

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Ziele des Vorschlags:

Der vorliegende Gesetzesvorschlag setzt sich zum Ziel, in Umsetzung der revidierten Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ein breites und qualitativ hochwertiges Angebot an öffentlich zugänglichen Verkehrsdaten zu schaffen. Damit will Österreich einen Beitrag zur Verwirkung des europäischen Mobilitätsdatenraumes als Teil des europäischen Datenraumes leisten, indem einheitliche Regeln für eine verkehrsträgerübergreifende Datenbereitstellung vorgegeben werden, die eine bessere, zumindest EU-weite Interoperabilität sichern; es will Innovationen im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme anstoßen und unterstützen, indem Hürden der Datennutzung abgebaut, multimodale Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste gefördert sowie anbieterübergreifende digitale Buchungs- und Bezahltdienste für Verkehrsdiestleistungen ermöglicht werden; und es will nicht zuletzt einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten, indem der Umstieg auf Verkehrsmittel erleichtert wird, die mit nachhaltiger, nicht aus fossilen Quellen stammender Energie betrieben werden.

Hauptgesichtspunkte des Vorschlages:

Die Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern wurde durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 einer umfassenden Revision unterzogen. Neben neuen Regelungen, die lediglich an die Kommission gerichtet sind, sieht sie zahlreiche Änderungen vor, die der Umsetzung ins nationale Recht bis zum 21. Dezember 2025 bedürfen. Die erste Stoßrichtung des Vorschlags besteht darin, die zur Umsetzung erforderlichen Rechtsvorschriften zu schaffen. Der Vorschlag adaptiert und erweitert die im IVS-Gesetz enthaltenen Begriffsbestimmungen; er fasst im Einklang mit der Richtlinie die Vorrangigen Bereiche neu; er nimmt die vorrangigen Maßnahmen in das Gesetz auf; er sieht eine Verpflichtung der Republik zur Kooperation mit anderen Mitgliedstaaten und einschlägigen Akteuren vor; und er stellt in Umsetzung des neuen Artikels 6a der Richtlinie sicher, dass die im Anhang III der Richtlinie angeführten Verkehrsdaten und der in Anhang IV der Richtlinie genannte Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen in Österreich rechtzeitig verfügbar sind.

Auf Basis der Richtlinie 2010/40/EU hat die Kommission in der Vergangenheit im Wege Delegierter Verordnungen Spezifikationen erlassen, die für die vorrangigen Maßnahmen die Kompatibilität, die Interoperabilität und die Kontinuität der Einführung und des Betriebs intelligenter Verkehrssysteme gewährleisten sollen. Das geltende IVS-Gesetz nimmt auf diese Spezifikationen nur pauschal Bezug und lässt die zur Durchführung der Spezifikationen notwendigen Begleitregelungen teilweise vermissen. Die zweite Stoßrichtung des Vorschlags besteht deshalb darin, nationales Gesetz und europäische Spezifikationen aufeinander besser abzustimmen. Er macht die wichtigsten Verpflichtungen, die die Spezifikationen eingeführt haben, im IVS-Gesetz sichtbar; er führt in das Gesetz Regelungen über den Nationalen Zugangspunkt und über die Benannten Stellen ein, die den betroffenen Datenlieferanten und Datennutzern Orientierung geben; er formt die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern, die die Richtlinie als Grundsatz vorsieht, im Detail näher aus; und er trägt für eine wirksame, abschreckende und verhältnismäßige Sanktionierung von Verstößen Sorge.

Im Bereich der Verkehrstelematik nimmt die Republik Österreich eine Schlüsselposition ein. Die öffentliche Hand betreibt mit der Graphenintegrationsplattform (GIP) einen intermodalen Verkehrsgraphen, der sämtliche Verkehrsmittel umfasst und der die kommerziell verfügbaren Angebote an Aktualität und Genauigkeit übertrifft; sie stellt mit der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) einen intermodalen dynamischen Echtzeit-Routenplaner bereit, der den Reisenden in Österreich ein aktuelles, umfassendes und zuverlässiges verkehrsmittelübergreifendes Informationsangebot liefert; sie bietet über die Echtzeitverkehrsinformation Straße Österreich (EVIS) für den Großteil des österreichischen Autobahn- und Landesstraßennetzes eine österreichweite Verkehrslage samt Reisezeiten und Ereignismeldungen in hoher Qualität an; sie betreibt über die ASFINAG ein Stellplatz-Informationssystem für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge; und sie hält mehrere C-ITS-Dienste vor. Die dritte Stoßrichtung des Vorschlags besteht darin, dieses ebenso breite wie tiefe Angebot an IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand zu stärken und dessen Weiterentwicklung rechtlich abzusichern.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung der vorgeschlagenen Bestimmungen gründet auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Kraftfahrwesen; Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, soweit diese nicht unter Art. 11 fällt), Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG (Straßenpolizei), Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG (Binnenschifffahrt; Strom- und Schifffahrtspolizei), Art. 10 Abs. 1 Z 5 B-VG (Normenwesen), Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen) und § 2 Abs. 1 DSG (Datenschutz).

