



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 27. Mai 2013 (28.05)
(OR. en)**

10084/13

**TRANS 268
TELECOM 138
IND 166
DELECT 22**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Mai 2013
Empfänger:	der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS
Nr. Komm.dok.:	C(2013) 2550 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 15.5.2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument C(2013) 2550 final.

Anl.: C(2013) 2550 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.5.2013
C(2013) 2550 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../. DER KOMMISSION

vom 15.5.2013

**zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates
in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines
Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter
Verkehrsinformationen für die Nutzer**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 170 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

1.1. Hintergrund und Relevanz für andere Politikbereiche der EU

Die Straßenverkehrssicherheit ist ein zentraler Bereich der EU-Verkehrspolitik. Wenngleich die Zahl der Straßenverkehrstoten seit 2001 um 42 % verringert werden konnte, verloren 2011 noch immer mehr als 30 000 Menschen im Straßenverkehr ihr Leben, und die Zahl der Verletzten bei über einer Million Unfällen auf europäischen Straßen belief sich auf 1,5 Millionen. Die damit verbundenen Kosten für die Gesellschaft betragen ca. 130 Mrd. EUR. Wie die von der Kommission im März 2012 veröffentlichten Unfallzahlen zeigen, hat sich der Rückgang der Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr im Jahr 2011 (-2 %) deutlich verlangsamt, nachdem im vergangenen Jahrzehnt EU-weit eine sehr erfreuliche Verringerung um durchschnittlich 6 % zu verzeichnen war. In einigen Mitgliedstaaten stieg die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zu 2010 sogar an¹.

Es wird erwartet, dass neue Technologien erheblich zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen werden. So ist davon auszugehen, dass eine breite Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS), mit deren Hilfe Vorfälle erkannt, Überwachungsmaßnahmen unterstützt und die Verkehrsteilnehmer in Echtzeit informiert werden können, die Verkehrssicherheit deutlich verbessert (Unfallprävention). Der Faktor „Mensch“ ist der wichtigste Unfallfaktor. Genaue und weithin verfügbare sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen, mit denen Autofahrer gewarnt und in die Lage versetzt werden können, unerwartete und potenziell gefährliche Situationen besser zu antizipieren und zu vermeiden, können daher voraussichtlich wesentlich zur Senkung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle beitragen.

Die Europäische Union ist fest entschlossen, die Zahl der Straßenverkehrsunfälle zu verringern und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Bisherige Versuche der Kommission, die Verbreitung von IVS mit Hilfe rechtlich nicht bindender Maßnahmen zu fördern, haben jedoch nicht die erwünschte Wirkung gezeigt. Dies gilt etwa für die Empfehlung vom 4. Juli 2001² zur Entwicklung rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für die Beteiligung der Privatwirtschaft am Einsatz telematikgestützter Verkehrs- und Reiseinformationsdienste (VRI-Dienste) in Europa, in der die Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, Vorschriften für die Harmonisierung von Verkehrsinformationen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene festzulegen.

Im Jahr 2006 leitete die Kommission die *eSafety-Initiative*³ ein, um die Entwicklung, Einführung und Nutzung intelligenter Fahrzeugsicherheitssysteme zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu beschleunigen. Im Rahmen dieser Initiative legte die Arbeitsgruppe „Echtzeit-Verkehrs- und Reiseinformationssysteme“ 2007 einen Abschlussbericht⁴ mit dem Schwerpunkt Straßenverkehr vor, der sich unter anderem mit unentgeltlichen sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen befasste. Auch bei einer *eSafety-Konferenz* mit hochrangigen Teilnehmern, die in demselben Jahr unter dem deutschen EU-Ratsvorsitz stattfand, wurde dieses Thema behandelt.

¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2012_03_29_press_release_en.htm.

² K(2001) 1102.

³ http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/index.html.

⁴ http://www.esafetysupport.org/download/working_groups/RTTI/070918%20%20RTTI%20WG%20Final%20Report.pdf.

Am 16. Dezember 2008 nahm die Kommission einen Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme für den Straßenverkehr und seine Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern⁵ an. Ziel dieses Plans war die Beschleunigung und Koordinierung der Einführung von IVS-Anwendungen. Im Rahmen der Maßnahme 1.4 des Plans wird dazu aufgefordert, Spezifikationen für Daten und Verfahren für die unentgeltliche Bereitstellung von Mindestuniversaldiensten für Verkehrsinformationen (einschließlich der Speicherung der zu verbreitenden Nachrichten) festzulegen.

In der Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“⁶ vom 20. Juli 2010 setzte die Kommission sich das ehrgeizige Ziel, die Gesamtzahl der Straßenverkehrstoten in der Europäischen Union zwischen 2010 und 2020 zu halbieren, wozu sie sieben strategische Ziele vorgab, darunter die Förderung der „Nutzung moderner Technologien für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“.

In der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern⁷ sind sechs vorrangige Maßnahmen für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen sowie gegebenenfalls für ihre obligatorische Einführung aufgeführt. Dazu zählt auch die Festlegung von „Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen für alle Straßennutzer“.

Im Weißbuch zur Verkehrspolitik vom 28. März 2011 forderte die Kommission dazu auf, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2050 auf nahe Null zu senken und die Effizienz des Verkehrs und der Infrastrukturnutzung durch Informationssysteme zu verbessern.

Am 12. Dezember 2011 betonte die Kommission in der Mitteilung „Offene Daten: Ein Motor für Innovation, Wachstum und transparente Verwaltung“⁸ die Bedeutung einer intelligenten Datenverarbeitung für die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen. Die Bereitstellung öffentlicher und privater Daten für die Weiterverwendung verbessert nicht nur informationsgestützte Dienste, die Unternehmen und Bürgern faktengestützte Entscheidungen ermöglichen, sondern fördert auch Wachstum und Innovationen. Dies wird auch in der „Digitalen Agenda für Europa“⁹ hervorgehoben, die die Kommission am 26. August 2010 annahm.

1.2. Ansatz der Kommission im Bereich der sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen

Die Folgenabschätzung zum IVS-Aktionsplan und zur Richtlinie 2010/40/EU ergab, dass eine Förderung der Interoperabilität von Straßenverkehrsinformationen und insbesondere die Entwicklung gemeinsamer Anforderungen, Leitlinien, Spezifikationen und Bedingungen, mit denen die harmonisierte, interoperable und offene Entwicklung und Einführung von IVS sichergestellt wird, sich sehr positiv auf die Sicherheit und Effizienz des Straßenverkehrs auswirken würde. Sie zeigte deutlich, dass das bestehende Flickwerk aus nationalen, regionalen und lokalen Lösungen die Einführung insgesamt verlangsamt und die Erbringung EU-weit kohärenter Dienste behindert.

⁵ KOM(2008) 886.

⁶ KOM(2010) 389 endg.

⁷ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁸ KOM(2011) 882 endg.

⁹ KOM(2010) 245 endg.

Auch die Folgenabschätzung für das Weißbuch zur Verkehrspolitik aus dem Jahr 2011 ergab, dass von einer breiten Einführung von IVS positive Auswirkungen auf die Sicherheit zu erwarten wären.

