



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 4. Februar 2022
(OR. en)

5967/22

TRANS 63
DELECT 16
TELECOM 40
IND 30
DIGIT 25

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	2. Februar 2022
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2022) 492 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 2.2.2022 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(2022) 492 final.

Anl.: C(2022) 492 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.2.2022
C(2022) 492 final

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

vom 2.2.2022

**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. KONTEXT DES VORSCHLAGS

In der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission, die die Richtlinie 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme (IVS) ergänzt, 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 die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu gewährleisten.

In der Delegierten Verordnung ist festgelegt, dass die in ihrem Anhang aufgeführten Datenarten, die in einem digitalen maschinenlesbaren Format verfügbar sind und sich auf das transeuropäische Straßennetz (TEN-V) sowie andere von den Mitgliedstaaten festgelegte Autobahnen oder vorrangige Gebiete beziehen, in allen Mitgliedstaaten über einen nationalen Zugangspunkt (NAP) in einem genormten Format für den Austausch bereitgestellt werden müssen. In der Delegierten Verordnung sind auch die Bedingungen für die Zugänglichkeit, Verwendung und Aktualisierung von Daten, die Bewertung der Einhaltung der Delegierten Verordnung und die Berichterstattung über ihre Durchführung aufgeführt. Die Delegierte Verordnung gilt seit dem 13. Juli 2017.

Die Erstellung von Daten, die noch nicht in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen, wird in der Delegierten Verordnung nicht vorgeschrieben. Deshalb gelten die Anforderungen der Delegierten Verordnung nur für die im Anhang aufgeführten Datenarten, die bereits in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorhanden sind.

Ebenso wenig schreibt die Delegierte Verordnung vor, dass die im Anhang aufgeführten Datenarten unentgeltlich weitergegeben werden müssen, was jedoch Anforderungen, die in anderen Rechtsvorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten festgelegt sind, unberührt lässt. Die nationalen Zugangspunkte bieten Suchdienste an, mit denen Interessenten herausfinden können, welche Daten verfügbar sind und unter welchen Bedingungen sie weiterverwendet werden können. Für die Gewährung des Zugangs zu den Daten, die bei den nationalen Zugangspunkten aufgeführt werden, und für deren Weitergabe können bestimmte Lizenzvereinbarungen gelten.

Die Welt der intelligenten Verkehrssysteme erlebt derzeit rasche Veränderungen, es werden neue Anwendungen im Bereich der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität eingeführt und künftig sind noch mehr Änderungen zu erwarten. Zur Unterstützung der Weiterentwicklung EU-weiter Verkehrsinformationsdienste werden zusätzliche Datenarten benötigt, z. B. über Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum (UVAR) oder über Ladepunkte und Tankstellen, um genauere und zuverlässigere Reiseinformationen von Tür zu Tür zu ermöglichen; es können auch neue Datenquellen (z. B. im Fahrzeug erzeugte Daten) zur Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Straßeninstandhaltung verwendet werden. Darüber hinaus muss die geografische Abdeckung der Daten ausgeweitet werden, um auch Regionen und städtische Gebiete einzubeziehen, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung fallen.

Mit diesen Fragen beschäftigte sich u. a. das überarbeitete Arbeitsprogramm zur IVS-Richtlinie, das im Dezember 2018¹ mit Zustimmung des Europäischen IVS-Ausschusses²

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/c20188264_en.pdf

angenommen wurde und indem auf die von der Kommission durchzuführenden Arbeiten eingegangen wurde. Im Einklang mit den Zielen des Arbeitsprogramms und nach einer gründlichen Untersuchung, die auch eine Kosten-Nutzen-Analyse umfasste, wurde eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung empfohlen.

Diese Überarbeitung ist in der im Dezember 2020 veröffentlichten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität³ vorgesehen, und zwar als Aktion 36 unter der Leitinitiative 6 („Verwirklichung einer vernetzten und automatisierten multimodalen Mobilität“). Die Delegierte Verordnung trägt dazu bei, dass die EU sich die Vorteile intelligenter digitaler Lösungen und intelligenter Verkehrssysteme in vollem Umfang zunutze machen kann. Die Überarbeitung zielt auch darauf ab, etwaige Überschneidungen mit anderen Delegierten Verordnungen zur Ergänzung der IVS-Richtlinie zu klären und ihre Ausrichtung an die Entwicklungen in diesem Bereich anzupassen.

Die Überarbeitung ist Teil der Entwicklung der Rechtsvorschriften über Daten, die durch die europäische Datenstrategie vom Februar 2020 vorangetrieben wird. Eine der Maßnahmen dieser Strategie, das Daten-Governance-Gesetz, zielt darauf ab, dass Daten effektiv weiterverwendet werden, um den EU-Bürgern zuverlässige Dienste bereitzustellen und um Datenmonopole zu vermeiden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Dieser delegierte Rechtsakt ergänzt die Richtlinie 2010/40/EU im Einklang mit deren Artikel 7 und stellt die gesonderte Rechtsvorschrift für die vorrangige Maßnahme im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b dar. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in Artikel 12 derselben Richtlinie festgelegten Bedingungen übertragen.

• Subsidiarität

Verkehrsinformationen tragen zur Straßenverkehrssicherheit bei, mindern die Verkehrsüberlastung und verringern damit die Fahrzeugemissionen zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer und der europäischen Bevölkerung. Diese Delegierte Verordnung dient der Verbesserung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung der Straßen- und Verkehrsdaten, die für die Bereitstellung hochwertiger und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union benötigt werden.

Es gibt bereits einen EU-Markt für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, und es liegt im Interesse der Nutzer, Kunden, Behörden, Anbieter solcher Dienste und der allgemeinen Öffentlichkeit, dass die richtigen Bedingungen geschaffen werden, um diese Dienste auf innovative Weise weiterzuentwickeln. Die Weiterentwicklung EU-weiter grenzüberschreitender Verkehrsinformationsdienste wird durch harmonisierte Datenanforderungen erleichtert, einschließlich Spezifikationen für die Normung, Zugänglichkeit, Datenqualität und für Beteiligte, die Daten zur Weiterverwendung bereitstellen müssen. Darüber hinaus sind harmonisierte Bestimmungen über die

²

<https://ec.europa.eu/transparency/comitologyregister/screen/meetings/CMTD%282018%291282/consult?lang=en>

³ COM(2020) 789 final.

Funktionsweise dieser Dienste erforderlich, damit sie in ganz Europa (ähnliche) Informationen in kohärenter Weise bereitstellen.

- **Verhältnismäßigkeit**

In dem sich wandelnden Umfeld digitaler Informationsdienste ist die Aufhebung und Ersetzung der bestehenden Delegierten Verordnung die einfachste Art von Maßnahme, die die Union ergreifen kann, um das Ziel der Bereitstellung hochwertiger und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union weiterzuverfolgen. Hierzu ist es erforderlich, dass die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten die Anforderungen an die jüngsten Entwicklungen und Rechtsvorschriften anpassen, um künftigen Innovationen Rechnung zu tragen. Da Informationsdienste ein effizientes Reisen von Tür zu Tür zunehmend unterstützen, müssen solche Dienste Zugang zu einem breiten Spektrum hochwertiger, genormter Daten über das gesamte europäische Straßennetz haben.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Konsultation der Interessenträger**

Zur Vorbereitung des Vorschlags wurden zwei Umfragen unter Interessenträgern (im April 2020 und im Juni 2020), zwei öffentliche Workshops (am 8. Mai 2020 und 3. Dezember 2020) und drei Befragungsrunden mit ausgewählten Interessenträgern durchgeführt⁴.

Eine erste Runde von Vorbefragungen fand im Januar 2020 als Zuarbeit zur Präzisierung der Forschungsfragen statt. Am 24. Februar 2020 fand eine erste Expertensitzung mit den Mitgliedstaaten statt, um einen Überblick über die bisherige Durchführung der Delegierten Verordnung, die nächsten geplanten Schritte bei ihrer Durchführung und die unterstützende Studie zu geben.

