



Policy Sheet Europawahl 2019

AUTOMATISIERTES FAHREN

Potenziale des automatisierten Fahrens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nutzen!

Zahlreiche Fahrzeuge verfügen bereits heute über leistungsfähige Assistenzsysteme. Sie unterstützen die Fahrzeugnutzer bei einzelnen Fahraufgaben, bspw. Spurhalten oder Gefahrenbremsung. Das automatisierte Fahren geht einen Schritt weiter. Automatisierte Systeme können die Fahrzeugführung in speziellen Situationen für einen begrenzten Zeitraum komplett übernehmen. Nach einer vom Transport Research Laboratory für die Europäische Kommission durchgeführten Analyse könnten automatisierte Fahrerassistenzsysteme bis zu 25.000 Verkehrstote zwischen 2022 und 2037 verhindern¹. Das

Potenzial des automatisierten Fahrens zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit wird aber davon abhängen, ob die Sicherheitsbestimmungen so weit tragen, dass alle in Verkehr gebrachten Fahrzeuge den rechtlichen und normativen Anforderungen in allen EU-Mitgliedsstaaten entsprechen, und ob diese Anforderungen mit der technischen Entwicklung Schritt halten. Die unabhängige und neutrale technische Überwachung wird für den sicheren Betrieb automatisierter Fahrzeuge, die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz ihren maßgeblichen Beitrag leisten.

DIE AKTUELLE LAGE

Automatisiertes Fahren erfordert ganzheitliche Denk- und Lösungsansätze

- Derzeit eingesetzte Assistenzsysteme, die Teilaufgaben des Fahrers übernehmen, wie zum Beispiel die adaptive Geschwindigkeitsregelung, der Spurwechselassistent und die automatische Notbremsung können aktiv dazu beitragen, menschliche Fehler und Verkehrsunfälle zu vermeiden und den Verbrauch von Kraftstoff/Energie sowie den Verkehrsfluss zu optimieren.
- Allerdings entstehen auch neue Unfall- bzw. Ausfallrisiken, beispielsweise durch negative gegenseitige Beeinflussung unverträglicher Komponenten, durch Fernmanipulationen von Bordsystemen, dem Einschleusen von fehlerhafter Software oder durch Kompatibilitätskonflikte.
- Fahrerassistenzsysteme verfügen mit zahlreichen Steuergeräten über intelligente und komplexe Sensorik und Aktorik. Die Sicherheit der Fahrzeuge und Systeme wird zunehmend durch die sicherste und aktuellste Software für die jeweiligen Fahrzeugkomponenten und das Gesamtfahrzeugsystem definiert.
- Die Fortentwicklung und die Absicherung dieser Komponenten und Systeme mittels Softwareupdates durch die Hersteller werden in immer kürzeren Intervallen erforderlich werden. Funktionalitäten und Eigenschaften des Fahrzeugs werden so im Lauf ihres Betriebs künftig verändert.
- Sicherheits- und umweltrelevante Veränderungen sind in jedem Fall im Rahmen der (dynamischen) Typgenehmigung durch den jeweiligen Technischen Dienst zu überprüfen und zu beurteilen.
- Dies bedeutet konsequenterweise, dass bereits bei der Entwicklung und Genehmigung dieser Systeme die künftige Überprüfbarkeit auch im Rahmen der regelmäßigen Fahrzeugüberwachung im den Fahrzeuglebenszyklus implementiert werden muss.

¹ TRL on behalf of the EC (2018), Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures, p. 13., <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ed4aff17-49c5-11e8-be1d-01aa75ed71a1/language-en>



- Zukünftige EU-Gesetzgebung zur Sicherheit bei automatisierten Fahrzeugen, zur Haftung bei Fehlern und Ausfällen sowie zum Datenschutz der Fahrzeugnutzer adressiert eine hohe Anzahl an Stakeholdern, über die Automobilhersteller hinaus. Sie betrifft Telekommunikations- und Versicherungsunternehmen gleichermaßen wie Versorgungs- und Infrastrukturdienstleister sowie Tier-1- bis Tier-3-Zulieferer.

UNSERE POSITIONEN

Verkehrs- und Betriebssicherheit automatisierter Fahrzeuge unabhängig prüfen – ein Leben lang

- Generell müssen bereits in der Fahrzeugtypgenehmigung die Prüfvorschriften der Hauptuntersuchung so angelegt werden, dass alle sicherheits- und umweltrelevanten Systeme barriere- und diskriminierungsfrei überprüfbar sind.
- Eine europaweit verpflichtende Einführung von Fahrerassistenzsystemen für automatisiertes Fahren sollte immer erst dann erfolgen, wenn die Systemanforderungen und Prüfmethode in den entsprechenden UN-ECE Arbeitsgruppen abschließend definiert worden sind, um so ein Höchstmaß an Kohärenz zwischen den beiden Regelungskreisen und einen optimalen Nutzen für die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.
- Der VdTÜV hält dabei die Weiterentwicklung der EU-Vorschriften, insbesondere der Europäischen Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung (2014/45/EU), zur Bereitstellung von elektronischen Daten der Motormanagement- und Abgasreinigungssysteme sowie sicherheitsrelevanter Systeme und der Softwareintegrität über die jeweiligen Fahrzeugschnittstellen (OBD, over-the-air-Schnittstelle u.a.) für zwingend erforderlich.
- Diese Daten werden benötigt, um die Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit dieser Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus unabhängig und kompetent prüfen zu können.
- Die Fahrzeugsoftware als grundlegende Voraussetzung beim automatisierten Fahrzeug muss bereits bei der Typgenehmigung durch ein standardisiertes und harmonisiertes Verfahren so eindeutig geprüft und gekennzeichnet werden, dass Änderungen dieser Software durch legale Updates oder illegale Manipulationen im Fahrzeuglebenszyklus zweifelsfrei bei der Hauptuntersuchung identifiziert werden können.
- Hochautomatisiertes Fahren wird zudem dazu führen, dass die regelmäßige Fahrzeugüberwachung sich künftig nicht nur auf das Fahrzeug, sondern auch auf die mit ihr verbundene Verkehrsinfrastruktur erstrecken wird (Car2X-Interaktionen). Die Datensicherheit von und der Datenschutz in Fahrzeugen sowie die sicherheitsrelevanten Funktionalitäten der Verkehrsinfrastruktur sind in den Prüfkatalog der unabhängigen Drittprüfung aufzunehmen.
- Die zunehmende Komplexität im Fahrzeugbau und der sicherheitstechnischen Bewertung bedarf eines ganzheitlichen und systemischen Lösungsansatzes. Diese Veränderung muss sich nicht nur im Regulierungsprozess, sondern auch institutionell innerhalb der Europäischen Kommission abbilden. Der VdTÜV plädiert daher für die Schaffung eines übergreifenden Forums zur Zukunft der Mobilität und eines EU-Kommissariats für Mobilität mit Kompetenzen im Bereich Verkehrssicherheit, (digitaler) Binnenmarkt und Umwelt.

Kontaktdaten

Ansprechpartner: Richard Goebelt
E-Mail: richard.goebelt@vdtuev.de
Tel.: +49 151 12 03 96 90
www.vdtuev.de/europawahl-2019/