So ist allgemein anerkannt, dass viele Straßenverkehrsunfälle durch rechtzeitige Warnungen der Verkehrsteilnehmer vor unerwarteten und gefährlichen Vorfällen oder Situationen vermieden werden könnten. Derzeit werden die Verkehrsteilnehmer jedoch nicht auf eine Weise informiert, die einen wirksamen Beitrag dazu leisten würde, die Zahl der Verkehrstoten entsprechend dem angestrebten Ziel bis 2050 auf nahe Null zu senken.

Dies hat vor allem zwei Gründe:

- Die Polizei und die für das Straßennetz zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erheben seit Langem Verkehrsdaten, um Autofahrer über unmittelbare sicherheitsrelevante Probleme zu informieren, wie z. B. Falschfahrer, ungesicherte Unfallstellen oder Baustellen. Doch die Informationen für die Verkehrsteilnehmer unterscheiden sich in den einzelnen Mitgliedstaaten, was Inhalt, Format, abgedeckte Bereiche und Qualität der Angaben angeht. Die Informationen sind daher stark fragmentiert, nicht allgemein verfügbar und EU-weit uneinheitlich. Zudem werden Verkehrsdaten für Verkehrsteilnehmer derzeit nicht notwendigerweise über Kommunikationskanäle verbreitet, die miteinander kompatibel und interoperabel sind.
- In den letzten zehn Jahren haben immer mehr private Unternehmen begonnen, Daten zu erheben und Verkehrsdaten vor allem zur Routenplanung und Stauvermeidung bereitzustellen, was jedoch nicht in erster Linie auf eine Verbesserung der Sicherheit abzielt. Aufkommen und Verbreitung von Verkehrsdaten und Navigationsanwendungen solcher privater Dienstleister, deren Geschäftsmodelle auf Abonnements oder der Bündelung von Premiumdiensten beruhen, könnten den Zugang zu Verkehrsdaten über sicherheitsrelevante Vorfälle einschränken, wenn und soweit diese von solchen privaten Unternehmen erhoben und weiterverarbeitet werden.

Folglich könnten den Verkehrsteilnehmern allgemeine sicherheitsrelevante Warnungen vor gefährlichen Verkehrsvorfällen oder -situationen vorenthalten bleiben, die es ihnen rechtzeitig ermöglichen würden, ihre Wachsamkeit zu erhöhen, ihr Verhalten anzupassen und Unfälle zu vermeiden. Dies ist umso weniger akzeptabel, wenn solche Verkehrsdaten einigen öffentlichen/privaten Dienstleistern in großem Umfang zur Verfügung stehen.

Die Festlegung von Spezifikationen für die unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsdaten für Straßenverkehrsteilnehmer in verschiedenen Segmenten des Straßennetzes, auch über Ländergrenzen hinweg, kann zur Lösung dieses Problems beitragen. Dies kann auf folgende Weise erfolgen:

- Festlegung von Inhalt, Form und Qualität eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsdaten, die den Verkehrsteilnehmern unentgeltlich bereitzustellen sind;
- Festlegung der Verfahren zur Sicherstellung der Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität der Bereitstellung des Mindestniveaus von Verkehrsdaten auf der Grundlage vorhandener Normen und Technologien.

Die Kommission ist dazu in einen engen Dialog mit Vertretern aller an der Wertschöpfungskette im Bereich der sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen beteiligten Verbände und den Mitgliedstaaten getreten. Besonderes Augenmerk widmete sie dabei der Arbeit der Traveller Information Services Association (TISA). Auf der Grundlage ihrer technischen, geschäftlichen und betrieblichen Erfahrung in allen Fragen zu Echtzeit-Verkehrsinformationen hat die TISA im Mai 2012 ein Positionspapier zur unentgeltlichen Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für alle Straßennutzer vorgelegt, das hilfreiches Material für die Erarbeitung der Spezifikationen für die vorliegende vorrangige Maßnahme enthält.

Parallel dazu beauftragte die Kommission die Europäischen Normungsorganisationen („ESO“), die erforderlichen gemeinsamen europäischen Normen zu erarbeiten, und unterstützte deren Entwicklung. So hat etwa die ESO CEN (Technical Committee 278) gemeinsame Normen für Straßenverkehrsdaten und Verkehrsinformationen (z. B. Normen für die Datencodierung, die Standortbestimmung und die Ausstrahlung) sowie für die IVS-Architektur und -Terminologie entwickelt und arbeitet weiter an deren Erstellung.

Letztlich sollen durch diese Spezifikationen, die sich auf vorhandene Normen und Technologien stützen oder diese ergänzen, kompatible und interoperable Dienste sichergestellt werden. Mittelfristig werden sie zur Bereitstellung europaweit harmonisierter sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen beitragen.

1.3. Delegierter Rechtsakt gemäß der Richtlinie 2010/40/EU

Ziel der Richtlinie 2010/40/EU ist es, die koordinierte Einführung und Nutzung von IVS im Straßenverkehr (und an den Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern) in ganz Europa zu beschleunigen. Die Maßnahme c („Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten“) wird in Artikel 3 der Richtlinie 2010/40/EU als eine der sechs vorrangigen Maßnahmen genannt.

In Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu erlassen, um Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen festzulegen.

Die vorliegende delegierte Verordnung enthält verbindliche Spezifikationen für die vorrangige Maßnahme c.

2. KONSULTATION UND EXTERNE BEITRÄGE VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die vorliegende Verordnung ist das Ergebnis ausführlicher Konsultationen mit den einzelnen Interessenträgern.

Bei der Erstellung der Studie über den garantierten Zugang zu Verkehrs- und Reisedaten und eine unentgeltliche Bereitstellung allgemeiner Verkehrsinformationen („Study on guaranteed access to traffic and travel data and free provision of universal traffic information“) ¹⁰ vom März 2011 stützte sich die Kommission auf eine öffentliche Online-Konsultation (Frühjahr 2010) ¹¹, einen Workshop der Interessenträger (Juni 2010) ¹², Befragungen ausgewählter

¹⁰ Studienbericht: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/doc/2011_03-final-report-study-data-access-free-safety-traffic-information.pdf.

¹¹ Der Online-Fragebogen und die Ergebnisse sind abrufbar unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2010_06_18_traffic_travel_data_en.htm.

¹² Workshop-Material findet sich unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/traffic_and_travel_information_en.htm.

Interessenträger, eine Diskussion der Studienergebnisse bei Konferenzen sowie ein Treffen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten (Mai 2011)¹³.

Darüber hinaus organisierte die Kommission im Rahmen der Folgemaßnahmen im Jahr 2012

- eine öffentliche Online-Konsultation¹⁴, um die derzeitige Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen in ganz Europa zu beurteilen und Feedback zu möglichen Einführungsoptionen sowie zu den in den Spezifikationen zu behandelnden Themen einzuholen,
- persönliche Befragungen von Vertretern wichtiger Interessengruppen (22) im Frühjahr 2012,
- einen Workshop der beteiligten Akteure am 29. Juni 2012¹⁵, um die ersten Arbeitsergebnisse zu konsolidieren, insbesondere hinsichtlich der öffentlichen Online-Konsultation und der Ergebnisse der persönlichen Befragungen sowie der dabei angesprochenen Fragen.