Vom 24. März bis zum 25. April 2020 fand eine erste gezielte Umfrage unter Interessenträgern statt, in der die bis dahin gesammelten Rückmeldungen und Erkenntnisse zu den in der Branche festgestellten Problemen und Herausforderungen berücksichtigt wurden; dazu gingen 153 Antworten ein. Am 8. Mai fand ein Workshop mit Interessenträgern statt, um die Ergebnisse der ersten Befragung zu erörtern und zu validieren, und eine zweite Runde von Befragungen der Interessenträger fand vom 18. Mai bis zum 2. Juni 2020 statt. Diese Befragungen dienten der Validierung der Ergebnisse des Workshops mit Interessenträgern und der gezielten Umfrage.

Eine zweite gezielte Umfrage begann am 14. September 2020 und dauerte zwei Wochen; sie hatte 96 Teilnehmer. Eine dritte Runde von Befragungen zur Validierung der Ergebnisse der Studie begann am 14. Oktober 2020 und dauerte drei Wochen. Insgesamt wurden 50 Interessenträger eingehend befragt.

Zur Validierung der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse wurden fünf Fallstudien ausgewählt und in Arbeitssitzungen mit Vertretern verschiedener Arten nationaler Zugangspunkte vom 9. bis 20. November 2020 verfeinert. Ein abschließender Workshop mit Interessenträgern fand am 3. Dezember 2020 statt, um allen am Prozess beteiligten Interessenträgern die Ergebnisse der unterstützenden Studie vorzustellen. An jedem Workshop mit Interessenträgern nahmen mehr als 100 Teilnehmer teil.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en

- **Nutzung von Expertenwissen**

Die Mitgliedstaaten sowie die EWR-Länder und die Schweiz wurden gebeten, Experten für eine Reihe von Sitzungen mit der Kommission zu benennen, um bei der Überarbeitung der Delegierten Verordnung behilflich zu sein. Vom 24. Februar 2020 bis zum 13. April 2021 fanden zwölf Sitzungen statt⁵; an mehreren dieser Sitzungen nahmen auch Vertreter des Europäischen Parlaments teil. Darüber hinaus fanden mehrere bilaterale Treffen mit Mitgliedstaaten statt.

- **Unterstützende Studie**

In einer 2020 abgeschlossenen unterstützenden Studie über wesentliche Verkehrsinformationsdienste wurde untersucht, mit welchen zusätzlichen Datenarten solche Dienste weiter unterstützt werden könnten. Die unterstützende Studie befasste sich mit den Kosten und dem Nutzen einer Einbeziehung dieser zusätzlichen Datenarten in die Delegierte Verordnung und einer Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs über das TEN-V-Netz und andere Autobahnen hinaus, und zwar möglichst für alle Datenarten. In der Studie wurde festgestellt, dass der Anteil des Straßennetzes, für den dynamische Straßenstatusdaten und Echtzeit-Verkehrsdaten erfasst werden, in der gesamten Union recht begrenzt ist, insbesondere außerhalb des derzeitigen geografischen Anwendungsbereichs der Delegierten Verordnung, obwohl einige Arten dynamischer Straßenstatusdaten auch unverzichtbar für Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste sind (z. B. dynamische Geschwindigkeitsbegrenzungen, Straßensperrungen).

Angesichts der hohen Investitionen, die zur Digitalisierung von Prozessen und/oder zur Verbreitung neuer Sensoren erforderlich sind, kam die Studie zu dem Schluss, dass ein verbesserter Zugriff auf diese Datenarten – sofern sie bereits in digitalisierter Form verfügbar sind – durch deren Zugänglichmachung über einen nationalen Zugangspunkt für alle erfassten Straßennetze Vorteile in Form von weniger Staus, kürzeren Reisezeiten und geringeren Emissionen mit sich bringt. Die Verbesserung der Zugänglichkeit von Daten in allen Straßennetzen bildete daher den Ausgangspunkt für die Überarbeitung des Wortlauts der Delegierten Verordnung.

Neben dem Ausgangsszenario wurden drei Politikoptionen geprüft. Das Ausgangsszenario ist eine Entwicklung des Sektors ohne jegliche gesetzgeberische Maßnahme, jedoch unter Berücksichtigung der Pandemiesituation und der anderen ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs in den kommenden zehn Jahren. Folgende Politikoptionen wurden betrachtet:

1. Politikoption 1 beinhaltet zusätzliche Datenarten (z. B. UVAR) für den derzeitigen geografischen Anwendungsbereich des TEN-V-Netzes, andere Autobahnen und prioritäre Gebiete nur dann, wenn diese bereits in einem digitalen maschinenlesbaren Format verfügbar sind.
2. Politikoption 2 beinhaltet die Politikoption 1 sowie eine Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs auf andere Straßen, und zwar sowohl mit den derzeitigen als auch möglichen zusätzlichen Datenarten, sofern sie bereits in einem digitalen maschinenlesbaren Format verfügbar sind.
3. Politikoption 3 beinhaltet die Politikoption 2 und zielt darauf ab, die Bereitstellung von Daten in einem digitalen maschinenlesbaren Format verbindlich vorzuschreiben,

⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=de&groupID=1941>

was bedeutet, dass solche Daten, falls nicht vorhanden, für den am besten geeigneten geografischen Anwendungsbereich erstellt werden müssten. Schon zu Beginn der Untersuchung und in Gesprächen mit Interessenträgern wurde eingeräumt, dass diese Möglichkeit nicht für die Überarbeitung der Delegierten Verordnung in Betracht kommt, weil dies über die der Kommission im Rahmen der IVS-Richtlinie übertragene Befugnis hinausgehen würde. Diese Option wurde daher nur betrachtet, um die Auswirkungen der Verfügbarkeit bestimmter Datenarten auf Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu untersuchen und um die Interessenträger und die Sachverständigen der Mitgliedstaaten in den Prozess einzubeziehen; sie wurde anschließend aber nicht weiterverfolgt.

Die Studie kam zu dem Schluss, dass zusätzliche Daten in Bezug auf Fahrzeugzufahrtsregelungen im städtischen Raum (UVAR), Ladepunkte und Tankstellen, historische Verkehrsdaten, andere Straßen- und Straßenverkehrsvorschriften sowie im Fahrzeug erzeugte Daten wegen der Vorteile, die sie für heutige (z. B. Navigationsdienste, intelligente Geschwindigkeitsassistenten) und künftige (z. B. kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität) Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste bringen, in die Delegierte Verordnung aufgenommen werden sollten. Ferner führte sie zu dem Schluss, dass der geografische Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet werden sollte, und zwar nicht nur für zusätzliche Datenarten, sondern ebenso für alle Daten, die bereits heute unter die Delegierte Verordnung fallen. Dadurch wird das Reisen von Tür zu Tür erleichtert und sichergestellt, dass die Daten in allen Teilen des Straßennetzes zugänglich sind, darunter z. B. auch Daten über den Standort und die Verfügbarkeit von Ladepunkten und Tankstellen, was gerade in Gebieten, in denen es nur wenige derartige Anlagen gibt, umso wichtiger ist.

Für die zusätzlichen Datenarten ergab die Analyse, dass historische Verkehrsdaten und im Fahrzeug erzeugte Daten, die sich auf das gesamte Straßennetz beziehen, soweit sie in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereits verfügbar sind, auf jeden Fall über den nationalen Zugangspunkt zugänglich gemacht werden sollten (Politikoption 2).

Die Argumente zugunsten einer Überarbeitung der Delegierten Verordnung, die für die Einbeziehung weiterer Datenarten und die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs auf das gesamte Straßennetz sprechen, wurden in der unterstützenden Studie untermauert. Andere Aktualisierungen der Spezifikationen und Normungsvorschriften wurden in den überarbeiteten Text aufgenommen, wie oben und in Abschnitt 5.1 beschrieben.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Angesichts des Umfangs der erforderlichen Änderungen und zur Wahrung der Klarheit und Lesbarkeit der Delegierten Verordnung wird vorgeschlagen, die bestehende Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 aufzuheben und zu ersetzen. Als Möglichkeiten zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften und/oder zur Senkung unnötiger Kosten wurden die Beseitigung von Überschneidungen bei den Datenarten zwischen den verschiedenen, im Rahmen der IVS-Richtlinie erlassenen delegierten Verordnungen und die Aufnahme der Berichterstattung in die Fortschrittsberichte zur IVS-Richtlinie ausgemacht.

