

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2015/962 DER KOMMISSION**vom 18. Dezember 2014****zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2010/40/EU ist die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zur Entwicklung und Nutzung von Spezifikationen und Normen als vorrangige Maßnahme festgelegt.
- (2) Nach Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission Spezifikationen fest, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Anwendung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu gewährleisten. Diese Verordnung dient der Verbesserung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für die Verwendung in hochwertigen, kontinuierlichen Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten in der gesamten Union.
- (3) Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU sieht vor, dass die nach Artikel 6 der Richtlinie angenommenen Spezifikationen für die IVS-Anwendungen und -Dienste gelten, wenn diese eingeführt werden, und zwar unbeschadet des Rechts eines jeden Mitgliedstaats zu entscheiden, ob solche Anwendungen und Dienste in seinem Hoheitsgebiet auch tatsächlich eingeführt werden.
- (4) Diese Spezifikationen sollten für die Bereitstellung aller Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste unabhängig davon gelten, ob in anderen nach der Richtlinie 2010/40/EU erlassenen Rechtsakten, insbesondere der delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission ⁽²⁾ und der delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission ⁽³⁾, besondere Spezifikationen festgelegt werden.
- (5) In der Union gibt es bereits einen Markt für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, und es liegt sowohl im Interesse der Nutzer und Kunden als auch im Interesse der Anbieter dieser Dienste, dass angemessene Rahmenbedingungen für diesen Markt geschaffen werden, damit dieser nicht nur bestehen bleibt, sondern auch auf innovative Weise weiterentwickelt wird. Für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten sind in der Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ Mindestvorschriften für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors innerhalb der Union festgelegt. Die Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere diejenigen über die Datenaktualisierung, gelten unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG für die Weiterverwendung von Daten, die sich im Besitz von Straßenverkehrsbehörden und öffentlichen Straßenbetreibern befinden.
- (6) Mit der Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ 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

⁽¹⁾ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁽²⁾ 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 Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90).

⁽⁵⁾ 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).

EU-Umweltpolitik sowie andere politische Maßnahmen und Tätigkeiten mit Auswirkungen auf die Umwelt unterstützt werden können. Die Spezifikationen dieser Verordnung sollten mit den Spezifikationen der Richtlinie 2007/2/EG und ihren Durchführungsrechtsakten, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. 1089/2010 der Kommission ⁽¹⁾ im Einklang stehen. Die Ausdehnung der Anwendung dieser Spezifikationen auf alle Arten von statischen Straßendaten könnte ebenfalls zu einer weiteren Harmonisierung in diesem Bereich beitragen.