Ein erster Entwurf der Spezifikationen für die vorliegende vorrangige Maßnahme wurde zudem mit wichtigen Interessenträgern eingehender erörtert:

- Im Hinblick auf eine genauere Diskussion der Einzelheiten der Spezifikationen fanden am 26. September, am 16. und 30. Oktober sowie am 15. November 2012 insgesamt vier Sitzungen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten¹⁶ (sowie der EWR-Staaten und der Schweiz) statt, zu denen auch Vertreter des Europäischen Parlaments und der Europäische Datenschutzbeauftragte eingeladen waren.
- Zudem wurden die 25 Mitglieder der Europäischen IVS-Beratergruppe¹⁷, die sich aus hochrangigen Vertretern von IVS-Dienstleistern, Nutzerverbänden, Verkehrs- und Infrastrukturbetreibern, Herstellern, lokaler Behörden und anderer einschlägiger Gremien zusammensetzt, zum Entwurf der Spezifikationen und den möglichen Folgen schriftlich befragt.

Die detaillierten Diskussionen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten ermöglichten es der Kommission, die vorgesehenen Anforderungen an den Dienst mit vorhandenen Einschränkungen in den Mitgliedstaaten in Einklang zu bringen.

Zudem erstellten externe Berater von April bis Dezember 2012 eine unterstützende Kosten-Nutzen-Analyse¹⁸ in Bezug auf die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer, deren Ergebnisse in einem Abschlussbericht zusammengefasst wurden. Einige Elemente dieser Analyse finden sich auch in der vorliegenden Begründung.

¹³ Die Tagesordnung ist abrufbar unter:

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>.

¹⁴ Der Online-Fragebogen und die Ergebnisse sind abrufbar unter:

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2012-06-05-its2012_en.htm.

¹⁵ Workshop-Material findet sich unter: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2012-06-29-workshop_en.htm.

¹⁶ Die Tagesordnungen und Zusammenfassungen der Sitzungsberichte sind abrufbar unter:

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941>.

¹⁷ Informationen zur Zusammensetzung und Aufgabe der Gruppe sind verfügbar unter:

http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_advisory_group_en.htm.

¹⁸ Die Ergebnisse sind abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm.

3. FOLGENABSCHÄTZUNG UND KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

3.1. Vorbemerkungen

Die Mitgliedstaaten sind derzeit in unterschiedlichem Maß auf die unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer vorbereitet; dies betrifft sowohl die überwachten sicherheitsrelevanten Ereignisse als auch das überwachte Straßennetz.

In den meisten Mitgliedstaaten werden sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen von den Straßenbetreibern angeboten und gemäß der europäischen Norm DATEX II (CEN/TS 16157) in einem oder mehreren zentralen Systemen codiert¹⁹. Einige Mitgliedstaaten²⁰ haben noch keine DATEX-II-Knoten, arbeiten aber an deren Entwicklung.

In den letzten Jahren haben sich neben den vorhandenen öffentlichen Anbietern private Wertschöpfungsketten entwickelt. Infolgedessen werden Verkehrsdaten in den meisten Mitgliedstaaten parallel von privaten und öffentlichen Einrichtungen erhoben, aggregiert und validiert. Während einige für das Straßennetz zuständige Behörden entschieden haben, die Erbringung von Dienstleistungen privaten Anbietern zu überlassen, halten es andere für wichtig, auch eine öffentliche Informationsquelle für die Verkehrsteilnehmer beizubehalten.

Es gibt bereits einen umfangreichen Markt für die Erbringung von Verkehrsinformationsdiensten. Zu diesen Diensten gehören

- straßenseitige Dienste (z. B. variable Informationsschilder);
- FM/UKW-Rundfunkdienste;
- RDS-TMC²¹;
- TPEG-DAB²²;
- Mobilfunkdienste / Apps.

Die Protokolle V2I und V2V eignen sich noch nicht für einen Einsatz im großen Maßstab, werden die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen aber sicher verbessern und ihre Übermittlung vereinfachen, sobald sie ihre Einsatzreife vollständig erlangt haben.

Jeder der genannten Kanäle hat seine eigenen Vor- und Nachteile, etwa hinsichtlich der Kosten, der Reichweite, der Eignung für mehrere Sprachen oder der Funktionen. Es ist schwierig, mit einer gewissen Zuverlässigkeit Aussagen über künftige Innovationen zu treffen. Die vorliegende Verordnung soll daher technologieneutral bleiben und die Nutzerreichweite durch die Verwendung verschiedener derzeit und künftig auf dem Markt verfügbarer Übermittlungskanäle maximieren.

3.2. Kosten-Nutzen-Analyse

Grundlegende Entwicklungen

¹⁹ http://www.datex2.eu/sites/www.datex2.eu/files/Datex_Brochure_2011.pdf.

²⁰ z. B. Bulgarien, Zypern, Estland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta und Polen.

²¹ Der „Traffic Message Channel“ (TMC) dient der Bereitstellung von Verkehrsinformationen für Autofahrer. Über das ergänzende „Radio Data System“ (RDS) werden aktualisierte digitale TMC-Informationen über UKW-Funkfrequenzen ausgestrahlt.

²² Die „Transport Protocol Experts Group“ (TPEG) hat ein offenes Protokoll entwickelt, mit dem unidirektionale mehrsprachige Informationen über einen oder mehrere Übermittlungskanäle (z. B. digitaler Hörfunk (DAB), Internet) ausgestrahlt werden können und das sich für unterschiedliche Arten von Empfängern eignet.

- Straßenverkehrsunfälle in Europa

Auf das transeuropäische Straßennetz entfallen durchschnittlich 7 % der tödlichen Unfälle und 6 % der Unfälle mit Verletzten²³.

Ausgehend von den Entwicklungen der letzten 10 Jahre wird erwartet, dass die Zahl der tödlichen Unfälle um etwa 5 % pro Jahr und die der Unfälle mit Verletzten um ca. 3 % pro Jahr zurückgehen wird.

- Marktdurchdringung von Verkehrsinformationsdiensten

Die Marktdurchdringung von Verkehrsinformationsdiensten setzt sich zusammen aus der Marktdurchdringung von Übermittlungskanälen/Empfängern und der Zahl der damit ausgestatteten Nutzer/Fahrzeuge. Es wird damit gerechnet, dass sich der Markt für Verkehrsinformationsdienste weiterentwickelt und die Zahl der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeuge zunimmt. Für die Marktdurchdringung der wichtigsten Übermittlungskanäle werden folgende Anteile erwartet (Durchschnittswerte für ganz Europa²⁴):

- 100 % bis 2020 für RDS-TMC-Empfänger;
- 1,86 % bis 2020 und 7,23 % bis 2030 für TPEG-DAB-Empfänger;
- 12 % bis 2020 und 21 % bis 2030 für Smartphone-Anwendungen im Bereich der sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen (unter der Annahme, dass die Verbreitung von Smartphones bis 2030 auf nahezu 100 % ansteigt).