- **Grundrechte**

In der Europäischen Union wird das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt. Soweit die in dieser Delegierten Verordnung vorgesehenen Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, sollten diese Maßnahmen stets im Einklang mit

dem EU-Recht, insbesondere mit der Datenschutz-Grundverordnung (Verordnung (EU) 2016/679, DS-GVO) und der Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation (Richtlinie 2002/58/EG, e-Datenschutz-Richtlinie) erfolgen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Es werden keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt erwartet, die sich unmittelbar aus der Anwendung der neuen Delegierten Verordnung ergeben würden.

5. WEITERE ANGABEN

• Ausführlichere Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

5.1. Zusätzliche Datenarten, Neuorganisation und Umbenennung von Datenkategorien und verstärkte Synergien mit anderen Rechtsvorschriften

Die früheren Datenkategorien (statische Daten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten) wurden umbenannt, und ihre Datenarten wurden neu geordnet, um sie besser an die Datenmerkmale und die besonderen Anforderungen anzupassen. Die neuen Datenkategorien sind „Daten über die Infrastruktur“, „Daten über Vorschriften und Beschränkungen“, „Daten über den Zustand des Netzes“ und „Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes“. Als zusätzliche Datenarten werden mit der neuen Delegierten Verordnung eingeführt:

- Daten über die Infrastruktur:
 - Standort von Ladepunkten und Tankstellen,
 - Standort von sicheren Parkplätzen und Rastanlagen;
- Daten über Vorschriften und Beschränkungen:
 - Beschränkungen der Masse/Länge/Breite/Höhe,
 - Einbahnstraßen,
 - Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen;
- Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes:
 - Verfügbarkeit von Zapfstellen und Tankstellen für alternative Kraftstoffarten,
 - Preis für Ad-hoc-Laden/Betanken.

Im Hinblick auf eine bessere Angleichung an die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 über multimodale Reiseinformationsdienste und die Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁶ wurden bestimmte Datenarten gestrichen oder umbenannt. So wurden beispielsweise Daten über Parkplätze gestrichen; in Bezug auf Mautdaten wurde ein Verweis auf bestehende Vertriebskanäle und Erfüllungsmethoden für die Bezahlung von Mautgebühren (im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926) eingefügt.

Wie in den Erwägungsgründen 45 und 46 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative

⁶ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final) betont wurde, ist es notwendig, den Verbrauchern ausreichende Informationen über den geografischen Standort, die Merkmale und die Dienstleistungen an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Tankstellen für alternative Kraftstoffe zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören auch Informationen über die Verfügbarkeit von Diensten für intelligentes und bidirektionales Laden sowie Informationen über den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe an den verkauften alternativen Kraftstoffen gemäß Artikel 20a des Vorschlags für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen. Anforderungen an Datenarten und Pflichten für die Beteiligten in Bezug auf die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit einschlägiger Auflade- und Betankungsdaten sollten im Rahmen des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entsprechend den Ergebnissen der laufenden programmunterstützten Maßnahme der Fazilität „Connecting Europe“ zur „Datenerhebung im Zusammenhang mit Ladepunkten/Zapfstellen für alternative Kraftstoffe und die individuellen Identifizierungscodes für Akteure im Bereich der Elektromobilität“ (IDACS) festgelegt werden.

Bestimmungen zur Förderung der Zugänglichkeit und Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Datenarten wie historische Daten, Vorhersagedaten und im Fahrzeug erzeugte Daten wurden in die betreffenden Artikel aufgenommen.

5.2. Ausweitung des räumlichen Anwendungsbereichs und Priorisierung wichtiger Datenarten

Der geografische Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung wird auf das gesamte Straßennetz mit Ausnahme von Privatstraßen ausgeweitet. Privatstraßen, die Teil des TEN-V-Netzes sind oder die als Autobahn oder Fernstraße ausgewiesen sind, fallen nicht unter diese Ausnahme. Diese Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs gilt ab dem 1. Januar 2028 für alle im Anhang der Delegierten Verordnung aufgeführten Datenarten.

Es wurde ein Zwischenschritt eingeführt, damit die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den Zugang zu den Daten schrittweise zu verbessern; dazu werden sie aufgefordert, ein Fernstraßennetz festzulegen (definiert als Straßen, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbinden und weder als Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch als Autobahn eingestuft sind). Alle in der Delegierten Verordnung aufgeführten Datenarten in Bezug auf das TEN-V-Netz und andere Autobahnen und Fernstraßen müssen ab dem 1. Januar 2025 über die nationalen Zugangspunkte zugänglich sein.

Aus der Liste der Datenarten im Anhang der Delegierten Verordnung werden bestimmte Datenarten aufgrund ihrer Art als „wichtig“ gekennzeichnet: sie enthalten Informationen über Vorschriften, Beschränkungen oder sicherheitsrelevante Situationen, die dazu führen könnten, dass Verkehrsteilnehmer mit Sperrungen von Straßen, Bußgeldern oder gefährlichen Situationen konfrontiert werden. Damit die Arbeiten zur Zugänglichmachung dieser Datenarten so bald wie möglich beginnen, wird in der neuen Delegierten Verordnung dieselbe Frist zum 1. Januar 2025 für die Zugänglichkeit im gesamten Straßennetz festgelegt (sofern diese Datenarten in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorhanden sind).

5.3. Verbesserung der Weiterverwendung von Daten in Verkehrsinformationsdiensten

Um die Vorteile einer verbesserten Zugänglichkeit von Daten nutzen zu können, müssen die Daten in Verkehrsinformationsdiensten auch weiterverwendet werden. Daher wurden die Bestimmungen über die Weiterverwendung bestimmter Datenarten in der neuen Delegierten

Verordnung gestärkt. Wenn ein Mitgliedstaat Verkehrsvorschriften, Verkehrspläne oder befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen über einen NAP zugänglich macht, sollen Diensteanbieter dem Vorschlag zufolge dazu verpflichtet werden, diese Daten auch in ihren Diensten für Verkehrsteilnehmer weiterzuverwenden, damit die über diese Dienste bereitgestellten Informationen mit den zugänglich gemachten Daten übereinstimmen. Dadurch erhalten Behörden bessere Anreize, diese Datenarten zu digitalisieren, da ihre Zugänglichmachung zu einem höheren gesellschaftlichen Nutzen und zu besseren Politikergebnissen führen wird. Darüber hinaus wurden bestehende Vorschriften über die Meldung von Ungenauigkeiten in den Daten an die Behörden verbessert und auf alle Dateninhaber ausgeweitet, wodurch sich wiederum die Qualität der Daten verbessern dürfte.

5.4. Flexibilität bei der Weiterentwicklung von Normen und Datenqualitätsanforderungen

In der Delegierten Verordnung wird ausdrücklich auf eine Reihe unterschiedlicher Standards hingewiesen, wobei DATEX II⁷ in allen Datenkategorien verwendet wird. Es wurden – soweit zutreffend – Verweise auf INSPIRE⁸ und TN-ITS⁹ hinzugefügt, ebenso wie eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei fehlenden europäischen Normen für bestimmte Datenarten zusammenzuarbeiten, oder aber Normen festzulegen, die als gemeinsame Alternative verwendet werden können. Ziel ist es, weitere Normungsarbeiten zu harmonisieren und eine Fragmentierung aufgrund der Verwendung unterschiedlicher Normen zu verhindern.

Dieser Ansatz wird auch bei der Festlegung von Datenqualitätsanforderungen verfolgt, die von den beteiligten Mitgliedstaaten und den betreffenden Interessenträgern entwickelt werden müssen. Die laufenden Arbeiten an Qualitätsanforderungen und an Metadatenpezifikationen müssen kontinuierlich weiterentwickelt und harmonisiert werden.