Besonderer Teil

Zum Inhaltsverzeichnis:

Da die vorgeschlagene Novelle zum IVS-G etliche neue Bestimmungen in das Gesetz einfügt und die Überschriften der bestehenden Paragraphe vielfach ändert, wird das Inhaltsverzeichnis zur Gänze neu gefasst.

Zu § 1:

Der vorgeschlagene neue Abs. 3 ist dem Art. 1 Abs. 2a der IVS-Richtlinie nachempfunden und stellt wie dieser einleitend klar, dass das IVS-Gesetz nunmehr auch Verpflichtungen enthält, in den vorrangigen Bereichen Daten verfügbar zu machen und IVS-Dienste einzuführen.

Der zum Abs. 4 gewordene Umsetzungshinweis weist, wie durch deren Art. 2 Abs. 1 UAbs. 3 geboten, neben der Stammfassung der IVS-Richtlinie auch die Änderungsrichtlinie (EU) 2023/2661 aus.

Überdies wird in Abs. 5 der Hinweis aufgenommen, dass das IVS-G der Durchführung näher bezeichneter Delegierter Verordnungen dient, die die Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU erlassen hat. Der damit ins IVS-Gesetz eingefügte Katalog wird bei Erlassung weiterer Delegierter Verordnungen entsprechend zu erweitern sein.

Zu § 2:

Die vorgeschlagenen Novellierungen des § 2 vollziehen in den Ziffern 2, 4, 11, 15, 16 und 17 Änderungen und Ergänzungen der Definitionen in Art. 4 der IVS-Richtlinie nach. Dazu sei angemerkt, dass nicht sämtliche der in Art. 4 der IVS-Richtlinie enthaltenen Definitionen in das IVS-Gesetz übernommen wurden, sondern nur solche, durch welche Begriffe näher bestimmt werden, die auch im IVS-Gesetz Verwendung finden. Soweit die Definitionen der IVS-Richtlinie Regelungen determinieren, die lediglich an die Kommission adressiert sind, fehlt ein Umsetzungsbedarf. Im Übrigen geben die Begriffsbestimmungen des § 2 die Definitionen in Art. 4 der Richtlinie wörtlich wieder.

Die in den Ziffern 18 und 19 vorgeschlagenen Bestimmungen der Begriffe „Dateninhaber“ und „Datennutzer“ verweisen auf die einschlägigen Definitionen in den Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926 und 2022/670. Sie sind im Hinblick auf die neuen §§ 9 bis 11 von Bedeutung, in denen die wichtigsten Verpflichtungen dieser beiden Delegierten Verordnungen wiederholt bzw. konkretisiert werden. Statt diese beiden Definitionen ins IVS-Gesetz zu inkorporieren, wurde mit einer Verweisung gearbeitet, weil eine solche wegen der Bezugnahme der Definitionen der beiden Delegierten Verordnungen auf ihre Anhänge unvermeidlich ist und weil eine Inkorporierung leicht als Ausdehnung des Kreises der Dateninhaber und Datennutzer missverstanden werden könnte.

Die Bestimmung der Begriffe „Datenlieferant“ (Z 20) und „Nationale Stelle“ (Z 21) sind im Hinblick auf die in § 7 Abs. 2 und § 9 Abs. 2 enthaltenen Verpflichtungen sowie im Hinblick auf § 13 von Bedeutung, wo diese Begriffe Verwendung finden.

Zu § 3:

Die vorgeschlagenen Änderungen des § 3 Abs. 1 vollziehen die Änderungen des Anhangs II der IVS-Richtlinie nach, die durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 bewirkt wurden. Wie unionsrechtlich geboten, werden die dort aufgeführten Grundsätze für die Spezifikationen und für die Einführung von Intelligenen Verkehrssystemen unverändert ins innerstaatliche Recht übernommen.

Die Änderung des § 3 Abs. 2 bildet ab, dass im neu vorgeschlagenen § 14 künftig neben der schon bisher im Gesetz verankerten Graphenintegrationsplattform weitere IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand aufgezählt werden, auf die bei Wahrung der Rückwärtskompatibilität ebenfalls Bedacht zu nehmen ist.

