



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 19. Dezember 2014  
(OR. en)

17094/14

TRANS 607  
TELECOM 241  
IND 387  
DELECT 244

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	18. Dezember 2014
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	C(2014) 9672 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 18.12.2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2014) 9672 final.

Anl.: C(2014) 9672 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 18.12.2014  
C(2014) 9672 final

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

**vom 18.12.2014**

**zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates  
hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme gehört zu den 6 vorrangigen Maßnahmen nach Artikel 3 der Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie)<sup>1</sup>. Gemäß den Artikeln 7 und 12 dieser Richtlinie ist die Kommission befugt, für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem 27. August 2010 in Bezug auf Spezifikationen verbindliche delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 AEUV zu erlassen.

Diese delegierte Verordnung betrifft den in Artikel 3 der IVS-Richtlinie genannten vorrangigen Bereich b. Es werden Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der Europäischen Union zu gewährleisten. Sie gilt für das transeuropäische Gesamtstraßennetz, für Autobahnen, die nicht zu diesem Netz gehören, sowie für Prioritätszonen, die von den nationalen Behörden ausgewiesen werden, sofern sie dies für angemessen halten. Die delegierte Verordnung soll geeignete Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit aller einschlägigen Akteure der Verkehrsinformationssysteme (Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen) schaffen, die Interoperabilität, Kompatibilität und Kontinuität von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen in ganz Europa fördern und dabei die Wettbewerbsfähigkeit der Union erhöhen.

### **2. KONSULTATIONEN UND KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

#### **2.1. Erfahrungsgrundlage**

Die delegierte Verordnung für die Bereitstellung von EU-weiten Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ist das Ergebnis umfassender Konsultationen mit verschiedenen Akteuren<sup>2</sup>, berücksichtigt aber auch, dass es bereits einen Markt für Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme gibt. Dazu wurde eine Begleitstudie<sup>3</sup> von Beratern durchgeführt.

#### **2.2. Der Beitrag der Interessenträger zur Begleitstudie**

Im Mai 2013 wurden im kleinen Kreis Gespräche mit öffentlichen und privaten Interessenträgern geführt.

---

<sup>1</sup> 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. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

<sup>2</sup> Die Einzelheiten der Konsultation der Interessenträger sind vollständig im Konsultationsbericht der Begleitstudie dokumentiert, der online unter folgender Adresse eingesehen werden kann: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm).

<sup>3</sup> Die Ergebnisse dieser Begleitstudie sind im Internet verfügbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm).

Die an diesen Gesprächen beteiligten Behörden wiesen darauf hin, dass private Dienste (bei bestimmten Kategorien von Informationen) stets von den Informationen der Straßenbetreiber abhängen und dass die Straßenbetreiber stets Verkehrsdaten für ihr Verkehrsmanagement benötigen würden.

Die privaten Diensteanbieter, die an den Gesprächen teilnahmen, waren der Ansicht, dass die Behörden festlegen sollten, welche Rolle und Aufgaben sie weiter übernehmen wollen, und zu welchen Kosten, Ausgleichskosten und mit welchem gesellschaftlichen Nutzen dies geschehen solle. Das Verkehrsmanagement und das Krisenmanagement würden stets in öffentlichen Händen verbleiben, aber die Behörden sollten sich der Tatsache bewusst sein, dass es hierfür neue, effiziente Instrumente privater Unternehmen gebe. Alle empfahlen, dass die Straßenbetreiber die Reisezeiterfassung und -bereitstellung kommerziellen Akteuren überlassen sollten.

Alle Behörden waren sich darin einig, dass Informationen im Zusammenhang mit Maßnahmen zu den Verkehrsvorschriften und dem Verkehrsmanagement zur Verfügung gestellt und rechtzeitig aktualisiert werden müssen. Die privaten Unternehmen stimmten zu, dass von Straßenbetreibern erzeugte oder erhobene journalistische Daten in harmonisiertem, maschinenlesbarem Format zur Verfügung gestellt werden sollten.

### **2.3. Workshop für die Interessenträger**

Im Juni 2013 wurde ein Workshop<sup>4</sup> veranstaltet, der bei öffentlichen und privaten Akteuren der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette<sup>5</sup> auf reges Interesse stieß.

In den Diskussionen betonten sowohl die öffentlichen als auch die privaten Organisationen, dass die Verkehrsinformationswertschöpfungskette in den einzelnen Mitgliedstaaten, Regionen und Städten unterschiedlich organisiert sei und dass in Rahmen der Zusammenarbeit Investitionen getätigt worden seien. Neue Vorschriften sollten diese bestehenden Vereinbarungen berücksichtigen und bei der Bereitstellung von Diensten Flexibilität ermöglichen. Im Workshop war man sich einig, dass das Tätigwerden der Kommission den bestehenden Markt nicht stören sollte. Die Branche hatte Bedenken, es auf dem Markt zu einem Preisverfall kommen könnte, wenn die Kommission verlange, dass alle Daten verfügbar gemacht und gegenseitig ausgetauscht werden müssten, und dass private Akteure gar die Erhebung nützlicher Daten oder die Erbringung bestimmter Dienstleistungen einstellen könnten. Die Behörden äußerten sich besorgt darüber, dass das Eingreifen der Kommission potenziell zu zusätzlichen Kosten führen könnte.

Verschiedene Personen äußerten die Ansicht, dass die Rechtsvorschriften der Union zwar einen Rahmen bieten sollten, die konkrete Einführung von Diensten aber den Mitgliedstaaten und die Dienste selbst den Marktkräften überlassen bleiben sollten.

---

<sup>4</sup> Die Workshop-Unterlagen sind abrufbar unter:  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013\\_06\\_27\\_workshop\\_rtti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013_06_27_workshop_rtti_en.htm).

<sup>5</sup> Siehe TISA-Definition von „Traffic Information Value Chain“:  
<http://www.tisa.org/assets/Uploads/Public/EOI2013TISADefinition-ITS-value-chain20121018.pdf>.

Es bestand große Einigkeit darüber, dass Qualität ein wichtiges Thema ist, das in Angriff genommen werden müsse, aber weiterer Forschung und Entwicklung bedürfe.