5.5. Verbesserung der Weiterverwendung von im Fahrzeug erzeugten Daten

Im Fahrzeug erzeugte Daten sind eine mögliche Datenquelle für eine Reihe von Datenarten, die in der Delegierten Verordnung aufgeführt werden. Diese Datenquelle kann beispielsweise verwendet werden, um Geschwindigkeiten, Fahrzeiten, schlechte Straßenzustände sowie Unfälle und Störungen im Straßennetz zu ermitteln. Um diese Datenquelle für bestimmte Aufgaben des öffentlichen Straßenbetriebs wie Verkehrsmanagement und Anlagenverwaltung nutzbar zu machen, können Behörden nach der neuen Delegierten Verordnung von den Inhabern im Fahrzeug erzeugter Daten und von Diensteanbietern verlangen, dass sie relevante Datenarten unter fairen, angemessenen und diskriminierungsfreien Bedingungen (FRAND-Bedingungen) weitergeben. Voraussetzung für eine Verwendung personenbezogener Daten ist, dass sich die Behörden dafür auf einen Rechtsgrund gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/679 berufen können. Ziel ist es, Hindernisse für den Zugang zu den Daten oder für die Nutzung von auf diesen Daten beruhenden Diensten abzubauen und es den Behörden zu ermöglichen, diese Daten/Dienste zu nutzen, um den Verkehrsteilnehmern bessere Informationen zu geben, das Verkehrsmanagement zu optimieren und die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen.

⁷ <https://datex2.eu/>

⁸ <https://inspire.ec.europa.eu/>

⁹ <https://tn-its.eu/>

5.6. Phasen der Durchführung und Berichterstattung

Um den Mitgliedstaaten und der Branche ausreichend Zeit für die Einhaltung der neuen Delegierten Verordnung einzuräumen, wird ein gestaffelter Zeitplan für die Anwendung vorgeschlagen. Die Mitgliedstaaten müssen bis zum 1. Januar 2023 über die Einstufung von Fernstraßen (d. h. Straßen außerhalb von Stadtgebieten, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbinden und weder als Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch als Autobahn eingestuft sind) in ihrem Hoheitsgebiet berichten, bei denen sie die in der Richtlinie über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur¹⁰ festgelegte Definition weiterverwenden können.

Anschließend werden die Informationen über die Durchführung dieser Delegierten Verordnung, soweit in Artikel 12 festgelegt, in die in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU vorgesehenen Fortschrittsberichte aufgenommen. So sollen die Berichterstattungspflichten vereinfacht werden, da sich diese Fortschrittsberichte sowohl auf die Umsetzung der Richtlinie als auch die Durchführung der vorliegenden Delegierten Verordnung beziehen würden.

Das erste Etappenziel (Zugang zu wichtigen Datenarten im gesamten Straßennetz, Zugang zu allen Datenarten im TEN-V-Netz und auf anderen Autobahnen und Fernstraßen) ist für den 1. Januar 2025 festgelegt. Der Zugang zu allen Datenarten im gesamten Straßennetz muss dann bis zum 1. Januar 2028 verwirklicht werden, bezieht sich jedoch nur auf Daten, die bereits in einem digitalen maschinenlesbaren Format verfügbar sind und daher über die NAP weiterverwendet werden können.

¹⁰ Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

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

vom 2.2.2022

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 Verkehrsträgern¹¹, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2010/40/EU wird die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste als vorrangige Maßnahme für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen genannt.
- (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. Die Kommission hat diese Spezifikationen in der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission festgelegt, um die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Daten, die für die Bereitstellung hochwertiger und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union benötigt werden, zu verbessern.
- (3) Daten bilden weiterhin die kontextuelle Grundlage für die Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen. Da sich die Einführung von IVS in der gesamten Union beschleunigt, erfordert sie eine kontinuierliche Unterstützung in Form eines verstärkten und nahtlosen Zugangs zu vorhandenen und neuen Datenarten, die für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten mit einer größeren geografischen Abdeckung von Bedeutung sind. Deshalb müssen die Anforderungen an die Bereitstellung von Daten aktualisiert werden, um weiterhin deren wirksame Weiterverwendung in Informationsdiensten für Endnutzer sicherzustellen. Diese aktualisierten Anforderungen können sich auf die gesamte Datenkette auswirken, von der Beschaffung, Formatierung und Aggregation von Daten bis hin zur Verbreitung und Einbeziehung in Verkehrsinformationsdienste.

¹¹ 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).

- (4) Nach Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU sollen die gemäß Artikel 6 der Richtlinie angenommenen Spezifikationen bei der Einführung von IVS-Anwendungen und -Diensten angewandt werden, wobei jedoch jeder Mitgliedstaat selbst entscheiden kann, ob solche Anwendungen und Dienste in seinem Hoheitsgebiet tatsächlich eingeführt werden.
- (5) Diese Spezifikationen sollten für die Bereitstellung aller Echtzeit-Verkehrsinformationendienste unabhängig davon gelten, ob in anderen nach der Richtlinie 2010/40/EU erlassenen Rechtsakten, insbesondere der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission¹² und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission¹³, besondere Spezifikationen festgelegt werden.
- (6) In der Union gibt es bereits einen Markt für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationendiensten, und es liegt sowohl im Interesse der Nutzer und Kunden als auch im Interesse der Anbieter dieser Dienste, dass angemessene Bedingungen für diesen Markt geschaffen werden, damit dieser nicht nur bestehen bleibt, sondern auch auf innovative Weise weiterentwickelt wird. Bezüglich der Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationendiensten sind in der Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ Mindestvorschriften für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors innerhalb der Union festgelegt worden. Die Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere diejenigen über die Datenaktualisierung, gelten unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2019/1024 für die Weiterverwendung von Daten, die sich im Besitz von Straßenverkehrsbehörden und öffentlichen Straßenbetreibern befinden. In Bezug auf die Weiterverwendung von Daten, die sich im Besitz privater Dateninhaber befinden, wird in der vorliegenden Verordnung nicht vorgeschrieben, dass solche Daten unentgeltlich weitergegeben werden müssen. Für Daten, die sich im Besitz privater Dateninhaber befinden, können Lizenzvereinbarungen geschlossen werden, die deren Weiterverwendung regeln.
- (7) Mit der Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ 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,

¹² 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 Informationendiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1).

¹³ 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).

¹⁴ Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56).

¹⁵ 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).

insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1089/2010 der Kommission¹⁶, im Einklang stehen. Die Ausdehnung der Anwendung dieser Spezifikationen auf alle Arten von Daten über die Infrastruktur könnte ebenfalls zu einer weiteren Harmonisierung in diesem Bereich beitragen.

- (8) In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ wird die Straßenverkehrsinfrastruktur definiert, die zum transeuropäischen Kern- bzw. Gesamtverkehrsnetz gehört. Wiederkehrende externe Effekte im Verkehr sowie andere Probleme des Verkehrsmanagements, wie Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung oder Verkehrslärm, sind nicht nur auf das transeuropäische Straßennetz oder auf Autobahnen beschränkt. So tritt ein großer Teil der wiederkehrenden Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten auf. Darüber hinaus sollten EU-weite Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste das Reisen von Tür zu Tür ermöglichen und nicht auf das transeuropäische Straßennetz und andere Autobahnen beschränkt sein. Die Mitgliedstaaten sollten diese Spezifikationen daher auf das gesamte Straßennetz anwenden, mit Ausnahme von Straßen, die nicht Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde sind. Straßen, die Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde sind, aber einer privaten Einrichtung in Form einer Verwaltungskonzession überlassen worden sind, sollten nicht unter diese Ausnahme fallen.
- (9) Bestimmte Datenarten, die für die Weiterentwicklung zuverlässiger Verkehrsinformationsdienste und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit als wichtig betrachtet werden, wie z. B. Verkehrsvorschriften, Beschränkungen und Sperrungen von Straßen oder Fahrspuren, sollten von den Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund ihrer großen Bedeutung müssen diese Datenarten als ein früheres Etappenziel im Vergleich zu anderen Datenarten zugänglich gemacht werden.
- (10) Um die notwendigen Entwicklungen im Bereich der Zugänglichkeit und Normung von Daten zu ermöglichen, sollte eine gestaffelte Durchführung in Betracht gezogen werden. Diese zeitliche Staffelung sollte eine praktikable und schrittweise Erhöhung der geografischen Abdeckung und der Zugänglichkeit der Daten ermöglichen. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet ein Fernstraßennetz festlegen. Bei der Festlegung dieses Fernstraßennetzes können die Mitgliedstaaten auf die Begriffsbestimmung des Netzes in Artikel 1 der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zurückgreifen.
- (11) Angesichts der Vielfalt der Datenquellen, die von infrastrukturgestützten Sensoren bis hin zu Fahrzeugen reichen, die als Sensoren fungieren, ist es wichtig, dass die Spezifikationen den betreffenden Datenkategorien und Datenarten entsprechen, die viele verschiedene mögliche Datenquellen und für die Datenerzeugung und -aktualisierung verwendete Techniken abdecken.
- (12) Wenn die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen die Verarbeitung personenbezogener Daten umfassen, sollte dies in Übereinstimmung mit