- (7) In der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ wird die Straßenverkehrsinfrastruktur definiert, die das Kernnetz darstellt und Teil des transeuropäischen Kern- und Gesamtverkehrsnetzes ist. Diese Verordnung sollte für das transeuropäische Gesamtstraßennetz im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 gelten, da sich in diesem Netz der größte Teil des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs konzentriert. Da die meisten Autobahnen in diesem Netz bereits erfasst sind, sollten im Interesse der Kohärenz für die Straßennutzer auch andere Autobahnen von dieser Verordnung erfasst werden. Wiederkehrende externe Effekte im Verkehr sowie andere Probleme des Verkehrsmanagements, wie Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung oder Verkehrslärm, sind nicht nur auf das transeuropäische Straßennetz oder auf Autobahnen beschränkt. So tritt ein großer Teil der wiederkehrenden Verkehrsüberlastung in städtischen Gebieten auf. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Spezifikationen auf ausgewählte Straßen, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz oder zum Autobahnnetz gehören, anzuwenden und diese Straßen als Prioritätszonen einzustufen. Angesichts der sich stetig wandelnden Verkehrsmuster sollten die Mitgliedstaaten diese Prioritätszonen aktualisieren können.
- (8) Statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten haben jeweils unterschiedliche Merkmale und sollten die jeweils geltenden Anforderungen erfüllen. Angesichts der Vielfalt der Datenquellen, die von infrastrukturgestützten Sensoren bis hin zu Fahrzeugen reichen, die als Sensoren fungieren, ist es wichtig, dass die Spezifikationen unabhängig von der Datenquelle und der für die Datengenerierung und -aktualisierung verwendeten Technik für die relevanten Datenkategorien gelten.
- (9) Für den Fall, dass personenbezogene Daten verarbeitet werden, sollten diese, soweit möglich, unwiderruflich anonymisiert werden. Die Daten sind zudem im Einklang mit dem Unionsrecht, insbesondere der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾, und dem nationalen Recht zu verarbeiten. Die Verarbeitung sollte ferner den Grundsätzen der Zweckbindung und der Datenminimierung entsprechen.
- (10) Wenn für den Informationsdienst künftig Daten, wie z. B. Standortdaten, bei den Endnutzern selbst oder über Kooperationssysteme erhoben werden sollen, dann sollten die Endnutzer klar über die Erhebung dieser Daten, die Mittel der Datenerhebung und eine mögliche Nachverfolgung sowie über den Zeitraum der Datenspeicherung informiert werden. Öffentliche und/oder private Einrichtungen, wie Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Automobilhersteller, sollten geeignete technische Maßnahmen ergreifen, um die Anonymität der von den Endnutzern oder ihren Fahrzeugen übermittelten Daten zu gewährleisten.
- (11) Zur Entwicklung einer harmonisierten und nahtlosen Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen sollten sich die Mitgliedstaaten auf bestehende technische Lösungen und Normen europäischer und internationaler Normungsorganisationen, wie z. B. DATEX II (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) und ISO-Normen stützen. Für die Datenarten, für die kein genormtes Format zur Verfügung steht, sollten die Mitgliedstaaten und Akteure ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung im Hinblick auf Datendefinition, Datenformat und Metadaten zu erzielen.
- (12) In der Union setzen Mitgliedstaaten bereits verschiedene Methoden zur dynamischen Standortbestimmung ein. Der Einsatz unterschiedlicher Standortbestimmungsmethoden sollte weiterhin zulässig bleiben. Die Mitgliedstaaten und Akteure sollten jedoch ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um eine Einigung über die zulässigen Methoden zur Standortbestimmung zu erzielen, gegebenenfalls auch über die europäischen Normungsgremien.
- (13) Die Zugänglichkeit und regelmäßige Aktualisierung statischer Straßendaten durch die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sind unerlässlich, um die Erstellung aktueller, präziser digitaler Karten zu ermöglichen, die wesentliche Voraussetzung für zuverlässige IVS-Anwendungen sind. Die Hersteller digitaler Karten sollten dazu

⁽¹⁾ 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 Geodatenbanken und -diensten (ABl. L 323 vom 8.12.2010, S. 11).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

angehalten werden, Datenaktualisierungen statischer Straßendaten rechtzeitig in ihre bestehenden Karten- und Kartenaktualisierungsdienste aufzunehmen. Im Hinblick auf die Erfüllung von Zielen der öffentlichen Ordnung wie der Straßenverkehrssicherheit sollten Behörden Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten auffordern können, Datenungenauigkeiten zu korrigieren.