Zu § 4:

Die Richtlinie (EU) 2023/2661 hat die vier Bereiche, in denen Intelligente Verkehrssysteme vorrangig eingeführt werden sollen, neu bezeichnet. Die vorgeschlagenen Änderungen des § 4 vollziehen in Abs. 1 diese Änderungen nach und weisen in Abs. 2 darauf hin, dass der Umfang der vorrangigen Bereiche im Anhang I der Richtlinie präzisiert ist (vgl. Art. 2 Abs. 2 der IVS-Richtlinie).

Zu § 5:

Die Stammfassung des IVS-Gesetzes hatte auf eine Bestimmung über die vorrangigen Maßnahmen noch verzichtet, weil im Jahre 2013 Zeitpunkt und Reihenfolge der Einführung dieser Maßnahmen nicht absehbar waren. Nachdem mittlerweile zu fünf der sechs in Art. 3 der IVS-Richtlinie angeführten Maßnahmen Delegierte Verordnungen vorliegen, die für sie Spezifikationen vorschreiben, erscheint es sinnvoll, die vorrangigen Maßnahmen auch im IVS-Gesetz abzubilden.

Zu § 6:

Der geänderte Art. 5 der IVS-Richtlinie verpflichtet in seinen Abs. 2 und 3 die Mitgliedstaaten, untereinander sowie mit den einschlägigen Akteuren zusammenzuarbeiten. Je nachdem, ob für die vorrangigen Bereiche bereits Spezifikationen festgelegt wurden oder nicht, ist diese Verpflichtung differenziert ausgestaltet. Nach Auffassung der Kommission bedarf der geänderte Art. 5 der Umsetzung in nationales Recht. Diese soll im neuen § 6 erfolgen. Die Regelungen geben die Kooperationsgebote der Richtlinie getreulich wieder.

Zu § 7:

Für fünf der sechs in Art. 2 der Richtlinie 2010/40/EU angeführten Vorrangigen Bereiche hat die Kommission im Wege Delegierter Verordnungen Spezifikationen erlassen, die in den Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar sind und die folglich bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten von jedermann angewendet werden müssen. Überdies sehen diese Delegierten Verordnungen verschiedentlich vor, dass Datenlieferanten auf Verlangen der Nationalen Stelle verpflichtet sind, die Einhaltung der Spezifikationen durch Nachweise zu erhärten [vgl. etwa Art. 7 Abs. 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013, Art. 8 Abs. 3 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013, Art. 9 Abs. 3 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013, Art. 9 Abs. 2 lit. c der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und Art. 12 Abs. 2 lit. b der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670].

§ 7 ruft diese zentralen Verpflichtungen, die sich unmittelbar aus dem Unionsrecht ergeben, in Erinnerung. Er bezieht sich nicht bloß auf die in § 1 Abs. 5 aufgezählten Delegierten Verordnungen, sondern schließt auch jene dort nicht genannten, da noch nicht nennbaren Rechtsakte mit ein, mit denen die Kommission in Zukunft Spezifikationen erlassen oder verändern wird.

Abs. 3 schlägt weiters eine Verordnungsermächtigung vor, die den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Erlassung von Regelungen ermächtigt, die zur Durchführung der Delegierten Verordnungen unabdingbar sind. Das soll die Bereitstellung der nötigen nationalen Anschlussstücke an Stellen ermöglichen, an denen die Delegierten Verordnungen hinken.

Zu § 8:

Art. 5 der IVS-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten die von der Kommission gemäß Art. 6 angenommenen Spezifikationen im Einklang mit den in Anhang II festgelegten Grundsätzen angewendet werden. Sie belässt den Mitgliedstaaten jedoch das Recht zu entscheiden, ob auf ihrem Hoheitsgebiet solche Anwendungen und Dienste eingeführt werden sollen. In seinem Urteil vom 26. Juli 2017, Rs. C-696/15 P, Tschechische Republik/Kommission, ECLI:EU:C:2017:595, Rz. 33 f., hat der Europäische Gerichtshof bestätigt, dass auch die in Art. 3 Abs. 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885 sowie in Art. 5 Abs. 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 vorgesehenen Verpflichtungen, die Gebiete oder Abschnitte des Straßennetzes für die Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten zu benennen, nur greifen, wenn sich ein Mitgliedstaat für diese Einführung entschieden hat.

Die geänderte Fassung der IVS-Richtlinie sieht jedoch in Art. 6a Abs. 1 eine Durchbrechung dieses Grundsatzes vor: Daten für die im Anhang III aufgeführten Datenarten sind mit der dort angegebenen geographischen Abdeckung von den Mitgliedstaaten über ihren nationalen Zugangspunkt verfügbar zu machen. Diese Verpflichtung greift in zeitlicher Hinsicht bald früher, bald später. In der ersten Phase erfasst die Verpflichtung lediglich Informationen, die nach einem bestimmten Anfangsdatum erstellt oder aktualisiert wurden; in der zweiten Phase soll die Verpflichtung auch für die schon zuvor erstellten Informationen gelten.