Einige Teilnehmer vertraten die Ansicht, dass die Behörden, die Verkehrsvorschriften erlassen, auch für deren rechtzeitige Veröffentlichung zuständig sein sollten. Andere argumentierten, die IVS-Branche verfüge bereits über (technische) Lösungen für den Umgang mit dem Mangel an Daten; die Behörden sollten daher nicht dazu gezwungen werden, in die Veröffentlichung von Vorschriften zu investieren.

#### **2.4. Treffen mit Experten aus den Mitgliedstaaten**

Ein erster Entwurf der Spezifikationen für Echtzeit-Verkehrsinformationen wurde auf einer Reihe von Sitzungen erörtert, die vom 15. April 2013 bis 10. Juli 2014 unter der Beteiligung der von den Mitgliedstaaten benannten technischen Sachverständigen sowie der EWR-Staaten und der Schweiz stattfanden<sup>6</sup>. Die vom Europäischen Parlament entsandten Experten wurden ebenfalls zu diesen Sitzungen eingeladen. Bei den Diskussionen kristallisierte sich Folgendes heraus:

Das transeuropäische Gesamtstraßennetz sowie weitere Autobahnen, die nicht Teil dieses Netzes sind, wären der geeignete geografische Anwendungsbereich für die Spezifikationen; die Mitgliedstaaten sollten jedoch die Möglichkeit haben, zusätzliche Straßenabschnitte, insbesondere im innerstädtischen und im Fernverkehrsbereich, mit in den Anwendungsbereich der Spezifikationen einzubeziehen, wenn sie dies für angemessen halten.

Der Datenumfang sollte flexibel gehalten werden, je nach Verfügbarkeit und Verwendungszweck der Daten. Die Spezifikationen sollten funktional bleiben und technologieneutral sein.

DATEX II würde sich als europäische Norm für den Datenaustausch eignen, da es von den meisten Straßenbetreibern verwendet wird; für statische Straßendaten sollten die INSPIRE-Richtlinie und ihre Durchführungsverordnungen herangezogen werden.

Obwohl die Bedeutung der Qualität von Echtzeit-Verkehrsinformationen hervorgehoben wurde, war man der Ansicht, dass dieses Thema eingehender geprüft werden müsse.

Für einige Mitgliedstaaten wäre ein flexibles, kostengünstiges Modell für die Konformitätsbewertung, beispielsweise auf der Grundlage der Selbstauskunft, mit dem auch die Praktiken der Mitgliedstaaten miteinander verglichen werden können, eine Möglichkeit.

Ein Übergangszeitraum von zwei Jahren nach Inkrafttreten der delegierten Verordnung wäre gerechtfertigt, um sicherzustellen, dass bereits vorhandene Verfahren und Systeme an die Anforderungen der Spezifikationen angepasst werden können.

---

<sup>6</sup> Tagesordnungen und Protokolle aller Sitzungen sind abrufbar unter:  
<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail&groupID=1941&Lang=DE>.

## 2.5. Weitere Konsultationen

Die Mitglieder der Europäischen IVS-Beratergruppe<sup>7</sup>, die sich aus hochrangigen Vertretern der IVS-Diensteanbieter, Nutzerverbände, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, der Fertigungsindustrie, den Sozialpartnern, Berufsverbänden, örtlichen Behörden und anderen betroffenen Gremien zusammensetzt, wurden zum Entwurf der Spezifikationen im September 2014 schriftlich konsultiert.

Eine 12-wöchige öffentliche Online-Konsultation über die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen lief von Dezember 2013 bis März 2014. Insgesamt 101 Personen und Organisationen – ein breiter Querschnitt aller Akteure der Verkehrsinformationswertschöpfungskette – füllten den Fragebogen aus. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation kann online eingesehen werden<sup>8</sup>.

Das Konzept der Kommission zur Förderung der Bereitstellung von (hochwertigen) Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen in ganz Europa wurde vor dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments auf einer Sitzung im Oktober 2014 vorgestellt.

## 2.6. Kosten-Nutzen-Analyse

### 2.6.1. Geschätzte Kosten

Zur Quantifizierung von Kosten und Nutzen etwaiger Maßnahmen wurde für die Kommission eine vorläufige Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Für einen Zehnjahreszeitraum (2015-2025) ergab die Analyse ein insgesamt positives Kosten/Nutzen-Verhältnis für den Fall, dass die Kommission Maßnahmen im Bereich der Echtzeit-Verkehrsinformationen ergreift (im Gegensatz zu einem Nichttätigwerden).

Da diese delegierte Verordnung nicht vorschreibt, dass die Mitgliedstaaten mehr Daten erheben, als sie es bereits tun oder künftig beabsichtigen, halten sich die zusätzlichen Kosten der Maßnahmen gemäß den Spezifikationen in Grenzen. Die delegierte Verordnung wirkt sich nur auf die Mitgliedstaaten aus, die bereits Daten erheben oder beabsichtigen, dies in Zukunft zu tun.

Diejenigen Mitgliedstaaten und Straßenbetreiber, die noch keine dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten im weit verbreiteten maschinenlesbaren DATEX-II-Format bereitstellen, werden darauf umstellen müssen. In der Studie werden die Gesamtkosten der nachstehenden Posten (auf der Grundlage der Annahme, dass ein Rahmen mit nicht obligatorischem Dateninhalt sowie Spezifikationen für bestimmte Datenarten eingeführt werden) für die gesamte EU für den Zeitraum 2015-2025 folgendermaßen veranschlagt:

- Kosten für Messaging-Middleware: ca. 1,1 Mio. EUR;

<sup>7</sup> Zusammensetzung und Mandat der Gruppe sind abrufbar unter:  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_advisory\\_group\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_advisory_group_en.htm).

<sup>8</sup> Der Online-Fragebogen und die Ergebnisse sind abrufbar unter:  
[http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2014-03-14-rtti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/consultations/2014-03-14-rtti_en.htm).