- (14) Die Zugänglichkeit von präzisen und aktuellen statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten ist für die Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten in der gesamten Union unerlässlich. Die einschlägigen Daten werden von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern und Anbietern von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten erhoben und gespeichert. Um den leichten Austausch und eine leichte Weiterverwendung dieser Daten für solche Dienste zu unterstützen, sollten Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten die Daten selbst, dazugehörige Metadaten und Informationen über die Datenqualität für andere Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten und für Hersteller digitaler Karten über einen nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt zur Verfügung stellen. Zugangspunkte können je nach Art der Daten in Form von Informationsarchiven, Registern, Web-Portalen o. Ä. eingerichtet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die bestehenden öffentlichen und privaten Zugangspunkte zu einem einzigen Zugangspunkt zusammenführen, der Zugang zu allen Arten von relevanten verfügbaren Daten bietet, die unter diese Spezifikationen fallen. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben zusammenarbeiten, um einen gemeinsamen Zugangspunkt für die verfügbaren Daten der jeweils teilnehmenden Mitgliedstaaten einzurichten. Den Mitgliedstaaten sollte es freistehen, Zugangspunkte, die nach anderen auf der Grundlage der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen delegierten Rechtsakten eingerichtet wurden, als nationale Zugangspunkte für Daten zu nutzen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen.
- (15) Damit Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten die einschlägigen Daten nutzbringend und kosteneffizient auffinden und nutzen können, müssen Inhalt und Struktur dieser Daten mithilfe geeigneter Metadaten in angemessener Weise beschrieben werden.
- (16) Diese Spezifikationen sollten Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber und Diensteanbieter nicht dazu verpflichten, Daten zu erheben, die sie bislang noch nicht erheben, oder Daten zu digitalisieren, die noch nicht in einem maschinenlesbaren Format vorliegen. Die besonderen Anforderungen an die Aktualisierung von statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten sollten nur für die Daten gelten, die auch tatsächlich erhoben werden und in maschinenlesbarem Format zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten ermutigt werden, ihrem Bedarf entsprechende kostengünstige Lösungen für die Digitalisierung bestehender statischer Straßendaten zu finden.
- (17) Diese Spezifikationen sollten Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber nicht dazu verpflichten, Verkehrspläne aufzustellen oder befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen zu treffen oder diese durchzuführen. Sie sollten Diensteanbieter nicht dazu verpflichten, ihre Daten anderen Diensteanbietern zur Verfügung zu stellen. Diensteanbietern sollte es freistehen, untereinander kommerzielle Vereinbarungen über die Weiterverwendung relevanter Daten zu schließen.
- (18) Die Mitgliedstaaten und die beteiligten IVS-Akteure sollten ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um sich auf gemeinsame Definitionen für die Datenqualität zu einigen, damit gemeinsame Datenqualitätsindikatoren auf allen Stufen der Verkehrsdatenwertschöpfungskette (z. B. Datenvollständigkeit, -genauigkeit und -aktualität, Erhebungs- und Standortbestimmungsmethode sowie Qualitätskontrollen) angewandt werden können. Sie sollten ferner dazu angehalten werden, weiter an diesbezüglichen Methoden zur Qualitätsbewertung und -kontrolle der verschiedenen Datenarten zu arbeiten. Die Mitgliedstaaten sollten zum Austausch ihres Know-hows, ihrer Erfahrungen und bewährten Praxis in diesem Bereich angehalten werden.
- (19) Es wird anerkannt, dass die Nutzung von Straßen- und Verkehrsdaten und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten privater Diensteanbieter für Behörden eine kosteneffiziente Möglichkeit zur Verbesserung des Verkehrsmanagements sowie des Managements und der Instandhaltung der Infrastruktur sein kann. Welche besonderen Bedingungen für der Nutzung und Weiterverwendung solcher Daten und damit verbundener Dienste gelten sollen, sollte jedoch unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG den betroffenen Akteuren überlassen werden.
- (20) Private Diensteanbieter können von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern erhobene statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten als Eingabedaten für ihre eigenen Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste nutzen. Welche besonderen Bedingungen für eine solche Weiterverwendung dieser Daten gelten sollen, sollte unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2003/98/EG den betroffenen Akteuren überlassen werden.

- (21) Um sicherzustellen, dass diese Spezifikationen ordnungsgemäß angewendet werden, sollten die Mitgliedstaaten prüfen, ob die Anforderungen im Hinblick auf die Zugänglichkeit, den Austausch, die Weiterverwendung und die Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten von den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Herstellern digitaler Karten und den Diensteanbietern eingehalten werden. Dafür sollte es den zuständigen Behörden überlassen bleiben, sich auf faktengestützte Einhaltungserklärungen der Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter zu stützen.
- (22) Diese Spezifikationen schränken die Freiheit der Meinungsäußerung von Rundfunkveranstaltern insofern nicht ein, als sie sie nicht dazu verpflichten, bestimmte Standpunkte bezüglich der Frage zu vertreten, welche Informationen verbreitet werden sollen, und lassen den Mitgliedstaaten Spielraum, ihren nationalen verfassungsrechtlichen Traditionen im Bereich des Rechts von Rundfunkveranstaltern zur freien Meinungsäußerung Rechnung zu tragen.
- (23) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ angehört und gab am 17. Juni 2015 eine Stellungnahme ab —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

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

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

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

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

Es gelten ferner folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Transeuropäisches Kernstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Kernnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist;
2. „transeuropäisches Gesamtstraßennetz“ bezeichnet die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Gesamtnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist;
3. „Autobahn“ bezeichnet eine Straße, die von dem Mitgliedstaat, in dem sie sich befindet, als solche benannt ist;
4. „Prioritätszonen“ bezeichnet insbesondere in städtischen Gebieten gelegene Straßenabschnitte, die von den nationalen Behörden nach Grad der Verkehrsüberlastung oder aufgrund anderer Erwägungen im Rahmen des Verkehrsmanagements erforderlichenfalls als solche eingestuft werden und weder Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch Autobahnen sind;
5. „Zugänglichkeit von Daten“ bezeichnet die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem maschinenlesbaren Format anfordern und erhalten können;

