

Entwurf

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

1 Teil

Allgemeine Bestimmungen

- § 1 Zweck und Geltungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme
- § 4 Vorrangige Bereiche

2. Teil

Einführung intelligenter Verkehrssysteme

- § 5 Spezifikationen und Maßnahmen
- § 6 Graphenintegrationsplattform
- § 7 Pflichten der IVS-Diensteanbieter
- § 8 Datenschutz
- § 9 Haftung
- § 10 Strafbestimmung

3. Teil

Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme

- § 11 Monitoring
- § 12 Verkehrstelematikbericht
- § 13 IVS-Beirat

4. Teil

Schlussbestimmungen

- § 14 Verweisungen
- § 15 In-Kraft-Treten
- § 16 Vollziehung

1. Teil

Allgemeine Bestimmungen

Zweck und Geltungsbereich

§ 1. (1) Mit diesem Bundesgesetz wird ein Rahmen zur Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) geschaffen, und es werden die dafür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt.

(2) Dieses Bundesgesetz gilt für den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Maßnahmen zur militärischen Landesverteidigung, zum Schutz der verfassungsmäßigen Einrichtungen und ihrer Handlungsfähigkeit sowie der demokratischen Freiheiten der Einwohner und zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Inneren überhaupt bleiben von ihm unberührt.

(3) Durch dieses Bundesgesetz wird 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 Verkehrsträgern, ABl. Nr. L 207 vom 6. August 2010 S. 1, umgesetzt.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet der Begriff

1. „intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“ Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr, einschließlich seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Nutzer, sowie beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden;
2. „Interoperabilität“ die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben;
3. „IVS-Anwendung“ ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS;
4. „IVS-Dienst“ die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operationellen Rahmens mit dem Ziel, zur Erhöhung der Nutzersicherheit, der Effizienz und des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen;
5. „IVS-Diensteanbieter“ einen Anbieter eines öffentlichen oder privaten IVS-Dienstes;
6. „IVS-Nutzer“ Nutzer von IVS-Anwendungen oder -Dienstleistungen, einschließlich Reisende, besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, Nutzer und Betreiber der Straßenverkehrsinfrastruktur, Flottenmanager und Betreiber von Notdiensten;
7. „besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer“ nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn;
8. „Schnittstelle“ eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient;
9. „Kompatibilität“ die allgemeine Eignung eines Geräts oder Systems, zusammen mit anderen Geräten oder Systemen zu arbeiten, ohne dass dies Veränderungen erforderlich machen würde;
10. „Kontinuität der Dienste“ die Fähigkeit zur unionsweiten nahtlosen Bereitstellung von Diensten in Verkehrsnetzen;
11. „Straßendaten“ die Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur einschließlich fest installierter Verkehrszeichen oder ihrer geregelten Sicherheitsmerkmale;
12. „Verkehrsdaten“ vergangenheitsbezogene Daten und Echtzeitdaten zum Straßenverkehrszustand;

13. „Reisedaten“ Basisdaten wie Fahrpläne und Tarife öffentlicher Verkehrsmittel als erforderliche Grundlage für die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen vor und während der Reise zur Erleichterung der Planung, Buchung und Anpassung der Reise;
14. „Spezifikation“ die verbindliche Festlegung von Bestimmungen mit Anforderungen, Verfahren oder sonstigen relevanten Regeln;
15. „Richtlinie“ 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 Verkehrsträgern, ABl. Nr. L 207 vom 6. August 2010 S. 1;
16. „Graphenintegrationsplattform“ den intermodalen Verkehrsgraphen für Österreich GIP;
17. „AustriaTech“ die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH.

Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme

§ 3. (1) Maßnahmen betreffend die Einführung intelligenter Verkehrssysteme müssen

1. effektiv sein, d. h. einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenüber sieht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit unter Einbeziehung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer);
2. kostengünstig sein, d. h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele optimieren;
3. verhältnismäßig sein, d. h. bei Bedarf einen unterschiedlichen Grad der erreichbaren Dienstqualität und Einführung vorsehen, wobei die Besonderheiten auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu berücksichtigen sind;
4. die Kontinuität der Dienste fördern, d. h. eine unionsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste – insbesondere innerhalb des transeuropäischen Netzes und soweit möglich an den Außengrenzen der Union – gewährleisten, wenn die IVS-Dienste eingeführt werden. Die Kontinuität der Dienste sollte auf einem Niveau gewährleistet werden, das den Merkmalen der Verkehrsnetze anzupassen ist, die Länder mit Ländern und, soweit angemessen, Regionen mit Regionen und Städte mit ländlichen Räumen verbinden;
5. Interoperabilität schaffen, d. h. sicherstellen, dass die Systeme und die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe für den Austausch von Daten und die Weitergabe von Informationen und Wissen ausgelegt werden, damit IVS-Dienste effektiv bereitgestellt werden können;
6. die Rückwärtskompatibilität wahren, d. h. sicherstellen, dass IVS, soweit angemessen, zusammen mit bestehenden Systemen betrieben werden können, die einem gemeinsamen Zweck dienen, ohne dass die Entwicklung neuer Technologien dadurch behindert wird;
7. die bestehenden nationalen Infrastruktur- und Netzmerkmale berücksichtigen, d. h. den inhärenten Unterschieden zwischen den Verkehrsnetzmerkmalen – insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Straßenwetters – Rechnung tragen
8. den gleichberechtigten Zugang fördern, d. h. sie dürfen den Zugang besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu IVS-Anwendungen und -Diensten nicht behindern oder sich diesbezüglich diskriminierend auswirken;
9. die technische Reife belegen, d. h. nach einer angemessenen Risikobewertung die Zuverlässigkeit innovativer IVS anhand ausreichender technischer Entwicklung und betrieblicher Nutzung nachweisen;
10. für eine qualitativ hochwertige Zeitgebung und Ortung sorgen; dies erfordert die Nutzung satellitengestützter Infrastrukturen oder sonstiger Technologien, die einen vergleichbaren Präzisionsgrad für IVS-Anwendungen und -Dienste, die eine umfassende, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitgebung und Ortung erfordern, gewährleisten;
11. die Intermodalität erleichtern, d. h. soweit angemessen die Koordinierung verschiedener Verkehrsträger berücksichtigen, wenn IVS eingeführt werden;
12. die Kohärenz wahren, d. h. den derzeitigen Vorschriften, Strategien und Maßnahmen der Union, die für IVS relevant sind, Rechnung tragen, was insbesondere für den Bereich der Normung gilt.

(2) Bei Wahrung der Rückwärtskompatibilität ist insbesondere auf folgende IVS-Anwendungen Bedacht zu nehmen:

1. die Graphenintegrationsplattform,
2. intermodale Routenplaner der öffentlichen Hand,
3. das LKW-Stellplatz-Informationssystem der ASFINAG.

Vorrangige Bereiche

§ 4. Intelligente Verkehrssysteme werden vorrangig in folgenden Bereichen eingeführt:

1. Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
2. Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement;
3. IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

2. Teil

Einführung intelligenter Verkehrssysteme

Spezifikationen und Maßnahmen

§ 5. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 nach Anhörung des IVS-Beirats mit Verordnung

1. Spezifikationen, die von der Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie angenommen wurden, für verbindlich erklären;
2. in den vorrangigen Bereichen des § 4 Maßnahmen einführen, soweit diese zur Umsetzung der nach Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie angenommenen Gesetzgebungsakte erforderlich sind, insbesondere Maßnahmen betreffend
 - a) verkehrssicherheitsrelevante Informationen und IVS-Anwendungen,
 - b) Informationen zu Routen- und Parkplatzmanagement.