- Kosten für DATEX-II-Publisher: ca. 3,3 Mio. EUR;
- Kosten für Änderungen der DATEX-II-Knoten und Datenbereitstellung: ca. 3,3 Mio. EUR;
- Implementierung und Betrieb einer nationalen Datenbank für Straßenbauarbeiten: 58,2–64,4 Mio. EUR; hinzu kämen laufende Verwaltungskosten für die Datenbankpflege.

Es werden Kosten für den Informationsaustausch zwischen allen Akteuren (außer für diejenigen, die die Daten zwecks Kostendeckung gegen Gebühr zur Verfügung stellen) und Verwaltungskosten für die Einrichtung eines Suchdienstes und eines nationalen Zugangspunkts entstehen. Die jährlichen Kosten für einen Zugangspunkt in einem Mitgliedstaat mit Weblinks und Metadaten könnte sich auf bis zu 31 000 EUR belaufen. Mit Weblinks allein könnten diese Kosten auf 18 000 EUR pro Jahr sinken; ein Zugangspunkt mit Weblinks, Metadaten und Daten könnte dagegen 151 000 EUR jährlich kosten<sup>9</sup>. Die delegierte Verordnung stellt den Mitgliedstaaten die Zusammenarbeit untereinander und mit den Akteuren (die den Zugang zu Daten bereits verwalten/bereitstellen) frei, um die Kosten im Zusammenhang mit dem nationalen Zugangspunkt zu begrenzen. Darüber hinaus könnten Mitgliedstaaten, die bereits einen Zugangspunkt auf der Grundlage früherer delegierter Rechtsakte eingerichtet haben oder dies gegenwärtig tun, auf solche vorhandenen Lösungen aufbauen.

Ausgehend von einem ähnlichen Konzept wie dem für die Bereitstellung von Informationsdiensten zur Verkehrssicherheit könnten sich die Anfangskosten, die einem Mitgliedstaat für die Einrichtung der Kontrollmechanismen für die Einhaltungsprüfung entstehen, auf rund 40 000 EUR belaufen, während für die Überprüfung der Selbstauskünfte und die Stichprobenkontrollen Kosten von 100 000 EUR bzw. von bis zu 200 000 EUR entstehen können, wenn mithilfe von Überwachung und Kennzeichnung eine intensive Kontrolle durchgeführt wird<sup>10</sup>.

Dabei ist zu beachten, dass die Kosten vorab entstehen, während die Gewinne erst mit der Zeit entstehen und allmählich steigen.

### 2.6.2. *Geschätzte Gewinne*

Basierend auf denselben Annahmen und demselben Studienzeitraum wie oben genannt, könnten sich die Nettogesamtgewinne der öffentlichen und privaten Akteure mit nicht obligatorischem Mindestdateninhalt, einschließlich der Spezifikationen für bestimmte Datenarten (z. B. Verkehrsmanagementmeldungen bei Störungen mit Anzeige der Informationen über Wechselverkehrszeichen und Bereitstellung der Daten über DATEX II), für den Zeitraum 2015-2025 bis zum Jahr 2025 auf 225 Mio. EUR belaufen. Wird der Dateninhalt erweitert (z. B. auf Straßendatenaktualisierung und Änderungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen) könnten die Nettogewinne 246 Mio. EUR erreichen. Diese Gewinne entsprächen dem Gesamtnutzen für Straßenbetreiber, Verkehrsmanager,

<sup>9</sup> Studie des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, <http://www.connekt.nl/uploads/2014/01/rapport-onderzoek-en-advies-invulling-toezicht-op-naleving-its-acties-c-en-e.pdf>.

<sup>10</sup> Bei diesen Kosten handelt es sich lediglich um Richtwerte, die nach der Umsetzung weiter präzisiert werden müssen.

Diensteanbieter, Straßenverkehrsbehörden, Kraftfahrer und die Gesellschaft insgesamt über einen Zeitraum von 10 Jahren.

Diese Gewinne bestehen insbesondere in einer schnelleren Bereitstellung von Informationen über Verkehrsmanagementmaßnahmen, die bei Störungen getroffen werden, und der Lokalisierung anderer Echtzeit-Verkehrsdaten im Straßennetz (z. B. Ort des Stauendes) sowie der effizienteren Routenführung für Fahrer mit der entsprechenden Ausrüstung (auch in Gegenden, in denen es keine Wechselverkehrszeichen gibt) und in geringeren Kosten für Anbieter digitaler Karten und IVS-Diensteanbieter aufgrund des umfassenderen/leichteren Zugangs zu Daten.

Tauschen Straßenbetreiber ihre Daten ferner aus, erhalten sie Zugang zu einer großen Menge an zusätzlichen Daten, die ihnen helfen können, die Nutzung und Instandhaltung ihrer Infrastruktur zu optimieren (und somit Geld zu sparen). So könnten sich die Gewinne durch die Einbeziehung von bei Störungen getroffenen Verkehrsmanagementmaßnahmen in den für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten erforderlichen Datenumfang auf 167,8 Mio. EUR belaufen; durch die zusätzliche Einbeziehung von Informationen über Straßenbauarbeiten würden Gewinne von 182,6–219,1 Mio. EUR erzielt.

Von einem Nutzen in Form von Effizienzgewinnen würde sowohl der öffentliche als auch der private Sektor, u. a. die Bevölkerung insgesamt sowie Privatunternehmen, profitieren. Allerdings ist der Nutzen für Unternehmen besonders schwer zu quantifizieren, da die Kosten durch minderwertige Daten oder schlechten Zugang zu Daten meist unternehmensintern verborgen bleiben, während sich der Gewinn in Form von neuen Dienstleistungen niederschlägt. Eine Aufschlüsselung der Gewinne nach öffentlichem und privatem Sektor ist daher schwierig.