Analyse der wichtigsten Kosten

- Datenerhebungskosten

Einige Verkehrs-/Unfalldaten sind bereits verfügbar²⁵, doch für bestimmte Netze könnten noch weitere Daten erforderlich sein, um sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitstellen zu können. Bei der Erhebung zusätzlicher Daten fallen zunächst Investitionen und anschließend – je nach Lebensdauer der Ausrüstung – Wartungs-, Betriebs- und Ersetzungskosten an.

Der Umfang der erforderlichen zusätzlichen Datenerhebung hängt von mehreren Faktoren ab:

- der Art der überwachten Ereignisse,
- der Detailtiefe der Daten,
- der Länge des ausgerüsteten Straßennetzes,
- dem geschätzten derzeitigen Umfang der Datenerhebung,
- der Datenerhebungsmethode und -technik.

Abhängig von all diesen Parametern können sich die entstehenden Kosten der Datenerhebung in den einzelnen Mitgliedstaaten deutlich unterscheiden (Abweichung zwischen hoher und niedriger Kostenschätzung um den Faktor 10).

- Kosten des Datenaustauschs

²³ Die Zahlen stammen aus der zentralen europäischen Datenbank CARE zu Straßenverkehrsunfällen (statistischer Bericht 2011, der Datensätze für die Jahre 2000-2009 enthält).

²⁴ Die Werte stammen aus mehreren Quellen: EUROSTAT, TISA, SBD, Comscore.

²⁵ Daten aus öffentlichen Quellen (journalistische Daten) sind gewöhnlich unentgeltlich erhältlich. Der Marktpreis privater Daten (z. B. Floating Car Data) wurde bisher noch nicht ermittelt.

Die Kosten des Datenaustauschs umfassen die Kosten für die erforderliche Formatierung und Öffnung der Daten, um Endnutzern sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitzustellen. In der Praxis handelt es sich dabei um einmalige Kosten für

- die Einrichtung eines nationalen DATEX-II-Knotens (je Mitgliedstaat geschätzte 5 Mio. EUR) bzw.
- für die Änderung/Aktualisierung eines vorhandenen DATEX-II-Knotens (je Mitgliedstaat geschätzte 50 000 EUR).

Diese durchschnittlichen Werte können in den einzelnen Mitgliedstaaten in Abhängigkeit von der Länge des Straßennetzes, der Zahl der Betreiber oder der Dichte vorhandener Ausrüstung variieren.

- Betriebskosten

Die Kosten für den Betrieb des Dienstes (d. h. Nachprüfung/Pflege der Daten, Verarbeitung der Informationen, Outsourcing oder Mitarbeiterschulung) werden für die 17 Mitgliedstaaten, die noch keine Informationsdienste mit sicherheitsrelevanten Verkehrsdaten/Informationen anbieten, auf insgesamt 23 Mio. EUR pro Jahr geschätzt (d. h. durchschnittlich je 1,4 Mio. EUR)²⁶. Den 10 Mitgliedstaaten, die bereits sicherheitsrelevante Verkehrsdaten/Informationen in irgendeiner Form bereitstellen oder über die für die Erbringung des Informationsdienstes erforderlichen Daten verfügen, entstehen keine zusätzlichen Kosten (sofern diese Kosten für die Zukunft bereits eingeplant sind), und der Dienst wird im Rahmen vorhandener Tätigkeiten/Betreiberverträge erbracht.

Es wird angenommen, dass Arbeitskosten im Zusammenhang mit der Erbringung des Dienstes bereits von den bestehenden Tätigkeiten der Straßennetzbetreiber, Verkehrsmanagementzentren und Dienstleister abgedeckt sind.

Analyse der wichtigsten Vorteile

- Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und der Verletzten

Mit Hilfe sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen lässt sich der auf die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle bezogene Anteil der Verkehrstoten um 2,7 % und der der Verletzten um 1,8 % senken²⁷. Diese Zahlen variieren in Abhängigkeit von der Art der Straße und den von dem Dienst abzudeckenden sicherheitsrelevanten Ereignissen (wenngleich es in Ermangelung einer Datenbank zu den Ursachen von Straßenverkehrsunfällen schwierig ist, genaue Schätzungen vorzunehmen).

Hinsichtlich der Kosten von Verkehrsunfällen wurden folgende Durchschnittskosten²⁸ zugrunde gelegt:

- 1 361 262 EUR für tödliche Unfälle;
- 214 074 EUR für schwere Verletzungen;
- 16 428 EUR für weniger schwere Verletzungen.
- Verringerung von Verspätungen

²⁶ Angaben im EU-Amtsblatt zu den Verkehrsinformationsdiensten im Rahmen des „National Traffic Information Service“ (Vereinigtes Königreich): 8 Mio. GBP (9,5 Mio. EUR) für einen siebenjährigen Betreibervertrag.

²⁷ Auf der Grundlage zahlreicher Literaturquellen einschließlich CODIA, eIMPACT, PROSPER, Easyway, der Berichte von Straßenbetreibern und der Datenbank CARE.

²⁸ Angaben aus der eCall-Folgenabschätzung.

Die unfallbedingten Verspätungen und damit auch die damit verbundenen Kosten werden infolge der Verringerung der Zahl der Unfälle zurückgehen.

Die Analyse stützte sich auf die folgenden durchschnittlichen staubedingten Kosten²⁹:

- 37 500 EUR für Unfälle mit Todesfolge;
- 10 250 EUR für Unfälle mit Verletzten.
- Einsparungen insgesamt

Die Gesamteinsparungen, die mit sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen erzielt werden können, wurden auf folgender Grundlage berechnet:

- Unfallzahlen (nach Straßenart);
- mögliche Einsparungen durch sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen (in Abhängigkeit vom Anteil der Nutzer, die diese empfangen können);
- Wert der Einsparungen, berechnet anhand des monetären Wertes der Unfallkosten und der Verspätungen (in Abhängigkeit von der Schwere des Unfalls).

Kosten-Nutzen-Verhältnis der beibehaltenen Einführungsoptionen

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommission betrachteten Hauptoptionen aufgeführt:

Nr.	Beschreibung der Option
I.	- Basisszenario („keine Maßnahmen“)
II.	- Einführung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen durch einige Mitgliedstaaten
III.	- Einführung von sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen mit Ausnahme des „unerwarteten Stauendes“ durch einige Mitgliedstaaten
IV.	Wie Option II, Einführung in allen Mitgliedstaaten
V.	Wie Option III, Einführung in allen Mitgliedstaaten

Die beiden wichtigsten Kostenfaktoren sind der Umfang der Einführung und die von dem Dienst abgedeckten Kategorien sicherheitsrelevanter Ereignisse.

Im Falle der Optionen II und III wird der Dienst nur von den 17 Mitgliedstaaten eingeführt, die bereits in irgendeiner Form sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitstellen oder über Daten für die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen sowie einen DATEX-II-Knoten für den Datenaustausch verfügen.