¹⁶ Verordnung (EU) Nr. 1089/2010 der Kommission vom 23. November 2010 zur Durchführung der Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Interoperabilität von Geodatensätzen und -diensten (ABl. L 323 vom 8.12.2010, S. 11).

¹⁷ 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).

den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten erfolgen, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. Die Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates gilt teilweise auch für die Verarbeitung nicht personenbezogener Daten.

- (13) 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 ermuntert werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung im Hinblick auf Datendefinition, Datenformat und Metadaten zu erzielen.
- (14) 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 ermuntert werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung über die zulässigen Methoden zur Standortbestimmung zu erzielen, gegebenenfalls auch mithilfe europäischer Normungsgremien.
- (15) Die Zugänglichkeit und die regelmäßige Aktualisierung der Daten durch die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sind unerlässlich, um die Erstellung aktueller und genauer digitaler Karten zu ermöglichen, die wesentliche Voraussetzung für zuverlässige IVS-Anwendungen sind. Die Hersteller digitaler Karten sollten dazu angehalten werden, Aktualisierungen der betreffenden Daten rechtzeitig in ihre bestehenden Karten- und Kartenaktualisierungsdienste aufzunehmen. Im Hinblick auf die Erfüllung von Zielen der öffentlichen Ordnung wie der Straßenverkehrssicherheit sollten Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten mit den Behörden zusammenarbeiten, um Ungenauigkeiten in ihren Daten zu korrigieren.
- (16) Die Zugänglichkeit genauer und aktueller Daten ist für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen in der gesamten Union unerlässlich. Die betreffenden Daten werden von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Inhabern im Fahrzeug erzeugter Daten, Akteuren im Bereich Aufladen und Betanken, Mautbetreibern 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, Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten, Akteure im Bereich Aufladen und Betanken, Mautbetreiber und Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen die Daten selbst, dazugehörige Metadaten und Informationen über die Datenqualität für andere Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Akteure im Bereich Aufladen und Betanken, Mautbetreiber, Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen und Hersteller digitaler Karten über den nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt auffindbar und zugänglich machen. Zugangspunkte können je nach Art der Daten in Form von Informationsarchiven, Registern, Web-Portalen o. Ä. eingerichtet werden. Nationale oder gemeinsame Zugangspunkte können auch auf andere Speicherorte

¹⁸ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

verweisen, an denen die Daten zugänglich sind, ohne die Daten selbst vorzuhalten. 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 können die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962 eingerichteten Zugangspunkte weiter verwenden, und es sollte ihnen freistehen, Zugangspunkte, die nach anderen auf der Grundlage der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen delegierten Rechtsakten eingerichtet wurden, als nationale Zugangspunkte für Daten zu verwenden, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.

- (17) Damit Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Akteure im Bereich Aufladen und Betanken, Mautbetreiber, 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.
- (18) Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste müssen genau sein, um den Endnutzern im Hinblick auf Zuverlässigkeit und Aktualität die bestmöglichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Zur Mehrung der Vorteile für die Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf eine höhere Straßenverkehrssicherheit und eine geringere Verkehrsüberlastung sollten diese Dienste auch die Prioritäten der Straßenverkehrsbehörden widerspiegeln, wie sie beispielsweise in digital zugänglichen Verkehrsplänen zum Ausdruck kommen.
- (19) Diese Spezifikationen sollten keinen Beteiligten dazu verpflichten, Daten zu erheben, die er bislang noch nicht erhebt, oder Daten zu digitalisieren, die noch nicht in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen. Die besonderen Anforderungen an die Aktualisierung von Daten sollten nur für die Daten gelten, die auch tatsächlich erhoben werden und in einem digitalen maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, ihrem Bedarf entsprechende kosteneffiziente Lösungen für die Digitalisierung vorhandener Daten über die Infrastruktur und Daten über Vorschriften und Beschränkungen zu entwickeln.
- (20) Diese Spezifikationen sollten Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber nicht dazu verpflichten, Verkehrspläne aufzustellen oder befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen zu treffen oder diese durchzuführen. Sie sollten Diensteanbieter nicht dazu verpflichten, ihre Daten anderen Diensteanbietern zur Verfügung zu stellen. Diensteanbietern sollte es freistehen, untereinander kommerzielle Vereinbarungen über die Weiterverwendung relevanter Daten zu schließen.
- (21) Die Mitgliedstaaten und die beteiligten IVS-Akteure sollten ermuntert 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 in den laufenden und künftigen Koordinierungsprojekten zum Austausch ihres Know-hows, ihrer Erfahrungen und bewährten Praxis in diesem Bereich angehalten werden.

- (22) Es wird anerkannt, dass die Nutzung von Daten und Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen privater Diensteanbieter und Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten für die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber eine kosteneffiziente Möglichkeit zur Verbesserung des Verkehrsmanagements, der Straßenverkehrssicherheit sowie des Managements und der Instandhaltung der Infrastruktur sein kann. Behörden sollten gemeinsame FRAND-Bedingungen verwenden, wenn sie diese Daten oder Dienste für die oben genannten Aufgaben erhalten, um so die Zugangshindernisse abzubauen und Transparenz in Bezug auf die Bedingungen für die Weiterverwendung zu schaffen. Mitgliedstaaten und betroffene Akteure werden dazu ermuntert, die gemeinsamen FRAND-Bedingungen für die Weiterverwendung der für die Wahrnehmung dieser öffentlichen Aufgaben relevanten Datenarten festzulegen.
- (23) Private Diensteanbieter können die von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern erhobenen Daten 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 (EU) 2019/1024¹⁹ den betroffenen Akteuren überlassen werden. Bestimmte Datenarten, die von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern bereitgestellt werden, wie beispielsweise Daten über Verkehrspläne, Verkehrsvorschriften und -beschränkungen sowie befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen, sollten von privaten Diensteanbietern weiterverwendet werden, um den Zugang der Verkehrsteilnehmer zu den einschlägigen Informationen über Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme zu gewährleisten.
- (24) 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 der Daten von den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Herstellern digitaler Karten, Mautbetreibern, Akteuren im Bereich Aufladen und Betanken, Inhabern im Fahrzeug erzeugter Daten und Diensteanbietern eingehalten werden. Dafür sollte es den zuständigen Behörden überlassen bleiben, sich auf faktengestützte Einhaltungserklärungen der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten, Mautbetreiber, Akteure im Bereich Aufladen und Betanken, Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten und Diensteanbieter zu stützen. Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um ihr Konzept für die Bewertung der Einhaltung der Vorschriften im Rahmen der laufenden und künftigen Koordinierungsprojekte, die zur Umsetzung der Spezifikationen dieser Verordnung beitragen, zu harmonisieren.
- (25) 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.

¹⁹ Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56).

- (26) Angesichts des Umfangs der erforderlichen Änderungen sollte die Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) In dieser Verordnung werden die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Daten durch die Dateninhaber und Datennutzer zur Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu gewährleisten und um sicherzustellen, dass diese Dienste genau sind und den Endnutzern grenzüberschreitend zur Verfügung stehen.
- (2) Diese Verordnung gilt für das gesamte Straßennetz, das für den Kraftfahrzeugverkehr öffentlich zugänglich ist. Sie gilt ausnahmsweise nicht für Privatstraßen, es sei denn, diese sind Teil des TEN-V-Gesamtnetzes oder sind als Autobahn oder Fernstraße ausgewiesen.
- (3) Diese Verordnung wird im Einklang mit Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU angewandt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 4 der Richtlinie 2010/40/EU.

Es gelten ferner folgende Begriffsbestimmungen:

1. „transeuropäisches Kernstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Kernnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist;
2. „transeuropäisches Gesamtstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Gesamtnetzes im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist;
3. „Autobahn“ bezeichnet eine Straße, die von dem Mitgliedstaat, in dem sie sich befindet, als solche benannt ist;
4. „Zugänglichkeit von Daten“ bezeichnet die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem digitalen maschinenlesbaren Format anzufordern und zu erhalten;
5. „statische Daten“ bezeichnet Daten, die sich nicht häufig oder regelmäßig ändern;
6. „dynamische Daten“ bezeichnet Daten, die sich häufig oder regelmäßig ändern;
7. „Datenaktualisierung“ bezeichnet alle Änderungen vorhandener Daten, einschließlich der Löschung und der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente;
8. „Echtzeit-Verkehrsinformationen“ bezeichnet Informationen, die aus Daten über die Infrastruktur, Daten über Vorschriften und Beschränkungen, Daten über den Zustand des Netzes und Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes oder deren Kombination gewonnen werden;
9. „Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst“ bezeichnet einen IVS-Dienst, der Endnutzer unmittelbar mit Echtzeit-Verkehrsinformationen versorgt;

10. „Straßenverkehrsbehörde“ bezeichnet eine Behörde, die für die Planung, Überwachung und den Betrieb von Straßen zuständig ist, die in ihre territoriale Zuständigkeit fallen;
11. „Straßenbetreiber“ bezeichnet eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Instandhaltung und Verwaltung von Straßen und die Steuerung von Verkehrsströmen zuständig ist;
12. „Diensteanbieter“ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, der kein bloßer Übermittler von Daten an Datennutzer ist;
13. „Mautbetreiber“ bezeichnet eine öffentliche oder private Einrichtung, die die Rolle eines Mautdiensteanbieters oder Mauterhebers im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ übernimmt;
14. „Dateninhaber“ bezeichnet eine juristische Person, eine betroffene Person oder eine öffentliche oder private Einrichtung, die nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht berechtigt ist, Zugang zu den im Anhang aufgeführten Datenarten zu gewähren oder sie unter ihrer Kontrolle weiterzugeben;
15. „Datennutzer“ bezeichnet eine Straßenverkehrsbehörde, einen Straßenbetreiber, einen Mautbetreiber, einen Diensteanbieter und einen Hersteller digitaler Karten oder eine andere Einrichtung, die Daten verwendet, um Verkehrsinformationen in Echtzeit zu erstellen oder, sofern dies nach den vom Dateninhaber festgelegten Bedingungen zulässig ist, die Daten für andere mobilitätsbezogene Zwecke verwendet;
16. „Endnutzer“ bezeichnet alle Verkehrsteilnehmer und natürlichen oder juristischen Personen, die Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben;
17. „Zugangspunkt“ bezeichnet eine digitale Schnittstelle, über welche die im Anhang aufgeführten Daten zusammen mit den entsprechenden Metadaten den Datennutzern zur Weiterverwendung zugänglich gemacht werden oder über welche die Quellen und Metadaten dieser Daten den Datennutzern zur Weiterverwendung zugänglich gemacht werden;
18. „Metadaten“ bezeichnet eine strukturierte Beschreibung des Inhalts von Daten, die das Auffinden der Daten und deren Verwendung 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;

²⁰ Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

22. „Verkehrszeichen“ bezeichnet Straßenverkehrsschilder, Signale, Vorrichtungen, Hinweise oder Fahrbahnmarkierungen, die eine Gefahr ausweisen, Personen auf zu treffende Vorsichtsmaßnahmen gegenüber einer solchen Gefahr hinweisen, das Bestehen einer Straßenverkehrsregelung anzeigen oder eine solche Regelung im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen umsetzen;
23. „Fernstraße“ bezeichnet eine Straße außerhalb von Stadtgebieten, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbindet und weder als Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch als Autobahn eingestuft ist;
24. „Privatstraße“ bezeichnet eine Straße, die nicht Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde ist, mit Ausnahme von Straßen, die zwar Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde sind, aber einer privaten Einrichtung in Form einer Verwaltungskonzession überlassen worden sind;
25. „Daten über die Infrastruktur“ bezeichnet Daten, die das Straßennetz oder die Einrichtungen auf oder entlang des Straßennetzes beschreiben;
26. „Daten über Vorschriften und Beschränkungen“ bezeichnet Daten in Bezug auf eine Verkehrsregelung oder eine Beschränkung, die für Fahrzeuge im Straßennetz gilt;
27. „Daten über den Zustand des Netzes“ bezeichnet Daten, die vorübergehende Situationen beschreiben, die Reisen verhindern oder verzögern oder den Endnutzer in gefährlichen Situationen informieren können;
28. „Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes“ bezeichnet Daten, die die derzeitige Benutzung des Straßennetzes und die Benutzungsmöglichkeiten im Straßennetz beschreiben;
29. „wichtige Datenarten“ bezeichnet Arten von Daten, die für eine gesteigerte Zuverlässigkeit von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, die sichere und effiziente Reisedienste von Tür zu Tür und künftige Mobilitätsdienste unterstützen, als wesentlich betrachtet werden;
30. „im Fahrzeug erzeugte Daten“ bezeichnet Daten, die durch das Fahrzeug selbst oder durch ein in das Fahrzeug eingebettetes Bordgerät oder durch persönliche Geräte, die IVS-Anwendungen anbieten, während der Nutzung des Fahrzeugs erzeugt werden;
31. „Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten“ bezeichnet eine Einrichtung, die sich mit der Erfassung, Aggregation oder anderweitigen Verarbeitung im Fahrzeug erzeugter Daten zur Erfüllung der Datenschutzanforderungen befasst;
32. „FRAND-Bedingungen“ (faire, angemessene und diskriminierungsfreie Bedingungen) bezeichnet Lizenzbedingungen, die nach Treu und Glauben ausgehandelt werden und den Zugang zu Diensten oder Daten gegen eine gerechte Vergütung und zu gleichen oder ähnlichen Bedingungen, wie sie für andere Nutzern gelten, ermöglichen.

Artikel 3

Nationale Zugangspunkte

- (1) Jeder Mitgliedstaat richtet einen nationalen Zugangspunkt ein. Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle für Datennutzer für den Zugang zu den im Anhang aufgeführten Daten und Datenaktualisierungen, die von den in den Artikeln 4 bis 11 genannten Dateninhabern bereitgestellt werden und das Gebiet eines bestimmten Mitgliedstaats betreffen.

- (2) Bestehende nationale oder gemeinsame Zugangspunkte, die eingerichtet wurden, um Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission nachzukommen oder die Anforderungen anderer gemäß der Richtlinie 2010/40/EU erlassener delegierter Rechtsakte zu erfüllen, können als nationale Zugangspunkte für die Zwecke dieser Verordnung verwendet werden, wenn die Mitgliedstaaten dies für angemessen erachten.
- (3) Nationale Zugangspunkte erbringen Suchdienste für Datennutzer, die z. B. die Suche nach den gewünschten Daten anhand der Inhalte der entsprechenden Metadaten ermöglichen und diese Inhalte anzeigen.
- (4) Öffentliche und private Dateninhaber gewährleisten, dass sie die Metadaten bereitstellen, damit die Datennutzer über nationale Zugangspunkte Datensätze auffinden und nutzen können.
- (5) Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können einen gemeinsamen Zugangspunkt einrichten.
- (6) Eine Einrichtung, die Daten über den nationalen Zugangspunkt bereitstellt, kann dies im Einklang mit geltenden Vereinbarungen auch mithilfe eines Mittlers tun, z. B. über eine Datenbank eines Dritten oder einen Aggregator. Der ursprüngliche Dateninhaber bleibt dabei für die Qualität der bereitgestellten Originaldaten verantwortlich.