Die Möglichkeit, über einen einzigen Zugangspunkt auf Daten in einem gängigen maschinenlesbaren Format zugreifen und vorhandene Datenbestände auffinden zu können, wird einen schnelleren Datenzugang und eine leichtere Datennutzung ermöglichen, was wiederum zu einer höheren Datenqualität und -genauigkeit führt. Damit würden auch Zutrittsschranken auf Märkten abgebaut, auf denen „lokales Wissen“ notwendige Voraussetzung für den Marktzutritt ist, was wiederum den Binnenmarkt fördert (obwohl dies einen weitergehenden Nutzen als reine Effizienzgewinne darstellt). Die Optimierung des wirtschaftlichen Austauschs zwischen Partnern sowie weniger doppelt vorhandene Daten führen zu einer stärkeren Verbreitung, einer besseren Weiterverwendung und letztlich zu Zeit- und Kosteneinsparungen für alle<sup>11</sup>.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

#### **3.1. Rechtsgrundlage**

Dieser delegierte Rechtsakt ergänzt die Richtlinie 2010/40/EU gemäß Artikel 7 dieser Richtlinie.

---

<sup>11</sup> Diese Schlussfolgerungen ergeben sich aus den Erfahrungen, die bei der Umsetzung der INSPIRE-Richtlinie gesammelt wurden, die Unternehmen auch den Zugang zu Geodaten über interoperable Netzdienste wie den Suchdienst eröffnet hat.



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

### **3.2. Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit**

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

Maßnahmen auf Unionsebene sind erforderlich, um die Interoperabilität und Kontinuität der Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in ganz Europa – auch über die Grenzen hinweg – sicherzustellen, was von einzelnen Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann. Maßnahmen auf Unionsebene würden erhebliche Skaleneffekte bewirken und können die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum in Europa steigern.

Die zusätzlichen finanziellen und administrativen Aufwendungen der nationalen Behörden sind voraussichtlich gering und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Zielen. Die Durchführung erfolgt in weiten Teilen auf der Grundlage nationaler Entscheidungen.

### **3.3. Inhalt des Rechtsakts**

In Artikel 1 enthält Gegenstand und Geltungsbereich der delegierten Verordnung, in der Spezifikationen festgelegt werden, die zur Gewährleistung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste im transeuropäischen Gesamtstraßennetz sowie auf nicht zu diesem Netz gehörenden Autobahnen und in von nationalen Behörden nach eigenem Ermessen ausgewählten Prioritätszonen erforderlich sind.

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen, die zusätzlich zu denjenigen der Richtlinie [2010/40/EU](#) gelten.

Nach Artikel 3 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, einen nationalen Zugangspunkt für den Zugang zu Straßen- und Verkehrsdaten einzurichten. Die nationalen Zugangspunkte stellen außerdem geeignete Suchdienste (Such- und Browse-Funktionen) zur Verfügung.

Artikel 4 betrifft die Bereitstellung, die Zugänglichkeit, den Austausch und die Weiterverwendung statischer Straßendaten. Die Angaben werden in einem Standardformat bereitgestellt, sobald ein solches Format zur Verfügung steht.

Artikel 5 betrifft die Bereitstellung, die Zugänglichkeit, den Austausch und die Weiterverwendung dynamischer Straßendaten. Die Angaben werden in einem Standardformat (DATEX II und spätere, aktualisierte Versionen) bereitgestellt.

Artikel 6 betrifft die Bereitstellung, die Zugänglichkeit, den Austausch und die Weiterverwendung von Verkehrsdaten. Die Angaben werden in einem Standardformat (DATEX II und spätere, aktualisierte Versionen) bereitgestellt.

Artikel 7 schreibt regelmäßige Aktualisierungen (einschließlich Fehlerkorrekturen) der statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und der Verkehrsdaten vor.

Artikel 8 enthält Bestimmungen über die Aktualisierung statischer Straßendaten.

Artikel 9 enthält Bestimmungen über die Aktualisierung dynamischer Straßenstatusdaten.

Artikel 10 enthält Bestimmungen über die Aktualisierung von Verkehrsdaten.

In Artikel 11 wird das Verfahren zur Prüfung der Einhaltung dieser Verordnung festgelegt. Die Mitgliedstaaten können von den jeweiligen Akteuren faktengestützte Erklärungen über die Einhaltung verlangen und sollten Stichprobenkontrollen zur Überprüfung dieser Erklärungen vornehmen.

In Artikel 12 werden die Anforderungen für die regelmäßige Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten festgelegt; die Berichte sind zunächst 24 bzw. 36 Monate nach Inkrafttreten der delegierten Verordnung und anschließend alle zwei Jahre vorzulegen.

Artikel 13 legt fest, dass die delegierte Verordnung am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft tritt. Auf die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung existierten oder erst nach dem Inkrafttreten eingeführt werden, wird die Verordnung nach Ablauf eines Zeitraums von 24 Monaten nach ihrem Inkrafttreten angewendet.

Der Anhang enthält eine nicht erschöpfende und nicht ausschließliche Liste mit Kategorien von statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

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

vom 18.12.2014

## zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste

(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 Verkehrsträgern<sup>12</sup>, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2010/40/EU ist die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zur Entwicklung und Nutzung von Spezifikationen und Normen als vorrangige Maßnahme festgelegt.
- (2) Nach Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission Spezifikationen fest, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Anwendung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu gewährleisten. Diese Verordnung dient der Verbesserung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für die Verwendung in hochwertigen, kontinuierlichen Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten in der gesamten Union.
- (3) Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU sieht vor, dass die nach Artikel 6 der Richtlinie angenommenen Spezifikationen für die IVS-Anwendungen und -Dienste gelten, wenn diese eingeführt werden, und zwar unbeschadet des Rechts eines jeden Mitgliedstaats zu entscheiden, ob solche Anwendungen und Dienste in seinem Hoheitsgebiet auch tatsächlich eingeführt werden.
- (4) Diese Spezifikationen sollten für die Bereitstellung aller Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste unabhängig davon gelten, ob in anderen nach der Richtlinie 2010/40/EU erlassenen Rechtsakten, insbesondere der Verordnung (EU)

---

<sup>12</sup> ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

Nr. 885/2013<sup>13</sup> und der Verordnung (EU) Nr. 886/2013<sup>14</sup>, besondere Spezifikationen festgelegt werden.