In ihrem Art. 6a Abs. 2 verpflichtet die Richtlinie die Mitgliedstaaten sodann dazu, den in Anhang IV aufgeführten Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen für das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz so früh wie möglich, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2026, verfügbar zu machen.

§ 8 unternimmt es, diese Verpflichtungen in nationales Recht umzusetzen. Dabei verfolgt er einen zweistufigen Ansatz.

In Abs. 1 wird konkretisiert, welchen Akteuren jeweils die Bereitstellung obliegt.

In Bezug auf die Daten der Kategorie 1.1 des Anhangs III, die statische und dynamische Straßenverkehrsvorschriften betreffen, wurden Bund, Länder und Gemeinden verpflichtet, und zwar in Abhängigkeit davon, ob die betreffende Vorschrift von einer Bundes-, Landes- oder Gemeindebehörde (im organisatorischen Sinne) erlassen wurde. Für die hauptsächlich betroffene Straßenpolizei, die gemäß Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG in der Gesetzgebung Sache des Bundes und in der Vollziehung Sache der Länder ist, hat dies zur Folge, dass für Gesetze und für Verordnungen, die vom Bundesminister (vgl. Art. 11 Abs. 3 B-VG) oder von den Landespolizeidirektionen (vgl. Art. 15 Abs. 4 B-VG) erlassen wurden, der Bund einzustehen hat, für die – im eigenen wie im übertragenen Wirkungsbereich erlassenen – Verordnungen der Gemeinden die jeweilige Gemeinde, im Übrigen das jeweilige Land. Mit Bedacht ist im Text von Straßenverkehrsbehörden und nicht von Straßenpolizeibehörden die Rede, weil die Kategorie 1.1 auch Vorschriften aus dem Kraftfahrwesen (Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG) umfasst.

Für die Daten der Kategorie 1.1 können die Mitgliedstaaten nach Anhang III der Richtlinie beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Mitgliedstaaten, die sich dafür entscheiden, teilen dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 mit. Die Abstimmung unter den zur Datenbereitstellung verpflichteten Akteuren hat ergeben, dass die Republik Österreich von dieser Option Gebrauch machen und der Kommission die Beschränkung auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen notifizieren wird. Diese Beschränkung bedarf, wie die differenzierten Fristen für Umsetzung und Notifizierung zeigen, keiner Umsetzung in nationales Recht.

Die Daten der Kategorien 1.2, 2 und 3 beziehen sich auf den Zustand des transeuropäischen Kern- und Gesamtstraßennetzes, auf Informations- und Reservierungsdienste für sichere Parkplätze in diesem Netz sowie auf festgestellte sicherheitsrelevante Ereignisse oder Bedingungen in Bezug auf das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für Autobahnen. Das damit angesprochene hochrangige Straßennetz besteht in Österreich zur Gänze aus Bundesstraßen, die gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG in die Vollziehung des Bundes fallen. Nachdem Planung, Bau und Erhaltung und Betrieb der Bundesstraßen gemäß § 8 BStG 1971 dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) obliegt, soll der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auch zur Bereitstellung der einschlägigen Daten verpflichtet werden. Analog zu § 34b BStG 1971 ist diese Verpflichtung von der ASFINAG zu erfüllen (vgl. die Erläuterungen zu § 21).

Die Daten der Kategorie 4 des Anhangs III betreffen den „Standort der identifizierten Zugangsknoten für alle Linienverkehre, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.)“; abzudecken sind ab dem 31. Dezember 2026 die städtischen Knoten, ab dem 31. Dezember 2028 das gesamte Verkehrsnetz der Union. Die Verpflichtung soll die Gemeinden sowie die aufgezählten Verkehrsinfrastrukturbetreiber treffen.

Wie Bund, Länder, Gemeinden und die weiteren genannten Akteure ihrer Verpflichtung zur Bereitstellung der einschlägigen Daten nachkommen, bleibt grundsätzlich ihnen überlassen. Den Infrastrukturbetreibern ist es daher unbenommen, sich in freier Selbstorganisation zu Verbünden zusammenzuschließen, wie dies in den Mobilitätsverbünden Österreich (MVO) geschehen ist.

In Abs. 2 wird die in Art. 6a Abs. 2 der Richtlinie 2010/40/EU enthaltene Verpflichtung zur Einführung eines Dienstes zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen umgesetzt: Dieser Dienst soll spätestens ab 31. Dezember 2026 über die Adresse www.evis.gv.at verfügbar sein. Damit wird das Projekt Echtzeit-Verkehrsinformation Straße (EVIS), das schon derzeit für einen Großteil des österreichischen Autobahn- und Landesstraßennetzes eine österreichweite Verkehrslage sowie Reisezeiten und Ereignismeldungen in hoher Qualität liefert, im Gesetz verankert. Neben der ASFINAG als Konsortialführerin sind am EVIS alle Bundesländer sowie die Städte Wien und Graz beteiligt, die Echtzeit-Verkehrsinformation erheben. Das BMI und der ÖAMTC stellen ergänzende Ereignismeldungen bereit.