Artikel 4

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über die Infrastruktur

- (1) Zur Erleichterung der Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union stellen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Mautbetreiber und Akteure im Bereich Aufladen und Betanken die von ihnen erhobenen, im Anhang aufgeführten Daten über die Infrastruktur in einem genormten Format wie INSPIRE-Datenspezifikation für Verkehrsnetze, TN-ITS (CEN/TS17268 und später aktualisierte Versionen) oder DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) zur Verfügung. Die Aktualisierung dieser Daten erfolgt gemäß Artikel 8.
Werden zusätzliche oder alternative Normen festgelegt, so gelten folgende Bedingungen:
 - Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung dieser zusätzlichen oder alternativen Normen zusammen;
 - digitale maschinenlesbare Formate müssen mit den in Satz 1 dieses Absatzes genannten bestehenden Normen kompatibel sein.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Datennutzer in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:
 - a) diskriminierungsfrei;
 - b) unter Einhaltung von Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden;

- c) innerhalb eines Zeitrahmens, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht;
 - d) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.
- (3) Die Datennutzer, die die in Absatz 1 genannten Daten verwenden, und die Dateninhaber arbeiten zusammen, damit etwaige Ungenauigkeiten in Bezug auf die Daten dem Dateninhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden.

Artikel 5

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über Vorschriften und Beschränkungen

- (1) Zur Erleichterung der Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union stellen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Mautbetreiber die von ihnen erhobenen, im Anhang aufgeführten Daten im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) oder TN-ITS (CEN/TS 17268 und später aktualisierte Versionen) zur Verfügung. Die Aktualisierung dieser Daten erfolgt gemäß Artikel 9.

Werden zusätzliche oder alternative Normen festgelegt, so gelten folgende Bedingungen:

- Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung dieser zusätzlichen oder alternativen Normen zusammen;
 - digitale maschinenlesbare Formate müssen mit den in Satz 1 dieses Absatzes genannten bestehenden Normen kompatibel sein.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Datennutzer in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:
- a) diskriminierungsfrei;
 - b) unter Einhaltung von Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden;
 - c) innerhalb eines Zeitrahmens, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht;
 - d) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.
- (3) Die Datennutzer, die die in Absatz 1 genannten Daten verwenden, und die Dateninhaber arbeiten zusammen, damit etwaige Ungenauigkeiten in Bezug auf die Daten dem Dateninhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden.
- (4) Diensteanbieter verarbeiten Daten über Verkehrspläne und Verkehrsvorschriften und -beschränkungen der zuständigen Behörden, die über den nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, und beziehen diese Daten in die betreffenden von ihnen bereitgestellten Dienste ein, ohne dass dadurch zusätzliche Kosten für den Endnutzer entstehen.

Artikel 6

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über den Zustand des Netzes

- (1) Zur Erleichterung der Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union stellen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten und Diensteanbieter die von ihnen erhobenen, im Anhang aufgeführten Daten über den Zustand des Netzes im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) zur Verfügung. Die Aktualisierung dieser Daten erfolgt gemäß Artikel 10.

Werden zusätzliche oder alternative Normen festgelegt, so gelten folgende Bedingungen:

- Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung dieser zusätzlichen oder alternativen Normen zusammen;
 - digitale maschinenlesbare Formate müssen mit den in Satz 1 dieses Absatzes genannten bestehenden Normen kompatibel sein.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Datennutzer in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:
- a) diskriminierungsfrei, soweit sie von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern bereitgestellt werden;
 - b) unter Einhaltung von Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden;
 - c) innerhalb eines Zeitrahmens, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht;
 - d) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt;
 - e) ohne dass Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten und private Diensteanbieter verpflichtet wären, privaten Datennutzern Zugang zu ihren Daten zu gewähren oder diese mit ihnen zu teilen. Für den Austausch und die Weiterverwendung ihrer Daten können Bedingungen gelten, die der private Dateninhaber festlegt.
- (3) Die Datennutzer, die die in Absatz 1 genannten Daten verwenden, und die Dateninhaber arbeiten zusammen, damit etwaige Ungenauigkeiten in Bezug auf die Daten dem Dateninhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden.
- (4) Diensteanbieter verarbeiten Daten über etwaige befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen der zuständigen Behörden, die über den nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, und beziehen diese Daten in die betreffenden von ihnen bereitgestellten Dienste ein, ohne dass dadurch zusätzliche Kosten für den Endnutzer entstehen.
- (5) Um Endnutzern angemessene Informationen direkt zur Verfügung zu stellen und die Straßeninstandhaltung und die Straßenverkehrssicherheit zu optimieren, können Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber von Inhabern im Fahrzeug erzeugter

Daten und von Diensteanbietern verlangen, dass sie die Arten von Daten über den Zustand des Netzes, die sie gemäß Artikel 10 erheben und aktualisieren, zur Verfügung stellen. Stellt der Dateninhaber auf Anfrage einer Straßenverkehrsbehörde oder eines Straßenbetreibers diese Daten zur Verfügung, so gelten dafür die FRAND-Bedingungen (fair, angemessen und diskriminierungsfrei). Die Daten werden im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) oder in einem von den Mitgliedstaaten vereinbarten digitalen maschinenlesbaren Format zusammen mit den entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, zur Verfügung gestellt.

- (6) Von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern archivierte Daten über den Zustand des Netzes können für Zwecke des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen verwendet werden. Sofern dies nicht durch Lizenzvereinbarungen untersagt ist, werden diese Daten über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt diskriminierungsfrei zum Austausch und zur Weiterverwendung zugänglich gemacht.
- (7) Im Rahmen der geltenden Lizenzvereinbarungen werden von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern berechnete Vorhersagedaten über den Zustand des Netzes über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt diskriminierungsfrei für den Austausch und die Weiterverwendung zugänglich gemacht.
- (8) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung gemeinsamer Normen für den Austausch und die Weiterverwendung der in den Absätzen 6 und 7 genannten Daten zusammen.

Artikel 7

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes

- (1) Zur Erleichterung der Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste in der gesamten Union stellen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter, Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten und Akteure im Bereich Aufladen und Betanken die von ihnen erhobenen, im Anhang aufgeführten Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) zur Verfügung. Die Aktualisierung dieser Daten erfolgt gemäß Artikel 11.

Werden zusätzliche oder alternative Normen festgelegt, so gelten folgende Bedingungen:

- Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung dieser zusätzlichen oder alternativen Normen zusammen;
 - digitale maschinenlesbare Formate müssen mit den in Satz 1 dieses Absatzes genannten bestehenden Normen kompatibel sein.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Datennutzer in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:

- a) diskriminierungsfrei, soweit sie von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern bereitgestellt werden;
 - b) unter Einhaltung von Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden;
 - c) innerhalb eines Zeitrahmens, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht;
 - d) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt;
 - e) ohne dass Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten und private Diensteanbieter verpflichtet wären, privaten Datennutzern Zugang zu ihren Daten zu gewähren oder diese mit ihnen zu teilen. Für den Austausch und die Weiterverwendung ihrer Daten können Bedingungen gelten, die der private Dateninhaber festlegt.
- (3) Um Endnutzern angemessene Informationen direkt zur Verfügung zu stellen und das Verkehrsmanagement und die Straßenverkehrssicherheit zu optimieren, können Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber von Inhabern im Fahrzeug erzeugter Daten und von Diensteanbietern verlangen, dass sie die Arten von Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes, die sie gemäß Artikel 11 erheben und aktualisieren, zur Verfügung stellen. Stellt der Dateninhaber auf Anfrage einer Straßenverkehrsbehörde oder eines Straßenbetreibers diese Daten zur Verfügung, so gelten dafür die FRAND-Bedingungen (fair, angemessen und diskriminierungsfrei). Die Daten werden im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) oder in einem von den Mitgliedstaaten vereinbarten digitalen maschinenlesbaren Format zusammen mit den entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, zur Verfügung gestellt.
- (4) Von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern archivierte Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes können für Zwecke des Sicherheitsmanagements für die Straßenverkehrsinfrastruktur und der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertungen verwendet werden. Sofern dies nicht durch Lizenzvereinbarungen untersagt ist, werden diese Daten über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt diskriminierungsfrei zum Austausch und zur Weiterverwendung zugänglich gemacht.
- (5) Im Rahmen der geltenden Lizenzvereinbarungen werden von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern berechnete Vorhersagedaten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt diskriminierungsfrei für den Austausch und die Weiterverwendung zugänglich gemacht.
- (6) Die Mitgliedstaaten arbeiten bei der Festlegung gemeinsamer Normen für den Austausch und die Weiterverwendung der in den Absätzen 4 und 5 genannten Daten zusammen.