- (5) In der Union gibt es bereits einen Markt für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen, und es liegt sowohl im Interesse der Nutzer und Kunden als auch im Interesse der Anbieter dieser Dienste, dass angemessene Rahmenbedingungen für diesen Markt geschaffen werden, damit dieser nicht nur bestehen bleibt, sondern auch auf innovative Weise weiterentwickelt wird. Für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen sind in der Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup> Mindestvorschriften für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors innerhalb der Union festgelegt. Die Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere diejenigen über die Datenaktualisierung, gelten unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG für die Weiterverwendung von Daten, die sich im Besitz von Straßenverkehrsbehörden und öffentlichen Straßenbetreibern befinden.
- (6) Mit der Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> wird eine Geodateninfrastruktur (einschließlich des Geodaten-Themas „Verkehrsnetze“) für die Europäische Union geschaffen, damit Geodaten in der gesamten Union gemeinsam genutzt werden können, öffentlich zur Verfügung stehen und die EU-Umweltpolitik sowie andere politische Maßnahmen und Tätigkeiten mit Auswirkungen auf die Umwelt unterstützt werden können. Die Spezifikationen dieser Verordnung sollten mit den Spezifikationen der Richtlinie 2007/2/EG und ihren Durchführungsrechtsakten, insbesondere der Verordnung 1089/2010 im Einklang stehen. Die Ausdehnung der Anwendung dieser Spezifikationen auf alle Arten von statischen Straßendaten könnte ebenfalls zu einer weiteren Harmonisierung in diesem Bereich beitragen.
- (7) In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> wird die Straßenverkehrsinfrastruktur definiert, die das Kernnetz darstellt und Teil des transeuropäischen Kern- und Gesamtverkehrsnetzes ist. Diese Verordnung sollte für das transeuropäische Gesamtstraßennetz im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 gelten, da sich in diesem Netz der größte Teil des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs konzentriert. Da die meisten Autobahnen in diesem Netz bereits erfasst sind, sollten im Interesse der Kohärenz für die Straßennutzer auch andere Autobahnen von dieser Verordnung erfasst werden. Wiederkehrende externe Effekte im Verkehr sowie andere Probleme des Verkehrsmanagements, wie Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung oder Verkehrslärm, sind nicht nur auf das transeuropäische Straßennetz oder auf

<sup>13</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationssystemen für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1).

<sup>14</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 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 (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6).

<sup>15</sup> Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90).

<sup>16</sup> Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) (ABl. L 108 vom 25.4.2007, S. 1).

<sup>17</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

Autobahnen beschränkt. So tritt ein großer Teil der wiederkehrenden Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten auf. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Spezifikationen auf ausgewählte Straßen, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz oder zum Autobahnnetz gehören, anzuwenden und diese Straßen als Prioritätszonen einzustufen. Angesichts der sich stetig wandelnden Verkehrsmuster sollten die Mitgliedstaaten diese Prioritätszonen aktualisieren können.

- (8) Statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten haben jeweils unterschiedliche Merkmale und sollten die jeweils geltenden Anforderungen erfüllen. Angesichts der Vielfalt der Datenquellen, die von infrastrukturgestützten Sensoren bis hin zu Fahrzeugen reichen, die als Sensoren fungieren, ist es wichtig, dass die Spezifikationen unabhängig von der Datenquelle und der für die Datengenerierung und -aktualisierung verwendeten Technik für die relevanten Datenkategorien gelten.
- (9) Für den Fall, dass personenbezogene Daten verarbeitet werden, sollten diese, soweit möglich, unwiderruflich anonymisiert werden. Die Daten sind zudem im Einklang mit dem Unionsrecht, insbesondere der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup> und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup>, und dem nationalen Recht zu verarbeiten. Die Verarbeitung sollte ferner den Grundsätzen der Zweckbindung und der Datenminimierung entsprechen.
- (10) 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 eine mögliche Nachverfolgung sowie über den Zeitraum der Datenspeicherung informiert werden. Öffentliche und/oder private Einrichtungen, wie Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Automobilhersteller sollten geeignete technische Maßnahmen ergreifen, um die Anonymität der von den Endnutzern oder ihren Fahrzeugen übermittelten Daten zu gewährleisten.
- (11) Zur Entwicklung einer harmonisierten und nahtlosen Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen sollten sich die Mitgliedstaaten auf bestehende technische Lösungen und Normen europäischer und internationaler Normungsorganisationen, wie z. B. DATEX II (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) und ISO-Normen stützen. Für die Datenarten, für die kein genormtes Format zur Verfügung steht, sollten die Mitgliedstaaten und Akteure ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung im Hinblick auf Datendefinition, Datenformat und Metadaten zu erzielen.
- (12) In der Union setzen Mitgliedstaaten bereits verschiedene Methoden zur dynamischen Standortbestimmung ein. Der Einsatz unterschiedlicher Standortbestimmungsmethoden sollte weiterhin zulässig bleiben. Die Mitgliedstaaten und Akteure sollten jedoch ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung über die zulässigen Methoden zur Standortbestimmung zu erzielen, gegebenenfalls auch über die europäischen Normungsgremien.

---

<sup>18</sup> 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 Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

<sup>19</sup> 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 Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