Alle Optionen erfordern die Einrichtung eines DATEX-II-Knotens oder eines mit DATEX II vollständig kompatiblen und interoperablen Knotens für den Datenaustausch, sind jedoch nicht an einen spezifischen Verbreitungskanal gebunden, um die Technologieneutralität zu wahren (d. h. Verbreitung an die Endnutzer über vorhandene Verbreitungskanäle/Geräte/Dienstleister).

²⁹ Quelle: Transeuropäisches Straßennetz:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/transport-mode/doc/road_tab1.pdf.

Angesichts der Unterschiede bei der Datenerhebung wurden zwei Sätze von Kostenschätzungen betrachtet. Die Kosten-Nutzen-Schätzung erfolgte inflationsbereinigt für den Zeitraum bis 2030.

Die folgende Tabelle enthält das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die beibehaltenen Optionen:

Optionen	I	II	III	IV	V
Verhältnis Nutzen/Kosten (niedrige Kostenschätzung)	-	1,09	1,80	1,01	2,58
Verhältnis Nutzen/Kosten (hohe Kostenschätzung)	-	0,27	0,22	0,25	0,20

In der Praxis wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis einen Wert zwischen der hohen und der niedrigen Schätzung einnehmen. Dies wird von den Einführungsentscheidungen der einzelnen Mitgliedstaaten und von ihrem Ehrgeiz bei der Umsetzung des Dienstes sowie von ihrem derzeitigen Ausrüstungsstand abhängen.

Schlussfolgerungen

Unter Berücksichtigung der Beiträge von Interessenträgern, der möglichen Folgen sowie der Kosten und des Nutzens möglicher Einführungsoptionen wurde eine umfangreiche Analyse vorgenommen, bei der Option V als bevorzugte Option ermittelt wurde (d. h. Einführung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen mit Ausnahme des „unerwarteten Stauendes“ durch alle Mitgliedstaaten).

Die Folgen der Option V sind in allen drei Kategorien (Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) positiv, da sie dazu beiträgt, die Zahl der Verkehrsunfälle und die damit verbundenen Verspätungen, CO₂-Emissionen und Umweltrisiken (z. B. Brände, Ölaustritt) sowie die Kosten von Infrastrukturreparaturen zu verringern. Sie unterstützt das Wirtschaftswachstum und ein besseres Verkehrsmanagement. Zudem werden Forschung und Entwicklung sowie die Einführung von Innovationen gefördert. Die Informationsdienste werden die Kundenzufriedenheit erhöhen und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Beteiligten verbessern und können auch zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen.

Option V hat positive Folgen für die wichtigsten Beteiligten der Wertschöpfungskette, darunter Straßenbetreiber, Datenerfassungsunternehmen sowie die Anbieter von Inhalten oder Diensten. Die meisten von ihnen werden ihre Tätigkeiten und ihre Marktbasis ausbauen. Am stärksten werden jedoch Endnutzer wie Autofahrer, Motorradfahrer, Spediteure und Frachteeigentümer profitieren. Viele dieser Interessenträger und Akteure sind kleine oder mittlere Unternehmen (KMU). Der Vorschlag liegt somit im Interesse sowohl des Verkehrs als auch des IT-Sektors.

Diese Vorteile werden einen etwaigen Mehraufwand überwiegen, der privaten Dienstleistern im Bereich der Informations- und Navigationsdienste entstehen könnte. Diese müssen möglicherweise ihre Geschäftsmodelle anpassen, könnten aber auch von neuen Marktchancen profitieren (d. h. von der Möglichkeit des Cross-Sellings von Verkehrsinformationsdiensten in Kombination mit sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen).

Der Vorschlag ist technologie-neutral und soll durch die Verwendung verschiedener Übermittlungskanäle die Endnutzerreichweite maximieren. Er fördert die Anwendung des gemeinsamen europäischen Standards DATEX II, um die Interoperabilität des Dienstes zu unterstützen, wodurch die Kompatibilität zwischen den Systemen gewährleistet ist und gleichzeitig die Tätigkeiten der Straßenbetreiber unterstützt werden. Positive Auswirkungen ergeben sich auch für die Erfassung der Daten, die erforderlich sind, um sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitzustellen, sowie für den Zugang zu diesen Daten, ihren Austausch und ihre Weiterverwendung.

4. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

4.1. Rechtsgrundlage

Dieser delegierte Rechtsakt ergänzt die Richtlinie 2010/40/EU.

Eine delegierte Verordnung erscheint als das am besten geeignete Rechtsinstrument, da sie keine nationale Umsetzung erfordert und somit eine größere Harmonisierung und Kontrolle durch die Kommission sowie ein schnelleres Inkrafttreten ermöglicht.

4.2. Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Nach dem Subsidiaritätsprinzip (Artikel 5 Absatz 3 EU-Vertrag) wird die Union nur tätig, sofern und soweit die angestrebten Ziele auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf EU-Ebene zu verwirklichen sind.

Die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zielt darauf ab, alle Fahrer auf den Straßen der EU über potenziell gefährliche Situationen/Vorfälle europaweit auf einheitliche Weise zu informieren. Dazu bedarf es der Zusammenarbeit zahlreicher verschiedener öffentlicher und privater Akteure. Maßnahmen auf EU-Ebene sind erforderlich, um die Interoperabilität und Kontinuität des Dienstes in ganz Europa, auch über Grenzen hinweg, zu gewährleisten, was von einzelnen Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend sichergestellt werden kann. Die Maßnahmen sind mit erheblichen Skaleneffekten verbunden und können Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in Europa unterstützen.

Maßnahmen auf EU-Ebene, die auf gemeinsamen europäischen Normen, Terminologien und Prozessen beruhen, die von der ESO CEN befürwortet und/oder von dem Verband TISA unterstützt wurden, werden dazu beitragen, die Bereitstellung des Dienstes zu optimieren, zwischen professionellen Akteuren Konsens zu erzielen und eine Fragmentierung des Marktes zu vermeiden (die dadurch entstehen kann, dass nationale und/oder eigentumsrechtlich geschützte private Lösungen auf unterschiedliche Weise umgesetzt werden).

Da sich die Anforderungen auf die Daten beschränken, die für die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich sind, und keine bestimmten technischen Lösungen vorgegeben werden, kommt es nicht zu einer unangemessenen Störung bestehender Märkte, und das Innovationspotenzial der Europäischen Union bleibt erhalten.

Die Spezifikationen für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer wurden so konzipiert, dass negative Auswirkungen auf alle öffentlichen und privaten Beteiligten der Wertschöpfungskette vermieden werden. Allerdings führt die Bereitstellung des Dienstes zu unvermeidbaren Zusatzkosten, die unmittelbar mit der Qualität des Dienstes und der erwarteten Verbesserung der Sicherheit verbunden sind.

Die zusätzlichen finanziellen und administrativen Aufwendungen der nationalen/regionalen Behörden dürften gering sein und in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen. Die Durchführung erfolgt weitgehend gemäß nationalen Entscheidungen. Die Organisationsverfahren zur Erfüllung der funktionellen Anforderungen der Spezifikationen werden von den Mitgliedstaaten auf eine Weise festgelegt, die ihrer Situation am besten gerecht wird, so dass die Besonderheiten und Gegebenheiten in jedem Mitgliedstaat berücksichtigt werden. So wurden insbesondere die Anforderungen an die Beurteilung der Einhaltung der vorliegenden Verordnung sowie an die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten moderat und flexibel gestaltet.