Die Sicherstellungspflichten, die die Republik Österreich nach Art. 6a der Richtlinie 2010/40/EU treffen und die in den Abs. 1 und 2 des § 8 sowohl umgesetzt als auch konkretisiert werden, verlangen jedoch nach Instrumenten für den Fall, dass Bund, Länder, Gemeinden, Infrastrukturbetreiber und EVIS-Beteiligte ihren Obliegenheiten nicht nachkommen. § 8 Abs. 3 ermächtigt deshalb den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, mit Verordnung Maßnahmen anzurufen, soweit dies zur Erfüllung der Sicherstellungspflichten nach Abs. 1 und 2 erforderlich ist. Diese Ermächtigung wird nur

schlagend, wenn es bei der Bereitstellung der einschlägigen Daten und Dienste Defizite gibt. Die angeordneten Maßnahmen dürfen über das zur Erfüllung der Verpflichtungen erforderliche Maß nicht hinausgehen.

Der neue Abs. 4 des § 8 sieht weiters vor, dass der Bund (Bundesstraßenverwaltung) für das Bundesstraßennetz einen Informationsdienst für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge bereitstellt. Damit wird das bestehende LKW-Stellplatz-Informationssystem, das die ASFINAG betreibt, verpflichtend vorgeschrieben.

Zu § 9:

Die bestehenden, in § 1 Abs. 5 aufgezählten Spezifikationen wurden von der Kommission in Form Delegierter Verordnungen erlassen und sind damit in Österreich unmittelbar anwendbar. Es ist weder erforderlich noch sinnvoll, sie in nationales Recht zu transformieren. Dennoch sind verschiedentlich Regelungen geboten, die auf diese Spezifikationen Bezug nehmen. Erstens trifft die Republik Österreich die unionsrechtliche Verpflichtung, Verstöße gegen die Spezifikationen mit abschreckenden, wirksamen und verhältnismäßigen Sanktionen zu belegen. Zweitens regeln die Delegierten Verordnungen die Spezifikationen in einzelnen Punkten nicht abschließend, sondern geben Raum für Entscheidungen wie für Konkretisierungen. Drittens erscheint es im Interesse der Rechtsklarheit sinnvoll, zentrale Gebote und Grundsätze, auf denen die Delegierten Verordnungen aufbauen, auch im nationalen Recht abzubilden, um dem breiten Personenkreis, der von den Spezifikationen betroffen ist, eine erste Orientierung zu geben.

Ein solcher Grundsatz, der den Spezifikationen gemeinsam ist, besteht darin, dass bestimmte Daten über den Nationalen Zugangspunkt für jedermann verfügbar gemacht müssen. Die vorgeschlagenen Abs. 1 und 2 des § 9 weisen dementsprechend auf die Bereitstellungspflichten nach den Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 885/2013, Nr. 886/2013, 2017/1926 und 2022/670 hin, die ins Detail gehende Bestimmungen über Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung und Aktualisierung von Daten über Infrastruktur, über Vorschriften und Beschränkungen, über den Zustand und über die Echtzeit-Benutzung des Netzes, über Parkplatzinformationen, über sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen sowie über diverse Reise- und Verkehrsdaten vorsehen.

Durch die Festlegung im Abs. 1 sowie im ersten Satz des Abs. 2, dass die Verpflichtungen nur nach Maßgabe der bezogenen Delegierten Verordnungen bestehen, wird klargestellt, dass damit keine neuen Verpflichtungen geschaffen, sondern nur bestehende im nationalen Recht wiederholt werden.

In drei Punkten geht der vorgeschlagene § 9 jedoch über die Delegierten Verordnungen hinaus:

- Während jene es offenlassen, für die Daten ein Entgelt zu verlangen, und die Mitgliedstaaten bloß dazu ermutigen, für eine unentgeltliche Bereitstellung zu sorgen [vgl. nur Titel und Art. 8 Abs. 2 lit. b der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 sowie Art. 5 Abs. 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670], wird in den Abs. 1 und 2 den dort näher bezeichneten Datenlieferanten die Unentgeltlichkeit zur Pflicht gemacht.
- Im dritten Satz des Abs. 2 wird angeordnet, dass auch dynamische Daten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten von der Bereitstellungsverpflichtung erfasst sind. Damit macht die Republik Österreich von der ihr durch Art. 5 Abs. 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 eröffneten Erweiterungsoption Gebrauch, um die Qualität der Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu verbessern. Der Flugverkehr, der Schifffahrtsverkehr sowie der nachfrageorientierte Verkehr wurden hingegen wegen ihrer geringeren Relevanz nicht in die Erweiterung einbezogen.
- Abs. 3 verpflichtet die Datenlieferanten, die über den Nationalen Zugangspunkt Daten bereitzustellen, als Metadaten die geographische Abdeckung auszuweisen sowie eine E-Mail-Adresse anzugeben, damit Datennutzer sie zum Zweck der Korrektur etwaiger Ungenauigkeit ihrer Daten ohne großen Aufwand kontaktieren können. Vgl. dazu die Erläuterungen zu § 11.

Zu § 10:

In Abs. 1 wird der Grundsatz verankert, dass Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitgestellt werden, für beliebige Zwecke genutzt werden dürfen, dass die Bedingungen der Datennutzung aber diskriminierungsfrei sein müssen.

Der Abs. 2 bildet die im Interesse der Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs äußerst wichtige Verpflichtung der Diensteanbieter aus der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 ab, bestimmte über den Nationalen Zugangspunkt in einem maschinenlesbaren Format bereitgestellte Daten – konkret Verkehrspläne, Verkehrsvorschriften, Verkehrsbeschränkungen sowie befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen – in ihre Anwendungen zu integrieren.

Zu § 11:

Die Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926 und (EU) 2022/670 sehen vor, dass Datennutzer und Dateninhaber zusammenarbeiten, damit etwaige Ungenauigkeiten dem Dateninhaber unverzüglich gemeldet werden [vgl. Art. 4 Abs. 5 und Art. 5 Abs. 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Art. 4 Abs. 3, Art. 5 Abs. 3 und Art. 6 Abs. 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670], und sie verpflichten die Dateninhaber, rechtzeitig alle gemeldeten Ungenauigkeiten zu berichtigen [vgl. Art. 6 Abs. 2 der Delegierten Verordnung 2017/1926 sowie Art. 8 Abs. 3, Art. 9 Abs. 3 und Art. 10 Abs. 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670]. Von der Statuierung einer Meldeverpflichtung der Datennutzer sehen die Delegierten Verordnungen jedoch ab. Wie genau die Zusammenarbeit ablaufen soll, ist in ihnen offen gehalten und bleibt der Konkretisierung durch die Mitgliedstaaten überlassen.

Diese Konkretisierung soll in § 11 erfolgen. Die Verankerung einer strafbewehrten Verpflichtung aller Nutzer, jede von ihnen bemerkte Datenungenauigkeit dem Dateninhaber zu kommunizieren, wurde erwogen, schlussendlich aber wieder verworfen, weil sie überschließend erschien. Es genügt, wie in § 9 Abs. 2 vorgeschlagen, für die Zugänglichkeit von Metadaten vorzusorgen, die eine niederschwellige Kontaktaufnahme mit den Dateninhaber ermöglichen. Sofern jedoch ein Datennutzer die Ungenauigkeiten korrigiert und die korrigierten Daten weiterverwendet hat, soll er nach Abs. 1 zur Meldung der Korrektur an den Dateninhaber verpflichtet sein.

Durch den Abs. 2 werden die Dateninhaber zur unverzüglichen Überprüfung jedweder Meldung einer Ungenauigkeit und – soweit sich dies als notwendig erweist – auch zur unverzüglichen Korrektur ihrer Daten verhalten.

Zu § 12:

Der Nationale Zugangspunkt bildet einen wichtigen Bestandteil eines europäischen Verkehrsdatenraums. Die Delegierten Verordnungen sehen jeweils einen solchen Zugangspunkt vor, der je nach Anwendungsfall als Informationsarchiv, als Register sowie als Webportal fungieren kann.

Die Republik Österreich hat ihren Nationalen Zugangspunkt unter der Adresse <https://www.mobilitaetsdaten.gv.at> eingerichtet. Diese digitale Schnittstelle soll durch den Abs. 1 im IVS-Gesetz verankert werden. Der Abs. 2 beschreibt die Funktion des Nationalen Zugangspunkts, den Datennutzern den Zugang zu Daten zum Zwecke der Weiterverwendung zu eröffnen, und er stellt klar, dass der Nationale Zugangspunkt die Daten nicht selbst vorhalten muss, sondern auf deren Speicherorte verweisen kann. Ergänzend ordnet Abs. 3 an, dass die Daten durchsuchbar sein und mithilfe geeigneter Metadaten beschrieben werden müssen.