- (13) Die Zugänglichkeit und regelmäßige Aktualisierung statischer Straßendaten durch die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sind unerlässlich, um die Erstellung aktueller, präziser digitaler Karten zu ermöglichen, die wesentliche Voraussetzung für zuverlässige IVS-Anwendungen sind. Die Hersteller digitaler Karten sollten dazu angehalten werden, Datenaktualisierungen statischer Straßendaten rechtzeitig in ihre bestehenden Karten- und Kartenaktualisierungsdienste aufzunehmen. Im Hinblick auf die Erfüllung von Zielen der öffentlichen Ordnung wie der Straßenverkehrssicherheit sollten Behörden Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten auffordern können, Datenungenauigkeiten zu korrigieren.
- (14) Die Zugänglichkeit von präzisen und aktuellen statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten ist für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen in der gesamten Union unerlässlich. Die einschlägigen Daten werden von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern und Anbietern von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen erhoben und gespeichert. Um den leichten Austausch und eine leichte Weiterverwendung dieser Daten für solche Dienste zu unterstützen, sollten Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen die Daten selbst, dazugehörige Metadaten und Informationen über die Datenqualität für andere Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen und für Hersteller digitaler Karten über einen nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt zur Verfügung stellen. Zugangspunkte können je nach Art der Daten in Form von Informationsarchiven, Registern, Web-Portalen o.ä. eingerichtet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die bestehenden öffentlichen und privaten Zugangspunkte zu einem einzigen Zugangspunkt zusammenführen, der Zugang zu allen Arten von relevanten verfügbaren Daten bietet, die unter diese Spezifikationen fallen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben zusammenarbeiten, um einen gemeinsamen Zugangspunkt für die verfügbaren Daten der jeweils teilnehmenden Mitgliedstaaten einzurichten. Den Mitgliedstaaten sollte es freistehen, Zugangspunkte, die nach anderen auf der Grundlage der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen delegierten Rechtsakten eingerichtet wurden, als nationale Zugangspunkte für Daten zu nutzen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.
- (15) Damit Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten die einschlägigen Daten nutzbringend und kosteneffizient auffinden und nutzen können, müssen Inhalt und Struktur dieser Daten mithilfe geeigneter Metadaten in angemessener Weise beschrieben werden.
- (16) Diese Spezifikationen sollten Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Diensteanbieter nicht dazu verpflichten, Daten zu erheben, die sie bislang noch nicht erheben, oder Daten zu digitalisieren, die noch nicht in einem maschinenlesbaren Format vorliegen. Die besonderen Anforderungen an die Aktualisierung von statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten sollten nur für die Daten gelten, die auch tatsächlich erhoben werden und in maschinenlesbarem Format zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, ihrem Bedarf entsprechende kostengünstige Lösungen für die Digitalisierung bestehender statischer Straßendaten zu finden.
- (17) Diese Spezifikationen sollten Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber nicht dazu verpflichten, Verkehrspläne aufzustellen oder befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen zu treffen oder diese durchzuführen. Sie sollten

Diensteanbieter nicht dazu verpflichtet, ihre Daten anderen Diensteanbietern zur Verfügung zu stellen. Diensteanbietern sollte es freistehen, untereinander kommerzielle Vereinbarungen über die Weiterverwendung relevanter Daten zu schließen.

- (18) Die Mitgliedstaaten und die beteiligten IVS-Akteure sollten ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um sich auf gemeinsame Definitionen für die Datenqualität zu einigen, damit gemeinsame Datenqualitätsindikatoren auf allen Stufen der Verkehrsdatenwertschöpfungskette (z. B. Datenvollständigkeit, -genauigkeit und -aktualität, Erhebungs- und Standortbestimmungsmethode sowie Qualitätskontrollen) angewandt werden können. Sie sollten ferner dazu angehalten werden, weiter an diesbezüglichen Methoden zur Qualitätsbewertung und -kontrolle der verschiedenen Datenarten zu arbeiten. Die Mitgliedstaaten sollten zum Austausch ihres Know-hows, ihrer Erfahrungen und bewährten Praxis in diesem Bereich angehalten werden.
- (19) Es wird anerkannt, dass die Nutzung von Straßen- und Verkehrsdaten und Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen privater Diensteanbieter für Behörden eine kosteneffiziente Möglichkeit zur Verbesserung des Verkehrsmanagements sowie des Managements und der Instandhaltung der Infrastruktur sein kann. Welche besonderen Bedingungen für die Nutzung und Weiterverwendung solcher Daten und damit verbundener Dienste gelten sollen, sollte jedoch unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG den betroffenen Akteuren überlassen werden.
- (20) Private Diensteanbieter können von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern erhobene statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten als Eingabedaten für ihre eigenen Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme nutzen. Welche besonderen Bedingungen für eine solche Weiterverwendung dieser Daten gelten sollen, sollte unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG den betroffenen Akteuren überlassen werden.
- (21) Um sicherzustellen, dass diese Spezifikationen ordnungsgemäß angewendet werden, sollten die Mitgliedstaaten prüfen, ob die Anforderungen im Hinblick auf die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten von den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Herstellern digitaler Karten und den Diensteanbietern eingehalten werden. Dafür sollte es den zuständigen Behörden überlassen bleiben, sich auf faktengestützte Einhaltungserklärungen der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter zu stützen.
- (22) Diese Spezifikationen schränken die Freiheit der Meinungsäußerung von Rundfunkveranstaltern insofern nicht ein, als sie sie nicht dazu verpflichten, bestimmte Standpunkte bezüglich der Frage zu vertreten, welche Informationen verbreitet werden sollen, und lassen den Mitgliedstaaten Spielraum, ihren nationalen verfassungsrechtlichen Traditionen im Bereich des Rechts von Rundfunkveranstaltern zur freien Meinungsäußerung Rechnung zu tragen.

- (23) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> angehört und gab am [...] eine Stellungnahme ab<sup>21</sup> –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Gegenstand und Geltungsbereich**

In dieser Verordnung werden die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten seitens der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Diensteanbieter für EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu gewährleisten.

Die Verordnung gilt für das transeuropäische Gesamtstraßennetz, für nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen sowie für Prioritätszonen, die von den nationalen Behörden nach eigenem Ermessen ausgewählt werden.

Sie wird in Übereinstimmung mit Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU angewandt.

### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 4 der Richtlinie 2010/40/EU.

Es gelten ferner folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „transeuropäisches Kernstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Kernnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist;
- (2) „transeuropäisches Gesamtstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Gesamtnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ist;
- (3) „Autobahn“ bezeichnet eine Straße, die von dem Mitgliedstaat, in dem sie sich befindet, als solche benannt ist;

---

<sup>20</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

<sup>21</sup> [Bitte Fundstelle angeben.]



- (4) „Prioritätszonen“ bezeichnet insbesondere in städtischen Gebieten gelegene Straßenabschnitte, die von den nationalen Behörden nach Grad der Verkehrsüberlastung oder aufgrund anderer Erwägungen im Rahmen des Verkehrsmanagements erforderlichenfalls als solche eingestuft werden und weder Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch Autobahnen sind;
- (5) „Zugänglichkeit von Daten“ bezeichnet die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem maschinenlesbaren Format anfordern und erhalten können;
- (6) „statische Straßendaten“ bezeichnet unter Nummer 1 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich nicht häufig oder regelmäßig verändern;
- (7) „dynamische Straßenstatusdaten“ bezeichnet unter Nummer 2 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich häufig oder regelmäßig ändern und den Straßenstatus beschreiben;
- (8) „Verkehrsdaten“ bezeichnet unter Nummer 3 des Anhangs aufgeführte Daten zur Straßenverkehrslage;
- (9) „Datenaktualisierung“ bezeichnet alle Änderungen vorhandener Daten, einschließlich der Löschung und der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente;
- (10) „Echtzeit-Verkehrsinformationen“ bezeichnet die über ein beliebiges Kommunikationsmittel von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern oder Diensteanbietern aus statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten, Verkehrsdaten oder einer Kombination dieser Daten für Nutzer und Endnutzer gewonnenen Informationen;
- (11) „Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst“ bezeichnet einen IVS-Dienst, der Nutzer und Endnutzer unmittelbar mit Echtzeit-Verkehrsinformationen versorgt;
- (12) „Straßenverkehrsbehörde“ bezeichnet eine Behörde, die für die Planung, Überwachung und den Betrieb von Straßen zuständig ist, die in ihre territoriale Zuständigkeit fallen;
- (13) „Straßenbetreiber“ bezeichnet eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Instandhaltung und Verwaltung von Straßen zuständig ist;
- (14) „Diensteanbieter“ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten für Nutzer und Endnutzer, es sei denn, es handelt sich um einen bloßen Informationsübermittler;
- (15) „Nutzer“ bezeichnet Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten;
- (16) „Endnutzer“ bezeichnet Straßennutzer – natürliche oder juristische Personen –, die Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben;
- (17) „Zugangspunkt“ bezeichnet eine digitale Schnittstelle, über die statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten zusammen mit den entsprechenden Metadaten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht

werden oder über die die Quellen und Metadaten dieser Daten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden;

- (18) „Metadaten“ bezeichnet eine strukturierte Beschreibung des Inhalts von Daten, die das Auffinden von Daten und deren Nutzung erleichtern;
- (19) „Suchdienste“ bezeichnet Dienste, die die Suche nach den gewünschten Daten anhand des Inhalts der entsprechenden Metadaten und die Anzeige dieses Inhalts ermöglichen;
- (20) „befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen“ bezeichnet befristete Maßnahmen zur Behebung bestimmter Verkehrsstörungen, die z. B. der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses dienen;
- (21) „Verkehrspläne“ bezeichnet ständige Verkehrsmanagementmaßnahmen, die von Verkehrsmanagern mit dem Ziel der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses als Reaktion auf ständige oder wiederkehrende Verkehrsstörungen ausgearbeitet werden.

### *Artikel 3*

#### **Nationale Zugangspunkte**

1. Jeder Mitgliedstaat richtet einen nationalen Zugangspunkt ein. Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle für Nutzer für den Zugang zu Straßen- und Verkehrsdaten, einschließlich Datenaktualisierungen, die von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern und Diensteanbietern bereitgestellt werden und das Gebiet eines bestimmten Mitgliedstaats betreffen.
2. Bestehende nationale Zugangspunkte, die eingerichtet wurden, um die Anforderungen anderer auf der Grundlage der Richtlinie 2010/40/EU erlassener delegierter Rechtsakte zu erfüllen, können als nationale Zugangspunkte verwendet werden, sofern die Mitgliedstaaten dies für angemessen erachten.
3. Nationale Zugangspunkte stellen geeignete Suchdienste für Nutzer zur Verfügung.
4. Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber gewährleisten in Zusammenarbeit mit den Herstellern digitaler Karten und mit Diensteanbietern, dass geeignete Metadaten zur Verfügung stehen, die es den Nutzern ermöglichen, die über die nationalen Zugangspunkte bereitgestellten Datensätze aufzufinden und zu nutzen.
5. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können einen gemeinsamen Zugangspunkt einrichten.

## Artikel 4

### **Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von statischen Straßendaten**

1. Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 8 erfassten und aktualisierten statischen Straßendaten in einem genormten Format (sofern verfügbar) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format zur Verfügung.
2. Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Hersteller digitaler Karten oder durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:
  - (a) diskriminierungsfrei;
  - (b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationssystems ermöglicht;
  - (c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt;
  - (d) Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter, die die in Absatz 1 genannten statischen Verkehrsdaten nutzen, arbeiten zusammen, um sicherzustellen, dass etwaige Ungenauigkeiten der statischen Straßendaten unverzüglich an die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber, von denen die Daten stammen, gemeldet werden.
3. Nutzen Diensteanbieter die in Absatz 1 genannten und von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern bereitgestellten statischen Straßendaten, berücksichtigen sie soweit wie möglich etwaige von den zuständigen Behörden entwickelte Verkehrspläne.

## Artikel 5

### **Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung dynamischer Straßendaten**

1. Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 9 erhobenen und aktualisierten dynamischen Straßendaten im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, zur Verfügung.
2. Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die

Weiterverwendung durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:

- (a) diskriminierungsfrei;
  - (b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationsdienstes ermöglicht;
  - (c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.
3. Nutzen Diensteanbieter die in Absatz 1 genannten und von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern bereitgestellten dynamischen Straßenstatusdaten, berücksichtigen sie soweit wie möglich etwaige befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen der zuständigen Behörden.

## *Artikel 6*

### **Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Verkehrsdaten**

1. Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 10 erhobenen und aktualisierten Verkehrsdaten im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, zur Verfügung.
2. Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:
  - (a) diskriminierungsfrei;
  - (b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationsdienstes ermöglicht;
  - (c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.
3. Zur Optimierung des Verkehrsmanagements können Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber bei Diensteanbietern Verkehrsdaten anfordern, die diese nach Artikel 10 erhoben und aktualisiert haben. Solche Daten werden im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, über den in Artikel 3 genannten Zugangspunkt zusammen mit den entsprechenden Metadaten einschließlich der Informationen über die Datenqualität zur Verfügung gestellt.