4.3. Einzelerläuterung zum Vorschlag

In Artikel 1 werden Gegenstand und Anwendungsbereich der delegierten Verordnung festgelegt.

Artikel 2 enthält spezifische Begriffsbestimmungen für die vorliegende Verordnung, die die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Richtlinie 2010/40/EU ergänzen.

In Artikel 3 sind für die Straßenverkehrssicherheit relevante Ereignisse oder Bedingungen aufgeführt, die mit dem Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen abzudecken sind.

In Artikel 4 sind die Inhalte festgelegt, die zu sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen bereitzustellen sind.

In Artikel 5 wird die Bereitstellung des Informationsdienstes geregelt, der verschiedene Funktionen umfasst, die in den darauffolgenden Artikeln näher erläutert werden:

- Artikel 6 – Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen und Erhebung von Daten;
- Artikel 6 – Verfügbarkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten;
- Artikel 8 – Verbreitung der Informationen.

In Artikel 9 wird das Verfahren zur Beurteilung der Einhaltung der vorliegenden Verordnung festgelegt.

In Artikel 10 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Kommission über den Stand der Durchführung der vorliegenden Verordnung spätestens 12 Monate nach ihrem Inkrafttreten und in jedem darauffolgenden Kalenderjahr zu unterrichten.

In Artikel 11 ist festgelegt, dass die Verordnung am zwanzigsten Tag nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft tritt. Ihre Anwendung beginnt im Falle neuer Dienste für die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformation am ersten Tag des Monats, der auf die Veröffentlichung im Amtsblatt folgt, und im Falle von Diensten, die bei Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung bereits bestehen, 24 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung.

5. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

6. FAKULTATIVE ANGABEN

Die Durchführung erfolgt in weiten Teilen gemäß nationalen Entscheidungen. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten einen genauen Überblick über die Bereitstellung des Informationsdienstes auf ihrem Hoheitsgebiet geben. Dazu sollten sie möglichst eine für

die Veröffentlichung geeignete Karte des von dem Dienst abgedeckten Straßennetzes und ein Register der Dienstleister vorlegen. Dieser nationale Überblick ist bei Bedarf zu aktualisieren. Die Karte und das Register sollten in einem zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten vereinbarten elektronischen Format übermittelt werden. Diese Angaben könnte die Kommission als Grundlage für die Berichterstattung über die Fortschritte bei der Umsetzung von IVS-Anwendungen und –Diensten in der Union gemäß Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2010/40/EU heranziehen.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom 15.5.2013

zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern³⁰, insbesondere auf Artikel 3 Buchstabe c und Artikel 6 Absatz 1,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 3 Buchstabe c der Richtlinie 2010/40/EG wird die Festlegung von Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer als vorrangige Maßnahme genannt.
- (2) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission die erforderlichen Spezifikationen fest, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Anwendung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in den vorrangigen Bereichen zu gewährleisten.
- (3) In der Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“³¹ wird darauf hingewiesen, dass IVS „eine erhebliche Rolle bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit“ spielen können, „etwa durch die Einführung von Systemen zur Feststellung von Störungen und zur Verkehrsüberwachung, die den Verkehrsteilnehmern Informationen in Echtzeit übermitteln können“.
- (4) In der Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors³² sind in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten Mindeststandards für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors in der gesamten Union festgelegt, wobei die Mitgliedstaaten ermutigt werden, über diese Mindeststandards hinauszugehen und im Rahmen ihrer politischen Maßnahmen eine breite Verwendung von Informationen oder Daten öffentlicher Stellen zuzulassen.

³⁰ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

³¹ KOM(2010) 389 endg.

³² ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

- (5) Bei der Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten werden personenbezogene Daten verarbeitet; dies sollte im Einklang mit dem Unionsrecht erfolgen, insbesondere gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr³³ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation³⁴. Für IVS-Anwendungen und -Dienste sollten daher die Grundsätze der Zweckbeschränkung bei der Datenerfassung und der Minimierung der Datenerhebung gelten.
- (6) Im Interesse der Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität ist es erforderlich, Mindestanforderungen an Dienste für die Bereitstellung allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen festzulegen. Diese Anforderungen sollten sich auf die Festlegung und Nutzung einer standardisierten Liste sicherheitsrelevanter Verkehrsereignisse oder -bedingungen, die den Endnutzern mitzuteilen sind, sowie auf den Inhalt der den Endnutzern bereitzustellenden Informationen beziehen. Wenn Endnutzer Informationen über verschiedene Übermittlungskanäle erhalten, die sich in der Kontrolle öffentlicher und/oder privater Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätiger Rundfunkanbieter befinden, sollten diese Informationen keine Widersprüche aufweisen und deshalb dieselben Elemente umfassen und auf derselben Beschreibung der betreffenden Ereignisse oder Bedingungen beruhen.
- (7) Sicherheitsrelevante Straßenverkehrsdaten sind für die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen unabdingbar. Sie werden von öffentlichen und/oder privaten Betreibern und Dienstleistern erhoben und gespeichert. Damit diese Daten im Hinblick auf die Erbringung von Informationsdiensten leicht ausgetauscht und weiterverwendet werden können, sollten öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und Dienstleister sie über individuelle Zugangspunkte zugänglich machen oder sicherstellen, dass sie über nationale Zugangspunkte, die von den Mitgliedstaaten eingerichtet und verwaltet werden, zugänglich sind. Diese nationalen Zugangspunkte können z. B. in Form von Informationsarchiven, Registern oder Web-Portalen eingerichtet werden.
- (8) Bei der Bereitstellung der für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsdaten sollten Datenschutzanforderungen eingehalten werden (z. B. Anonymisierung personenbezogener Daten). Wenn für den Informationsdienst künftig Daten, wie z. B. Standortdaten, bei den Endnutzern selbst oder über Kooperationssysteme erhoben werden sollen, dann sollten die Endnutzer klar über die Erhebung dieser Daten, die Mittel der Datenerhebung und einer möglichen Nachverfolgung sowie über den Zeitraum der Datenspeicherung informiert werden. Öffentliche und/oder private Straßenbetreiber, Dienstleister und die Automobilhersteller sollten geeignete technische Maßnahmen ergreifen, um die Anonymität der von Endnutzern oder ihren Fahrzeugen übermittelten Daten zu gewährleisten.
- (9) Den Mitgliedstaaten, die auf ihrem Hoheitsgebiet bereits in irgendeiner Form sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitstellen, sollte es möglich sein, ihre vorhandenen Methoden weiter anzuwenden, soweit sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Damit die Informationsdienste zur Verkehrssicherheit

³³ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

³⁴ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

und zu den Verkehrsbedingungen im Hinblick auf die Verringerung der Zahl von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten in der Union eine möglichst positive Wirkung entfalten, sollte die Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen in allen Mitgliedstaaten auf kompatible, interoperable und kontinuierliche Weise erfolgen, stets einem Mindestqualitätsniveau entsprechen und möglichst für alle Endnutzer unentgeltlich sein.