Zu § 13:

Sämtliche Delegierten Verordnungen sehen Nationale Stellen vor, die die Einhaltung der Spezifikationen zu überprüfen haben. Von der Republik Österreich wurden für die Delegierte Verordnung über den eCall das Bundesministerium für Inneres und für die übrigen Delegierten Verordnungen die AustriaTech benannt.

Um den Datenlieferanten Klarheit zu verschaffen, wer ihnen gegenübersteht, erscheint es geboten, die zur Überprüfung ihrer Erklärungen berufene Stelle im Gesetz zu verankern. Im Übrigen treten hinsichtlich des Umfangs, des Ablaufs und der Modalitäten der Überprüfungstätigkeit keine Änderungen ein. Mit der gesetzlichen Festlegung in Abs. 1 wird jedoch die Konsequenz verbunden sein, dass im Rahmen künftiger Delegierter Verordnungen, die eine Nationale Stelle vorsehen, die Republik Österreich die AustriaTech benennen wird müssen.

Abs. 2 beschränkt sich auf eine Umschreibung der Aufgaben der Nationalen Stelle, die die Anforderungen aus den Delegierten Verordnungen summarisch zusammenfasst. Die konkreten Aufgaben der Nationalen Stelle sind in den Delegierten Verordnungen geregelt. Sie im IVS-G detailliert abzubilden, würde die Regelung überfrachten.

Zu § 14:

Der vorgeschlagene Abs. 1 zählt IVS-Anwendungen auf, die die öffentliche Hand betreibt und die für Erreichung der Ziele, die mit der Einführung von IVS verfolgt werden, von besonderer Bedeutung sind. Der Begriff „öffentliche Hand“ ist nicht im engen und strengen Sinn zu verstehen. Namentlich schließt er nicht aus, dass auch juristische Personen privaten Rechts an den betreibenden Rechtsträger beteiligt sind. Gemeinsam ist allen Trägern, dass sie der Kontrolle des Rechnungshofes unterliegen.

Abs. 1 soll keine Verpflichtung zum Betrieb der aufgezählten IVS-Anwendungen schaffen, sondern nur den Bestand an gemeinwohlorientierten Applikationen aufnehmen, die die öffentliche Hand betreibt. Eine Pflicht zum Betrieb wird jedoch für das Echtzeitinformationssystem Straße Österreich (EVIS) und für das LWK-Stellplatzsystem der ASFINAG durch den vorgeschlagenen § 8 Abs. 2 und Abs. 4 geschaffen. Für

die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) ergibt sich eine Obliegenheit zum Betrieb aus dem Umstand, dass der Pendlerrechner des BMF auf ihr aufbaut, für die Graphenintegrationsplattform dadurch, dass über sie Verpflichtungen der Republik Österreich aus der Richtlinie 2007/2/EG zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) erfüllt werden.

Abs. 2. schlägt in Z 1 eine Verordnungsermächtigung vor, die den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zur Erlassung von Regelungen in Bezug auf die in Abs. 1 genannten IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand ermächtigt und die eine harmonisierte Umsetzung auf nationaler Ebene ermöglichen soll. Die Ermächtigung bezieht sich insbesondere auf technische Profile und technische Detaillierung, deren Einhaltung im Sinne einer Interoperabilität und Kompatibilität notwendig ist. Basis hierfür können insbesondere auch Arbeitsergebnisse aus europäischen oder nationalen Projekten sein, in welchen auf Basis der Kooperationen gemäß § 6 – beispielsweise in EU-Projekten wie C-Roads oder NAPCORE – Standards und Profile erarbeitet, beschlossen und frei gegeben wurden.

Die Z 2 des § 14 Abs. 2 sieht eine Verordnungsermächtigung für die § 4 Abs. 1 genannten vorrangigen Bereiche vor, sofern für diese noch keine Spezifikationen der Kommission vorliegen. Diese Verordnungen sollen es möglich machen, notwendige Ergänzungen zur Sicherstellung der Interoperabilität und harmonisierten Umsetzungen in den vorrangigen Bereichen zu schaffen. Dies umfasst einerseits technische Profile oder technische Ausformulierungen für technische Standards oder Lastenhefte, andererseits die Beschreibung von Rollen und der einzuuhaltenden Verantwortlichkeiten (inkl. Definitionen, Erläuterungen und Begriffsbestimmungen), die bei den entsprechenden nationalen Umsetzungen nötig sind.

Zu § 15:

Die Bestimmung über den Datenschutz wird entsprechend angepasst. Der vorgeschlagene Abs. 1 verweist neben dem Datenschutzgesetz, dessen Zitierung an die mit BGBl. I Nr. 120/2017 erfolgte Änderung des Gesetzestitels anzupassen war, nunmehr auch auf die Datenschutz-Grundverordnung. Der Abs. 2 setzt die geänderten Vorschriften zum Datenschutz und zum Schutz der Privatsphäre in Art. 10 der IVS-Richtlinie ins nationale Recht um.

Zu § 16:

Die Bestimmung wird unnummeriert, bleibt aber inhaltlich unverändert.

Zu § 17:

Die Strafbestimmung wird weiter gefasst, um eine wirksame, abschreckende und verhältnismäßige Sanktionierung von Verstößen gegen die Gebote der IVS-Richtlinie, der zu ihr ergangenen Delegierten Verordnungen und der Gebote des IVS-G zu gewährleisten. Bei dieser Gelegenheit wird die Obergrenze des Strafrahmens auf 6 000 Euro angehoben, um die seit 2013 eingetretene Geldentwertung auszugleichen.

Zu § 18:

Schon bisher war die AustriaTech damit betraut, den Nationalen Zugangspunkt zu betreiben und die Funktionen einer Nationalen Stelle nach den Delegierten Verordnungen (mit Ausnahme jener zum eCall) zu erfüllen. Nachdem es sich dabei um die wichtigsten Aufgaben der AustriaTech handelt, sollen diese im Aufgabenkatalog des Abs. 1 an prominenter Stelle verankert werden.

Bei dieser Gelegenheit wurden die sonstigen Aufgaben der AustriaTech einer Revision unterzogen und den gegenüber 2013 geänderten Verhältnissen angepasst. Zum einen haben Forschung, Entwicklung und Markt für IVS-Anwendungen zwischenzeitig eine Dynamik entwickelt, die eine seriöse Beobachtung und Dokumentation nicht mehr zulässt. Zum anderen ist der Bedarf nach Unterstützung und Beratung gestiegen, weil mehr IVS-Diensteanbieter tätig und mehr Akteure zur Bereitstellung von Daten verpflichtet sind. Die vorgeschlagenen neuen Ziffern 3 bis 6 weisen der AustriaTech entsprechende neue Aufgaben zu, die an die Stelle der in der Stammfassung aufgezählten treten.

Im Hinblick auf die Funktion der AustriaTech als Nationale Stelle, die unabhängig und unparteiisch sei muss, sei mit Nachdruck betont, dass die AustriaTech intern für eine strikte Trennung der Besorgung der Aufgaben nach Z 2 von der Besorgung der sonstigen Aufgaben zu sorgen haben wird.

Die in Abs. 2 verankerte gesetzliche Verpflichtung der AustriaTech zur Berichterstattung an den Bundesminister über die Ergebnisse des Monitorings kann ersatzlos entfallen.

Zu § 19:

Der Verkehrstelematikbericht wird in Struktur und Inhalt angepasst: Daten, die – wie Erfolg bzw. Durchdringungsraten von IVS-Anwendungen – dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nicht zur Verfügung stehen oder deren Erhebung – wie Marktübersichten – einen

unverhältnismäßigen Aufwand verursacht, wurden als Berichtspunkte ersatzlos gestrichen, andere Berichtspunkte allgemeiner gefasst.

Zu § 20:

Der IVS-Beirat hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Nachdem vom Gesetz nunmehr auch die Gemeinden in die Pflicht genommen werden (vgl. § 8 Abs. 1 Z 3), erscheint es folgerichtig, den Kreis der Beiratsmitglieder um die Verwaltung in den Gemeinden zu erweitern.

Zu § 21:

Nach dem Muster des § 34b BStG 1971 wird in § 21 angeordnet, dass die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Umfang des von ihr mit dem Bund abgeschlossenen Fruchtgenussvertrages in alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) eintritt. Diese Bestimmung ist im Hinblick auf § 8 Abs. 1 und Abs. 4 von Bedeutung.

Zu § 22:

§ 14 wird zum § 22 und bleibt inhaltlich unverändert.

Zu § 23:

Die Änderungen der IVS-Richtlinie sind spätestens bis zum 21. Dezember 2025 in nationales Recht umzusetzen. Als Datum des Inkrafttretens der Novelle wird mit dem 1. Dezember 2025 der erste Tag des Monats gewählt. Soweit jedoch novellierte Bestimmungen des IVS-G auf Regelungen in Delegierten Verordnungen verweisen, die erst später greifen [vgl. Art. 5 Abs. 3 lit. b und c der Delegierten Verordnung (EU) 2917/1926], kommen insoweit auch sie erst im verwiesenen späteren Zeitpunkt zum Tragen. Für § 9 Abs. 2 dritter Satz wurde der 1. Dezember 2028 als Datum des Inkrafttretens vorgesehen, weil die Bereitstellung der dort angeführten Daten entsprechender Vorbereitung bedarf.

Zu § 24:

Umnummerierung und Anpassung an die mit BGBl. I Nr. 10/2025 erfolgte Änderung des BMG.