## Artikel 7

### Datenaktualisierung

Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme stützen sich auf aktuelle statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten oder auf Kombinationen dieser Daten. Alle Daten werden von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern und Diensteanbietern im Einklang mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 10 regelmäßig aktualisiert. Die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Diensteanbieter berichtigen alle von ihnen festgestellten oder ihnen von Nutzern und Endnutzern gemeldeten Datenungenauigkeiten rechtzeitig.

## Artikel 8

### Aktualisierung statischer Straßendaten

1. Die Aktualisierung statischer Straßendaten umfasst mindestens folgende Parameter:
  - (a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen statischen Straßendaten gemäß Nummer 1 des Anhangs;
  - (b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Zustands;
  - (c) die Art der Aktualisierung (Änderung, Einfügung oder Löschung);
  - (d) die Beschreibung der Aktualisierung;
  - (e) das Datum der Aktualisierung;
  - (f) das Datum und die Uhrzeit des Eintritts bzw. der geplanten Durchführung der Änderung eines bestimmten Zustands;
  - (g) die Qualität der Datenaktualisierung.

Der Ort des von der Aktualisierung betroffenen Zustands wird unter Verwendung einer genormten oder allgemein anerkannten Methode zur dynamischen Positionsbestimmung ermittelt, die eine eindeutige Dekodierung und Deutung dieser Position ermöglicht.

2. Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sorgen dafür, dass statische Straßendaten rechtzeitig aktualisiert und, sofern möglich und bekannt, den Nutzern vorab zur Verfügung gestellt werden.
3. Nutzen Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter Datenaktualisierungen statischer Straßendaten, so stellen sie sicher, dass diese Aktualisierungen zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

## Artikel 9

### **Aktualisierung dynamischer Straßenstatusdaten**

1. Die Aktualisierung dynamischer Straßenstatusdaten umfasst mindestens folgende Parameter:
  - (a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen dynamischen Straßenstatusdaten gemäß Nummer 2 des Anhangs und gegebenenfalls eine Kurzbeschreibung;
  - (b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
  - (c) die Dauer des Auftretens des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
  - (d) die Qualität der Datenaktualisierung.

Der Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands wird unter Verwendung einer genormten oder allgemein anerkannten Methode zur dynamischen Positionsbestimmung ermittelt, die eine eindeutige Dekodierung und Deutung dieser Position ermöglicht.

2. Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sorgen dafür, dass dynamische Straßenstatusdaten rechtzeitig aktualisiert und, sofern möglich und bekannt, vorab zur Verfügung gestellt werden.
3. Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden so bald wie möglich nach Änderung des Status der betreffenden dynamischen Straßenstatusdaten entsprechend geändert oder widerrufen.
4. Nutzen Diensteanbieter Datenaktualisierungen dynamischer Straßenstatusdaten, so stellen sie sicher, dass diese zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

## Artikel 10

### **Aktualisierung von Verkehrsdaten**

1. Die Aktualisierung von Verkehrsdaten umfasst mindestens folgende Parameter:
  - (a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Verkehrsdaten gemäß Nummer 3 des Anhangs und gegebenenfalls eine Kurzbeschreibung;
  - (b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
  - (c) die Qualität der Datenaktualisierung.

Der Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands wird unter Verwendung einer genormten oder allgemein anerkannten Methode zur dynamischen Positionsbestimmung ermittelt, die eine eindeutige Dekodierung und Deutung dieser Position ermöglicht.

2. Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden von den Straßenbetreibern und Diensteanbietern so bald wie möglich nach Änderung des Status der betreffenden Verkehrsdaten entsprechend geändert oder widerrufen.
3. Nutzen Diensteanbieter Datenaktualisierungen von Verkehrsdaten, so stellen sie sicher, dass diese zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

### *Artikel 11*

#### **Einhaltungsprüfung**

1. Die Mitgliedstaaten prüfen gemäß den Absätzen 2 und 3, ob die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter die Anforderungen der Artikel 3 bis 10 einhalten.
2. Für die Prüfung können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten von den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Herstellern digitaler Karten und Diensteanbietern folgende Unterlagen verlangen:
  - (a) eine Beschreibung der von ihnen bereitgestellten Straßen- und Verkehrsdaten, digitalen Kartendienste bzw. Echtzeit-Verkehrsinformationendienste sowie die Informationen über deren Qualität und die Bedingungen für die Weiterverwendung dieser Daten;
  - (b) eine auf Fakten gestützte Erklärung über die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 10 festgelegten Anforderungen.
3. Die Mitgliedstaaten überprüfen die Korrektheit der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Erklärungen nach dem Stichprobenverfahren.

### *Artikel 12*

#### **Berichterstattung**

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum [*Publications Office: Please insert the date of entry into force + 24 months*] einen Bericht über etwaige von ihnen getroffene Maßnahmen zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes und die Modalitäten seiner Funktionsweise und gegebenenfalls die Liste der Autobahnen, die nicht Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes sind, sowie die ausgewählten Prioritätszonen.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens bis zum *[Publications Office: Please insert the date of entry into force + 36 months]* und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht, der Folgendes enthält:
- (a) die Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Arten von Straßen- und Verkehrsdaten;
  - (b) den geografischen Anwendungsbereich und die in den Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten enthaltenen Straßen- und Verkehrsdaten sowie deren Qualität, einschließlich der zur Ermittlung dieser Qualität herangezogenen Kriterien sowie die zur Qualitätsüberwachung eingesetzten Mittel;
  - (c) die Ergebnisse der Einhaltungsprüfung nach Artikel 11 im Hinblick auf die Anforderungen der in den Artikeln 3 bis 10 festgelegten Anforderungen;
  - (d) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der nationalen bzw. gemeinsamen Zugangspunkte.
  - (e) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der Prioritätszonen.

### *Artikel 13*

#### **Inkrafttreten und Anwendung**

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

Ihre Anwendung beginnt ab dem *[Publications Office: Please insert the date of entry into force + 24 months]*.

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

Geschehen zu Brüssel am 18.12.2014

*Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude JUNCKER*