- (10) Damit alle Mitgliedstaaten einen unionsweit harmonisierten und kohärenten Ansatz bei der Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen entwickeln können, sollten Anforderungen für die gesamte Union entwickelt werden, die für jeden Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen gelten. Die Mitgliedstaaten können sich auf vorhandene technische Lösungen und offene Normen stützen, die von europäischen und internationalen Normungsorganisationen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität und Kontinuität der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen in der Union sicherzustellen.
- (11) Damit die Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zuverlässig erfolgt und den erwarteten Nutzen bringt, sollte ein Mindestqualitätsniveau eingehalten werden. Die Mitgliedstaaten sollten noch über diese Anforderungen hinaus gehen und ihre Erfahrungen bei der Festlegung der einschlägigen Qualitätskriterien, der Methoden zur Qualitätsbewertung und -überwachung und der Qualitätsziele für jede Art von sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen, Straßennetzen und/oder jedes betriebliche Umfeld untereinander austauschen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Erkenntnisse sowie Informationen über bewährte Praktiken weitergeben, indem sie der Kommission die Ergebnisse ihrer Analysen und die betreffenden Erfahrungen mitteilen.
- (12) Wenngleich das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen den Endnutzern als Universaldienst möglichst unentgeltlich bereitgestellt werden sollte, können dennoch durch Telekommunikationsgebühren, Rundfunklizenzen oder den Kauf von Ausrüstung zum Empfang der Informationen Kosten anfallen.
- (13) Allgemeine für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationen sollten so viele Endnutzer wie technisch möglich erreichen, wobei die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten von Fahrzeugen, Übermittlungskanälen und auf dem Markt erhältlichen Empfangsgeräten zu berücksichtigen sind.
- (14) Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister sollten sich unabhängig von ihrer Sprache um eine harmonisierte Darstellung des Inhalts der den Endnutzern bereitgestellten Informationen bemühen. Soweit die Mitgliedstaaten das vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen am 8. November 1968 vereinbarte Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 unterzeichnet haben, sollten sie sich auf dieses Übereinkommen stützen, insbesondere auf die von der Arbeitsgruppe zur Straßenverkehrssicherheit (Working Party on Road Traffic Safety) erarbeitete konsolidierte Resolution zu Straßenverkehrszeichen³⁵.

³⁵ Vereinte Nationen – ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 – 27. Mai 2010.

- (15) Den Mitgliedstaaten sollte es auf der Grundlage einer nationalen Prüfung möglich sein, den von dem Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen abgedeckten Bereich des transeuropäischen Straßennetzes auf ihrem Hoheitsgebiet einzugrenzen, um sich auf Straßenabschnitte und Gebiete zu konzentrieren, in denen die Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen die Bereitstellung von Informationsdiensten erforderlich machen und die damit verbundenen Investitionen rechtfertigen. Es wird jedoch eingeräumt, dass die Anforderungen dieser Verordnung aufgrund unterschiedlicher Situationen und Akteure nicht für städtische Knotenpunkte gelten sollten. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission über die nationale Abgrenzung des Informationsdienstes unterrichten.
- (16) Gemäß Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre einen Bericht über die Fortschritte bei der Durchführung der Richtlinie vor. Dieser Bericht sollte durch eine Analyse der Wirkungsweise und Durchführung der Artikel 5 bis 11 und des Artikels 16 sowie durch eine Prüfung möglicherweise erforderlicher Änderungen an der genannten Richtlinie ergänzt werden. Bei dieser Prüfung sollte auch die Notwendigkeit bewertet werden, die Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen gegebenenfalls vor dem Hintergrund ihrer nationalen Einführung, der technischen Entwicklungen sowie der Fortschritte bei der Normung zu ändern und/oder zu ergänzen –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

In dieser Verordnung sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Nutzung von Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer auf Unionsebene gemäß der Richtlinie 2010/40/EU sicherzustellen.

Sie gilt für die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen im transeuropäischen Straßennetz.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das Straßennetz im Sinne des Anhangs 1 Abschnitt 2 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ mit Ausnahme städtischer Knotenpunkte;
- b) „vorübergehend rutschige Fahrbahn“ bezeichnet einen unvorhergesehenen Zustand der Straßenoberfläche, der dazu führt, dass die Fahrbahn für einen

³⁶ ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 15.

bestimmten Zeitraum rutschig ist, und eine geringe Haftung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn bewirkt;

- c) „Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn“ bezeichnet Situationen, in denen sich unerwartet Tiere, Gegenstände, Hindernisse oder Personen auf der Fahrbahn befinden, so dass Ausweichmanöver erforderlich sein könnten;
- d) „ungesicherte Unfallstelle“ bezeichnet einen Bereich, in dem sich ein Unfall ereignet hat und der noch nicht von der zuständigen Stelle gesichert wurde;
- e) „Kurzzeitbaustelle“ bezeichnet vorübergehende Straßenarbeiten, die auf oder neben der Fahrbahn durchgeführt werden und aufgrund der kurzen Dauer dieser Arbeiten nur durch eine minimale Beschilderung gekennzeichnet sind;
- f) „eingeschränkte Sicht“ bezeichnet Bedingungen, die die Sichtweite der Fahrer verringern und die Sicherheit beeinträchtigen könnten;
- g) „Falschfahrer“ bezeichnet ein Fahrzeug, das auf der falschen Seite einer Straße mit geteilten Richtungsfahrbahnen und somit entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fährt;
- h) „nicht ausgeschilderte Straßenblockierung“ bezeichnet eine vollständige oder teilweise Blockierung oder Sperrung einer Straße, die nicht angemessen gesichert und ausgeschildert wurde;
- i) „außergewöhnliche Witterungsbedingungen“ bezeichnet ungewöhnliche, widrige oder nicht der Jahreszeit entsprechende Witterungsbedingungen, die die Sicherheit beeinträchtigen könnten;
- j) „Nutzer des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet eine juristische oder natürliche Person, die sich an den Diensten zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen beteiligt, wie öffentliche und private Straßenbetreiber, Verkehrsmanager, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter;
- k) „Endnutzer“ bezeichnet die Fahrer, für die das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen bereitgestellt wird;
- l) „Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet einen Echtzeit-Verkehrsinformationendienst, der ein vereinbartes Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Inhalte bereitstellt und von einer maximalen Zahl von Endnutzern mit minimalem Aufwand genutzt werden kann;
- m) „für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationen“ bezeichnet Daten, die erforderlich sind, um den Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zu erbringen, und mittels privater oder öffentlicher Quellen erhoben werden;
- n) „Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet alle extrahierten, aggregierten und

verarbeiteten sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen, die öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister Endnutzern über jeglichen Übermittlungskanal bereitstellen;

- o) „Zugangspunkt“ bezeichnet einen digitalen Zugangspunkt, an dem die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen, die für die Erreichung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich sind, gesammelt, formatiert und für den Austausch und die Weiterverwendung zur Verfügung gestellt werden;
- p) „unentgeltlich“ bedeutet, dass der Dienst zur Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erbracht wird, ohne dass den Endnutzern dafür am Ort der Nutzung zusätzliche Kosten entstehen.