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

6. „statische Straßendaten“ bezeichnet unter Nummer 1 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich nicht häufig oder regelmäßig verändern;
7. „dynamische Straßenstatusdaten“ bezeichnet unter Nummer 2 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich häufig oder regelmäßig ändern und den Straßenstatus beschreiben;
8. „Verkehrsdaten“ bezeichnet unter Nummer 3 des Anhangs aufgeführte Daten zur Straßenverkehrslage;
9. „Datenaktualisierung“ bezeichnet alle Änderungen vorhandener Daten, einschließlich der Löschung und der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente;
10. „Echtzeit-Verkehrsinformationen“ bezeichnet die über ein beliebiges Kommunikationsmittel von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern oder Diensteanbietern aus statischen Straßendaten, dynamischen Straßenstatusdaten, Verkehrsdaten oder einer Kombination dieser Daten für Nutzer und Endnutzer gewonnenen Informationen;
11. „Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst“ bezeichnet einen IVS-Dienst, der Nutzer und Endnutzer unmittelbar mit Echtzeit-Verkehrsinformationen versorgt;
12. „Straßenverkehrsbehörde“ bezeichnet eine Behörde, die für die Planung, Überwachung und den Betrieb von Straßen zuständig ist, die in ihre territoriale Zuständigkeit fallen;
13. „Straßenbetreiber“ bezeichnet eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Instandhaltung und Verwaltung von Straßen zuständig ist;
14. „Diensteanbieter“ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten für Nutzer und Endnutzer, es sei denn, es handelt sich um einen bloßen Informationsübermittler;
15. „Nutzer“ bezeichnet Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten;
16. „Endnutzer“ bezeichnet Straßennutzer — natürliche oder juristische Personen —, die Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben;
17. „Zugangspunkt“ bezeichnet eine digitale Schnittstelle, über die statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten zusammen mit den entsprechenden Metadaten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden oder über die die Quellen und Metadaten dieser Daten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden;
18. „Metadaten“ bezeichnet eine strukturierte Beschreibung des Inhalts von Daten, die das Auffinden von Daten und deren Nutzung erleichtern;
19. „Suchdienste“ bezeichnet Dienste, die die Suche nach den gewünschten Daten anhand des Inhalts der entsprechenden Metadaten und die Anzeige dieses Inhalts ermöglichen;
20. „befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen“ bezeichnet befristete Maßnahmen zur Behebung bestimmter Verkehrsstörungen, die z. B. der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses dienen;
21. „Verkehrspläne“ bezeichnet ständige Verkehrsmanagementmaßnahmen, die von Verkehrsmanagern mit dem Ziel der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses als Reaktion auf ständige oder wiederkehrende Verkehrsstörungen ausgearbeitet werden.

Artikel 3

Nationale Zugangspunkte

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

*Artikel 4***Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von statischen Straßendaten**

(1) Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 8 erfassten und aktualisierten statischen Straßendaten in einem genormten Format (sofern verfügbar) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format zur Verfügung.

(2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Hersteller digitaler Karten oder durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:

- a) diskriminierungsfrei;
- b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationssystemes ermöglicht;
- c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt;
- d) Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter, die die in Absatz 1 genannten statischen Verkehrsdaten nutzen, arbeiten zusammen, um sicherzustellen, dass etwaige Ungenauigkeiten der statischen Straßendaten unverzüglich an die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber, von denen die Daten stammen, gemeldet werden.

(3) Nutzen Diensteanbieter die in Absatz 1 genannten und von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern bereitgestellten statischen Straßendaten, berücksichtigen sie so weit wie möglich etwaige von den zuständigen Behörden entwickelte Verkehrspläne.

*Artikel 5***Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung dynamischer Straßenstatusdaten**

(1) Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 9 erhobenen und aktualisierten dynamischen Straßenstatusdaten im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, zur Verfügung.

(2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:

- a) diskriminierungsfrei;
- b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationssystemes ermöglicht;
- c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.

(3) Nutzen Diensteanbieter die in Absatz 1 genannten und von Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbetreibern bereitgestellten dynamischen Straßenstatusdaten, berücksichtigen sie so weit wie möglich etwaige befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen der zuständigen Behörden.

*Artikel 6***Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Verkehrsdaten**

(1) Um die Bereitstellung kompatibler, interoperabler und kontinuierlicher Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme in der gesamten Union zu erleichtern, stellen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber die von ihnen nach Artikel 10 erhobenen und aktualisierten Verkehrsdaten im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, zur Verfügung.

(2) Die in Absatz 1 genannten Daten und die entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über die Datenqualität, werden für den Austausch und die Weiterverwendung durch Diensteanbieter in der Union folgendermaßen zur Verfügung gestellt:

- a) diskriminierungsfrei;
- b) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Echtzeit-Verkehrsinformationssystemes ermöglicht;
- c) über den in Artikel 3 genannten nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt.

(3) Zur Optimierung des Verkehrsmanagements können Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber bei Diensteanbietern Verkehrsdaten anfordern, die diese nach Artikel 10 erhoben und aktualisiert haben. Solche Daten werden im DATEX-II-Format (CEN/TS 16157 und spätere, aktualisierte Versionen) oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist, über den in Artikel 3 genannten Zugangspunkt zusammen mit den entsprechenden Metadaten einschließlich der Informationen über die Datenqualität zur Verfügung gestellt.

Artikel 7

Datenaktualisierung

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

Artikel 8

Aktualisierung statischer Straßendaten

(1) Die Aktualisierung statischer Straßendaten umfasst mindestens folgende Parameter:

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

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

(2) Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sorgen dafür, dass statische Straßendaten rechtzeitig aktualisiert und, sofern möglich und bekannt, den Nutzern vorab zur Verfügung gestellt werden.

(3) Nutzen Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter Datenaktualisierungen statischer Straßendaten, so stellen sie sicher, dass diese Aktualisierungen zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

Artikel 9

Aktualisierung dynamischer Straßenstatusdaten

(1) Die Aktualisierung dynamischer Straßenstatusdaten umfasst mindestens folgende Parameter:

- a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen dynamischen Straßenstatusdaten gemäß Nummer 2 des Anhangs und gegebenenfalls eine Kurzbeschreibung;
- b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
- c) die Dauer des Auftretens des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
- d) die Qualität der Datenaktualisierung.

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

(2) Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber sorgen dafür, dass dynamische Straßenstatusdaten rechtzeitig aktualisiert und, sofern möglich und bekannt, vorab zur Verfügung gestellt werden.

(3) Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden so bald wie möglich nach Änderung des Status der betreffenden dynamischen Straßenstatusdaten entsprechend geändert oder widerrufen.

(4) Nutzen Diensteanbieter Datenaktualisierungen dynamischer Straßenstatusdaten, so stellen sie sicher, dass diese zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

Artikel 10

Aktualisierung von Verkehrsdaten

(1) Die Aktualisierung von Verkehrsdaten umfasst mindestens folgende Parameter:

- a) die Art der von der Aktualisierung betroffenen Verkehrsdaten gemäß Nummer 3 des Anhangs und gegebenenfalls eine Kurzbeschreibung;
- b) den Ort des von der Aktualisierung betroffenen Ereignisses oder Zustands;
- c) die Qualität der Datenaktualisierung.

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

(2) Die Echtzeit-Verkehrsinformationen werden von den Straßenbetreibern und Diensteanbietern so bald wie möglich nach Änderung des Status der betreffenden Verkehrsdaten entsprechend geändert oder widerrufen.

(3) Nutzen Diensteanbieter Datenaktualisierungen von Verkehrsdaten, so stellen sie sicher, dass diese zeitnah verarbeitet werden, damit die Informationen den Endnutzern unverzüglich zur Verfügung stehen.

Artikel 11

Einhaltungsprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten prüfen gemäß den Absätzen 2 und 3, ob die Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Diensteanbieter die Anforderungen der Artikel 3 bis 10 einhalten.

(2) Für die Prüfung können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten von den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern, Herstellern digitaler Karten und Diensteanbietern folgende Unterlagen verlangen:

- a) eine Beschreibung der von ihnen bereitgestellten Straßen- und Verkehrsdaten, digitalen Kartendienste bzw. Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste sowie die Informationen über deren Qualität und die Bedingungen für die Weiterverwendung dieser Daten;
- b) eine auf Fakten gestützte Erklärung über die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 10 festgelegten Anforderungen.

(3) Die Mitgliedstaaten überprüfen die Korrektheit der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Erklärungen nach dem Stichprobenverfahren.