Graphenintegrationsplattform

§ 6. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 nach Anhörung des IVS-Beirats durch Verordnung

1. verbindliche Anforderungen an die Graphenintegrationsplattform festlegen, insbesondere Lastenhefte für Erarbeitung, Bestandteile und Attributierung von Graphen sowie andere technische Standards erlassen,
2. Bedingungen für die Verwendung von Daten aus der Graphenintegrationsplattform durch IVS-Diensteanbieter festlegen, insbesondere diese verpflichten,
 - a) bei Erteilung von Routenempfehlungen das in der Graphenintegrationsplattform vorgegebene Durchfahrtsnetz zu verwenden,
 - b) bei der Prognose von Wegzeiten das voraussichtliche Verkehrsaufkommen zur Reisezeit zu berücksichtigen,
 - c) die von ihnen angebotenen Dienste den öffentlichen Betreibern der Graphenintegrationsplattform unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Pflichten der IVS-Diensteanbieter

§ 7. IVS-Diensteanbieter sind verpflichtet, beim Einsatz von IVS-Anwendungen gemäß § 5 Z 1 für verbindlich erklärte Spezifikationen anzuwenden, gemäß § 5 Z 2 eingeführte Maßnahmen durchzuführen und gemäß § 6 Z 2 erlassene Verordnungen einzuhalten.

Datenschutz

§ 8. (1) IVS-Diensteanbieter haben die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, zu beachten.

(2) Sie haben insbesondere sicherzustellen,

1. dass die Bestimmungen über die Einwilligung in die Verarbeitung personenbezogener Daten eingehalten werden;
2. dass jeder Datenmissbrauch vermieden wird;
3. dass, soweit angemessen, der Verwendung anonymer Daten der Vorzug gegeben wird.

Haftung

§ 9. IVS-Diensteanbieter haften nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts, insbesondere des Produkthaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1988.

Strafbestimmung

§ 10. Wer gegen § 7 verstößt, ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 4 000 Euro zu bestrafen.

3. Teil

Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme

Monitoring

§ 11. (1) Die AustriaTech wird mit folgenden Aufgaben betraut:

1. Beobachtung und Dokumentation der Forschung und Entwicklung von IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene,
2. Beobachtung und Dokumentation des Marktes für IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene,
3. Erfüllung der Funktion einer Trusted Third Party im Bereich IVS-Dienste und IVS-Anwendungen.

(2) Die AustriaTech erstattet der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zum 31. März jeden Jahres Bericht über die Ergebnisse des Monitoring gemäß Abs. 1.

Verkehrstelematikbericht

§ 12. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erstattet dem Nationalrat zum 30. Juni jeden Jahres einen Verkehrstelematikbericht.

(2) Der Bericht hat zu enthalten:

1. Statusberichte in nationaler, internationaler und grenzüberschreitender Hinsicht über aktuelle Entwicklungen und Forschungsergebnisse über intelligente Verkehrssysteme;
2. Übersichten über Erfolg und Durchdringungsraten von IVS-Anwendungen;
3. Marktübersichten über einsatzbereite IVS-Dienste;
4. eine Beschreibung aktueller Problemstellungen und Konfliktfelder;
5. eine Kurzübersicht über aktuelle Fragen des Datenschutzes und der Haftung;
6. eine Beschreibung und Evaluierung jener Maßnahmen und Projekte, die im vergangenen Jahr in den vorrangigen Bereichen durchgeführt wurden;
7. eine Aufstellung des daraus abgeleiteten Handlungsbedarfs;
8. Empfehlungen für künftige Aktivitäten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie;
9. eine Vorschau über jene Maßnahmen und Projekte, die für das Berichtsjahr und für die vier nächstfolgenden Jahre in Aussicht genommen sind;
10. eine allgemeinverständliche Zusammenfassung.

(3) Der Verkehrstelematikbericht ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

IVS-Beirat

§ 13. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie richtet einen Beirat für intelligente Verkehrssysteme ein.

(2) Die Mitglieder des Beirats werden von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Kreis der Wissenschaft, der Verwaltung in Bund und Ländern, der IVS-Diensteanbieter und der IVS-Nutzer ernannt.

(3) Aufgaben des Beirats sind:

1. die Beratung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie;
2. die wissenschaftliche Begleitung der in den vorrangigen Bereichen durchgeführten Projekte.

4. Teil

Schlussbestimmungen

Verweisungen

§ 14. Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

In-Kraft-Treten

§ 15. Dieses Bundesgesetz tritt am in Kraft.

Vollziehung

§ 16. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.