Artikel 3

Liste von sicherheitsrelevanten Ereignissen und Bedingungen

Der Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen muss mindestens eine der folgenden Kategorien umfassen:

- a) vorübergehend rutschige Fahrbahn;
- b) Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn;
- c) ungesicherte Unfallstellen;
- d) Kurzzeitbaustellen;
- e) eingeschränkte Sicht;
- f) Falschfahrer;
- g) nicht ausgeschilderte Straßenblockierungen;
- h) außergewöhnliche Witterungsbedingungen.

Artikel 4

Inhalt der Informationen

1. Die Informationen zu den sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen müssen Folgendes umfassen:
 - a) Ort des Ereignisses oder der Bedingungen;
 - b) Kategorie des Ereignisses oder der Bedingungen gemäß Artikel 3 und, soweit angemessen, kurze Beschreibung;
 - c) Ratschläge für das Fahrverhalten, soweit angemessen.
2. Die Informationen werden nach dem Ende des Ereignisses oder der Bedingungen eingestellt und bei Änderungen des Ereignisses oder der Bedingungen geändert.

Artikel 5

Bereitstellung des Informationsdienstes

1. Die Mitgliedstaaten benennen die Abschnitte des transeuropäischen Straßennetzes, in denen die Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen die Einführung des Dienstes zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich machen.

Diese Straßenabschnitte teilen sie der Kommission mit.

2. Bei der Bereitstellung des Informationsdienstes werden die Anforderungen der Artikel 6, 7 und 8 erfüllt.

Artikel 6

Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen und Erhebung von Daten

Öffentliche und private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister richten Vorkehrungen zur Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen ein oder nutzen solche Vorkehrungen und erheben die einschlägigen für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsdaten allein zum Zweck der Bereitstellung des Informationsdienstes.

Bei der Einführung dieser Vorkehrungen werden die in nationalem Recht festgelegten Bedingungen und Anforderungen eingehalten.

Artikel 7

Verfügbarkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten

1. Öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister tauschen die von ihnen gemäß Artikel 6 erhobenen Daten untereinander aus. Dazu stellen sie diese Daten im Format DATEX II (CEN/TS 16157) oder einem mit DATEX II vollständig kompatiblen und interoperablen maschinenlesbaren Format über einen Zugangspunkt zur Verfügung.
2. Die Mitgliedstaaten verwalten einen nationalen Zugangspunkt für die in Absatz 1 genannten Daten, an dem die Zugangspunkte von öffentlichen und/oder privaten Straßenbetreibern und/oder Dienstleistern, die auf ihrem Hoheitsgebiet tätig sind, zusammengefasst werden.
3. Die Bereitstellung der Daten für den Austausch und die Weiterverwendung durch alle Nutzer des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erfolgt auf folgende Weise:
 - a) diskriminierungsfrei;
 - b) innerhalb der Union, unabhängig vom Mitgliedstaat der Niederlassung;
 - c) im Einklang mit den in der Richtlinie 2003/98/EG festgelegten Zugangsrechten und -verfahren;
 - d) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Informationsdienstes ermöglicht;
 - e) über den nationalen Zugangspunkt.

4. Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister gewährleisten die rechtzeitige Aktualisierung sowie die Qualität der Daten, die über ihren Zugangspunkt zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 8

Verbreitung der Informationen

1. Öffentliche Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter stellen den Endnutzern das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen vor allen anderen, nicht sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen bereit.
2. Der Informationsdienst muss folgende Bedingungen erfüllen:
 - a) Bei seiner Bereitstellung ist sichergestellt, dass möglichst viele von dem Ereignis oder den Bedingungen gemäß Artikel 3 betroffene Endnutzer erreicht werden;
 - b) er wird von öffentlichen und/oder privaten Straßenbetreibern und/oder Dienstleistern und/oder im Bereich der Verkehrsinformationen tätigen Rundfunkanbietern möglichst unentgeltlich für die Endnutzer erbracht.
3. Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister arbeiten gemeinsam an einer harmonisierten Darstellung des Inhalts der den Endnutzern bereitgestellten Informationen.

Sie informieren die Endnutzer über die Existenz des Informationsdienstes und die von ihm abgedeckten Bereiche.

Artikel 9

Beurteilung der Einhaltung der Anforderungen

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine unabhängige und unparteiische nationale Stelle, die beurteilt, ob die Anforderungen der Artikel 3 bis 8 von öffentlichen und privaten Straßenbetreibern, Dienstleistern und im Bereich der Verkehrsinformationen tätigen Rundfunkanbietern eingehalten werden. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können auch eine gemeinsame Stelle benennen, die die Einhaltung dieser Anforderungen auf dem Hoheitsgebiet der betreffenden Mitgliedstaaten beurteilt.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die nationalen Stellen.

2. Öffentliche und private Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter übermitteln den benannten nationalen Stellen ihre Identifikationsdaten und eine Beschreibung des von ihnen erbrachten Informationsdienstes sowie eine Erklärung über die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen.

Soweit relevant, muss die Erklärung folgende Angaben enthalten:

- a) die von dem Informationsdienst abgedeckten Kategorien der für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Informationen und das von ihm abgedeckte Straßennetz;
- b) Angaben zum Zugangspunkt, an dem die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen bereitgestellt werden, und zu seinen Nutzungsbedingungen;

- c) das Format der über den Zugangspunkt verfügbaren für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen;
- d) die Mittel zur Übermittlung der Informationen an die Endnutzer.

Öffentliche und private Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter aktualisieren ihre Erklärung über die Einhaltung der Anforderungen bei Änderungen an der Bereitstellung des Dienstes umgehend.

3. Die benannten nationalen Stellen überprüfen nach dem Zufallsprinzip die Korrektheit der Erklärungen einer Reihe öffentlicher und privater Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätiger Rundfunkanbieter und fordern Nachweise der Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen an.

Die benannten nationalen Stellen berichten den nationalen Behörden jährlich über die vorgelegten Erklärungen sowie über die Ergebnisse ihrer nach dem Zufallsprinzip vorgenommenen Überprüfungen.

Artikel 10

Folgemaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung Folgendes mit:
 - a) die benannte nationale Stelle, die die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 3 bis 8 beurteilt;
 - b) eine Beschreibung des vorhandenen oder geplanten nationalen Zugangspunkts.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung sowie in jedem darauffolgenden Kalenderjahr Folgendes mit:
 - a) die Fortschritte bei der Umsetzung des Informationsdienstes, einschließlich der Kriterien für die Festlegung des Qualitätsniveaus und der Mittel zur Qualitätsüberwachung;
 - b) die Ergebnisse der Beurteilung hinsichtlich der Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen;
 - c) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der nationalen Zugangspunkte.

Artikel 11

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem ...**³⁷. Für Informationsdienste, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits bestehen, gilt sie jedoch ab dem ... ***³⁸.

³⁷ ** ABl.: Bitte Datum einsetzen: erster Tag des Monats nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt.

³⁸ ** ABl.: Bitte Datum einsetzen: ** + **24 Monate**.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 15.5.2013

*Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO*