sicherstellen.

Die vorliegende Richtlinie soll auch intelligente Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern gewährleisten. Im Bereich von technisch ungesicherten Eisenbahnkreuzungen hat eine Kooperation zwischen Bahn und Straße durchaus das Potential, viele schwere Verkehrsunfälle zu verhindern. Eine Abstimmung von Bahn-Sicherungssystemen auf weniger stark frequentierten Strecken, die über kein ERMTS (European Rail Management Traffic System) verfügen, sollte mit IVS-Systemen in Kraftfahrzeugen in Angriff genommen werden.

Die von der Kommission angekündigte Initiative für multimodale Reisedienste und ein leichteres Buchen von Tickets bei Eisenbahnen, wenn Reisen auf unterschiedlichen Strecken von verschiedenen Betreibern durchgeführt werden, wird von der BAK begrüßt. Eine wünschenswerte Einbeziehung von anderen Verkehrsträgern (zB Bus) in dieses Vorhaben wird aber in den Erläuterungen nicht näher ausgeführt.

Die BAK hat in ihrer Stellungnahme zum Weißbuch Künstliche Intelligenz betont, dass betroffene Menschen ein Recht auf Information, Vorabkontrolle, Beschwerde und Selbstbestimmung bei der Verarbeitung von Daten haben. Die DSGVO bietet aber bei der Anonymisierung von Daten hierfür keinen ausreichenden Schutz. Hier kann bei maschinell lernenden Anwendungen auf Personen rückgeschlossen werden. Aufgrund von Fahrzeugdaten wie Mobilitätsmustern können Personen auf diese Weise wiederholt identifizierbar werden. Sollten Technologien wie Gesichtserkennung zum Einsatz kommen, beispielsweise um Fußgänger:innen von anderen Hindernissen zu unterscheiden, so handelt es sich um biometrische Datenerfassung. Die BAK fordert ein Verbot des Handels mit biometrischen

---

<sup>1</sup> Erwägung 13

Daten und individuelle Wahlfreiheit für jeden Anwendungsfall. Automatisierte Fahrzeuge sind im Testbetrieb auch schon mit algorithmischer Diskriminierung aufgefallen, weil sie zum Beispiel dunkelhäutige Personen schlechter erkannt haben.

Deshalb muss auch in Art 10 („Vorschriften zum Datenschutz und zur Privatsphäre“) Vorsorge getroffen werden, dass bei künftigen IVS-Anwendungen sektorspezifische Schutzbestimmungen, beispielsweise bei Zugriff auf Fahrzeugdaten („access to in-vehicle data“), erlassen werden. Die legistische Ausformulierung in ihrer jetzigen Form<sup>2</sup> ist entschieden zu schwach. Die Anonymisierung von Daten muss verbindlich vorgeschrieben werden. Bei der Verwertung personenbezogener Daten im Arbeitsbereich reichen nicht einmal die Transparenz- und Dokumentationsgebote gemäß dem Artificial Intelligence Act aus. Hier sind Mitsprache- und Vetorechte für die Arbeitnehmer:innen und ihre Interessenvertretungen nötig, weil es am Arbeitsplatz schlicht keine Wahlmöglichkeiten gibt.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen

Renate Anderl  
Präsidentin

Christoph Klein  
Direktor

---

<sup>2</sup> „Where appropriate, the use of anonymous data shall be encouraged“