Artikel 12

Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 13. Juli 2017 einen Bericht über etwaige von ihnen getroffene Maßnahmen zur Einrichtung eines nationalen Zugangspunktes und die Modalitäten seiner Funktionsweise und gegebenenfalls die Liste der Autobahnen, die nicht Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes sind, sowie die ausgewählten Prioritätszonen.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens bis zum 13. Juli 2018 und anschließend alle zwei Jahre einen Bericht, der Folgendes enthält:

- a) die Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Arten von Straßen- und Verkehrsdaten;
- b) den geografischen Anwendungsbereich und die in den Echtzeit-Verkehrsinformationssystemen enthaltenen Straßen- und Verkehrsdaten sowie deren Qualität, einschließlich der zur Ermittlung dieser Qualität herangezogenen Kriterien sowie die zur Qualitätsüberwachung eingesetzten Mittel;
- c) die Ergebnisse der Einhaltungsprüfung nach Artikel 11 im Hinblick auf die Anforderungen der in den Artikeln 3 bis 10 festgelegten Anforderungen;
- d) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der nationalen bzw. gemeinsamen Zugangspunkte.
- e) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der Prioritätszonen.

Artikel 13

Inkrafttreten und Anwendung

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

Ihre Anwendung beginnt ab dem 13. Juli 2017.

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

Geschehen zu Brüssel am 18. Dezember 2014.

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

DATENKATEGORIEN

(gemäß den Artikeln 2, 8, 9, 10 und 12)

1. Die verschiedenen Arten von statischen Straßendaten umfassen insbesondere:
 - a) Straßennetzverbindungen und ihre physischen Merkmale, unter anderem:
 - i) Geometrie;
 - ii) Straßenbreite;
 - iii) Anzahl der Fahrstreifen;
 - iv) Steigungen/Gefälle;
 - v) Kreuzungen;
 - b) Straßenklasse;
 - c) Verkehrszeichen, die die Straßenverkehrsvorschriften widerspiegeln und Gefahren ausweisen, unter anderem:
 - i) Zufahrtsbedingungen für Tunnel;
 - ii) Zufahrtsbedingungen für Brücken;
 - iii) dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen;
 - iv) sonstige Straßenverkehrsvorschriften;
 - d) Geschwindigkeitsbegrenzungen;
 - e) Verkehrspläne;
 - f) Lieferverkehrsbestimmungen;
 - g) Standort von Mautstationen;
 - h) Ausweisung von Mautstraßen, geltende feste Straßennutzungsgebühren und verfügbare Zahlungsmöglichkeiten;
 - i) Standort von Parkplätzen und Rastanlagen;
 - j) Standort von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und ihre Nutzungsbedingungen;
 - k) Standort von Tankstellen für komprimiertes Erdgas, Flüssigerdgas und Autogas;
 - l) Standort von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Knotenpunkte;
 - m) Standort von Lieferzonen.
2. Die verschiedenen Arten von dynamischen Straßenstatusdaten umfassen insbesondere:
 - a) Straßensperrungen;
 - b) Fahrstreifensperrungen;
 - c) Brückensperrungen;
 - d) Überholverbote für schwere Nutzfahrzeuge;
 - e) Baustellen;
 - f) Unfälle und Störungen;
 - g) dynamische Geschwindigkeitsbegrenzungen;

- h) Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen;
- i) schlechter Straßenzustand;
- j) befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen;
- k) variable Straßennutzungsgebühren und verfügbare Zahlungsmöglichkeiten;
- l) Verfügbarkeit von Parkplätzen;
- m) Verfügbarkeit von Lieferzonen;
- n) Parkgebühren;
- o) Verfügbarkeit von Ladestationen für Elektrofahrzeuge;
- p) Wetterbedingungen mit Auswirkungen auf Straßenbelag und Sichtbarkeit.

Diese Kurzzeitdaten müssen bei Aktualisierungen digitaler Karten nicht mit aufgenommen werden, da sie nicht als dauerhafte Änderungen anzusehen sind.

3. Die verschiedenen Arten von Verkehrsdaten umfassen insbesondere:

- a) Verkehrsaufkommen;
 - b) Geschwindigkeit;
 - c) Lage und Länge von Verkehrsstaus;
 - d) Reisezeiten;
 - e) Wartezeiten an Grenzübergängen zu Nicht-EU-Staaten.
-