Artikel 8

Aktualisierung der Daten über die Infrastruktur

- (1) Die Aktualisierung der Daten über die Infrastruktur umfasst mindestens folgende Parameter:

- a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Daten 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 mit den aktualisierten Werten und Feldern und aktualisierten Informationen sowie gegebenenfalls die Gründe für die Ersetzung der veralteten Werte und Felder;
- 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 entsprechend den Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden.

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

- (2) Die betreffenden Dateninhaber gewährleisten, dass die Daten über die Infrastruktur innerhalb eines Zeitrahmens aktualisiert werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht, und stellen – soweit bekannt und möglich – diese Aktualisierungen den Datennutzern im Voraus zur Verfügung.
- (3) Die betreffenden Dateninhaber berichtigen rechtzeitig alle von ihnen festgestellten oder ihnen von Datennutzern und Endnutzern gemeldeten Datenungenauigkeiten.
- (4) Wenn Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter den Endnutzern Informationen anzeigen, gewährleisten sie, dass relevante Aktualisierungen der Infrastrukturdaten innerhalb eines Zeitrahmens verarbeitet werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht.

Artikel 9

Aktualisierung der Daten über Vorschriften und Beschränkungen

- (1) Die Aktualisierung der Daten über Vorschriften und Beschränkungen umfasst mindestens folgende Parameter:
 - a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Daten gemäß den Nummern 2 und 3 des Anhangs;
 - b) den Ort der von der Aktualisierung betroffenen Bedingung oder Beschränkung;
 - c) die Art der Aktualisierung (Änderung, Einfügung oder Löschung);
 - d) die Beschreibung der Aktualisierung, einschließlich des Zeitraums des Ereignisses und der Bedingungen oder Beschränkungen, die z. B. für bestimmte von der Aktualisierung betroffene Fahrzeugtypen auferlegt werden;
 - e) das Datum der Aktualisierung;
 - f) das Datum und die Uhrzeit des Eintritts bzw. der geplanten Anwendung der Änderung einer bestimmten Bedingung oder Beschränkung;

- g) die Qualität der Datenaktualisierung entsprechend den Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden.

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

- (2) Die betreffenden Dateninhaber gewährleisten, dass die Daten über Vorschriften und Beschränkungen innerhalb eines Zeitrahmens aktualisiert werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht, und stellen – soweit bekannt und möglich – diese Aktualisierungen den Datennutzern im Voraus zur Verfügung.
- (3) Die betreffenden Dateninhaber berichtigen rechtzeitig alle von ihnen festgestellten oder ihnen von Datennutzern und Endnutzern gemeldeten Datenungenauigkeiten.
- (4) Wenn Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter den Endnutzern Informationen anzeigen, gewährleisten sie, dass relevante Aktualisierungen der Daten über Vorschriften und Beschränkungen innerhalb eines Zeitrahmens verarbeitet werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht.
- (5) Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden so bald wie möglich nach der Änderung des Status der betreffenden Daten entsprechend geändert oder widerrufen.

Artikel 10

Aktualisierung der Daten über den Zustand des Netzes

- (1) Die Aktualisierung der Daten über den Zustand des Netzes umfasst mindestens folgende Parameter:
 - a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Daten gemäß den Nummern 4 und 5 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 entsprechend den Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden.

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

- (2) Die betreffenden Dateninhaber gewährleisten, dass die Daten über den Zustand des Netzes innerhalb eines Zeitrahmens aktualisiert werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht, und stellen – soweit bekannt und möglich – diese Aktualisierungen im Voraus zur Verfügung.
- (3) Die betreffenden Dateninhaber berichtigen rechtzeitig alle von ihnen festgestellten oder ihnen von Datennutzern und Endnutzern gemeldeten Datenungenauigkeiten.

- (4) Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden so bald wie möglich nach der Änderung des Status der betreffenden Daten entsprechend geändert oder widerrufen.
- (5) Wenn Diensteanbieter den Endnutzern Informationen anzeigen, gewährleisten sie, dass relevante Aktualisierungen der Daten über den Zustand des Netzes innerhalb eines Zeitrahmens verarbeitet werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht.

Artikel 11

Aktualisierung der Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes

- (1) Die Aktualisierung der Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes umfasst mindestens folgende Parameter:
 - a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Daten gemäß Nummer 6 des Anhangs und gegebenenfalls eine Kurzbeschreibung;
 - b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
 - c) die Qualität der Datenaktualisierung entsprechend den Mindestqualitätsanforderungen, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten vereinbart werden.

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

- (2) Die Echtzeit-Verkehrsinformationen oder zugehörigen Daten werden so bald wie möglich nach der Änderung des Status der betreffenden Daten entsprechend geändert oder widerrufen.
- (3) Wenn Diensteanbieter den Endnutzern Informationen anzeigen, gewährleisten sie, dass Aktualisierungen der Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes innerhalb eines Zeitrahmens verarbeitet werden, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten in Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen ermöglicht.

Artikel 12

Einhaltungsprüfung

- (1) Die Mitgliedstaaten prüfen gemäß den Absätzen 2 und 3, ob die Anforderungen der Artikel 3 bis 11 von den Dateneignern und Datennutzern, für die diese Artikel gelten, eingehalten werden.
- (2) Für die Prüfung können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten von den Dateneignern und Datennutzern folgende Unterlagen verlangen:
 - a) eine Beschreibung der von ihnen bereitgestellten Daten, digitalen Kartendienste bzw. Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme sowie die Informationen über deren Qualität und die Bedingungen für die Weiterverwendung dieser Daten;
 - b) eine auf Nachweise gestützte Erklärung über die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 11 festgelegten Anforderungen.
- (3) Die Mitgliedstaaten überprüfen stichprobenartig die Korrektheit der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Erklärungen.

Artikel 13
Berichterstattung

- (1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens 1. Januar 2023 die Liste und die Kartendarstellung der Straßen des Fernstraßennetzes.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission im Rahmen der Fortschrittsberichte gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU folgende Informationen:
 - a) die Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Arten von Daten;
 - b) den geografischen Anwendungsbereich der über den nationalen Zugangspunkt zugänglichen Daten, Änderungen im Fernstraßennetz und in den in Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten enthaltenen Daten sowie deren Qualität, einschließlich der zur Ermittlung dieser Qualität herangezogenen Kriterien sowie die zur Qualitätsüberwachung eingesetzten Mittel;
 - c) die Ergebnisse der Einhaltungsprüfung nach Artikel 12 im Hinblick auf die Anforderungen der in den Artikeln 3 bis 11 festgelegten Anforderungen;
 - d) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der nationalen bzw. gemeinsamen Zugangspunkte.

Artikel 14
Übergangsbestimmungen

Während eines Übergangszeitraums, der am 31. Dezember 2027 endet, gelten die in den Nummern 1, 3, 5 und 6 des Anhangs genannten Verpflichtungen in Bezug auf Datenarten nur für folgende Straßen:

- a) das transeuropäische Gesamtstraßennetz,
- b) andere Autobahnen, die nicht zum transeuropäischen Gesamtstraßennetz gehören,
- c) Fernstraßen.

Artikel 15
Aufhebung

Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2025 aufgehoben.

Artikel 16
Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2025.

Artikel 13 gilt jedoch ab dem 1. Januar 2023.

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

Brüssel, den 2.2.2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN