



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

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

vom 29.11.2023

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der
Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der
Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU über intelligente Verkehrssysteme¹ (IVS) enthält Spezifikationen, mit denen sichergestellt werden soll, dass EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste korrekt sind und den Nutzern intelligenter Verkehrssysteme grenzüberschreitend zur Verfügung stehen.

Insbesondere ist im Anhang der Delegierten Verordnung festgelegt, welche Arten von Daten von Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreibern, Infrastrukturbetreibern und Anbietern von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten zugänglich gemacht werden müssen, sofern die betreffenden Daten in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen. Die Festlegung der Datenarten ist erforderlich, damit EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste über einen nationalen Zugangspunkt in jedem Mitgliedstaat in einem standardisierten Format bereitgestellt werden können. In der Delegierten Verordnung ist zudem festgelegt, unter welchen Bedingungen der Zugang zu den Daten, deren Weiterverwendung und Aktualisierung zu erfolgen hat, wie die Einhaltung der Delegierten Verordnung zu bewerten und wie darüber Bericht zu erstatten ist.

In der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sind je nach Art der Daten unterschiedliche Termine für den Geltungsbeginn festgelegt, vom 1. Dezember 2019 bis zum 1. Dezember 2023. In der genannten Delegierten Verordnung ist zudem der Austausch von Routenplanungsergebnissen zwischen den Anbietern von Reiseinformationsdiensten auf der Grundlage statischer und, soweit möglich, dynamischer Informationen vorgeschrieben.

Die Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 gelten für die im Anhang aufgeführten Datenarten nur dann, wenn die betreffenden Daten bereits in digitalem maschinenlesbarem Format vorliegen; den Dateneinhabern wird weder die Erstellung neuer Daten noch die Erhebung von Daten der genannten Arten vorgeschrieben.

Darüber hinaus sieht die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 keine unentgeltliche Weitergabe von Daten der im Anhang aufgeführten Arten vor. Andere EU-Rechtsvorschriften oder nationale Rechtsvorschriften können in dieser Hinsicht jedoch spezifische Anforderungen enthalten. Nationale Zugangspunkte bieten Suchdienste, die es den Interessenträgern ermöglichen herauszufinden, welche Daten zugänglich sind und welche Bedingungen für deren Weiterverwendung gelten. Der Zugang zu den über die nationalen Zugangspunkte zugänglichen Daten und deren Weitergabe und Weiterverwendung können Lizenzvereinbarungen unterliegen.

Nach einer eingehenden Untersuchung, die eine Kosten-Nutzen-Analyse umfasste, wurde eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung im Einklang mit den Zielen des aktualisierten Arbeitsprogramms 2018-2022 zur Umsetzung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme² empfohlen und diese im aktualisierten Arbeitsprogramm 2022–2027 bestätigt³.

Die Überarbeitung wurde im Rahmen der im Dezember 2020 veröffentlichten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁴ angekündigt, und zwar als Aktion 36 unter der Leitinitiative 6 („Verwirklichung einer vernetzten und automatisierten multimodalen Mobilität“).

¹ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

² C(2018) 8264 final.

³ C(2022) 9140 final.

⁴ COM/2020/789 final.

Um die Entwicklung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste zu unterstützen, ist es von zentraler Bedeutung, die Zugänglichkeit dynamischer Datensätze für alle Verkehrsträger, einschließlich des nachfrageorientierten Verkehrs, verbindlich vorzuschreiben. Für genauere und leichter zugängliche multimodale Reiseinformationsdienste sind zusätzliche statische, historische, beobachtete und dynamische Datenarten erforderlich. Dazu gehören Parkdaten, Daten über die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und Daten über die Mitnahmekapazitäten für Fahrräder im Linienverkehr.

Die Überarbeitung der Delegierten Verordnung trägt dazu bei, dass die EU sich die Vorteile intelligenter digitaler Lösungen und intelligenter Verkehrssysteme in vollem Umfang zunutze machen kann. Im Rahmen der Überarbeitung sollte auch Überschneidungen mit anderen delegierten Verordnungen zur Ergänzung der Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme abgeholfen werden, insbesondere mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste⁵.

Bei den in der Delegierten Verordnung genannten Interessenträgern im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme handelt es sich um Vertreter der Mitgliedstaaten, d. h. nationaler und/oder lokaler Behörden, sowie Vertreter der Wirtschaft. Diese Interessenträger können einzeln oder gemeinsam im Rahmen einer Kooperation oder eines Projekts vertreten sein.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Zur Vorbereitung der Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, die eine Umfrage unter den Interessenträgern umfasste. Die Umfrage wurde zwischen dem 22. März 2022 und dem 3. Juni 2022 durchgeführt; es gingen 55 Antworten ein. Darüber hinaus wurden im Zeitraum April bis Juli 2022 66 Interessenträger gezielt befragt, darunter 21 Mitgliedstaaten oder nationale Zugangspunkte und 45 weitere Interessenträger. In sieben Fällen handelte es sich um sondierende Befragungen.

Die Kommission führte zwischen dem 1. Dezember 2021 und dem 23. Februar 2022 eine öffentliche Konsultation⁶ durch. Es gingen 336 Antworten und 30 Positionspapiere ein. 65 % der Teilnehmer wiesen darauf hin, dass es schwierig sei, bei der Planung einer Reise online auf Informationen über Reiseoptionen zuzugreifen. 79 % der Teilnehmer betonten, dass die Delegierte Verordnung für die Unterstützung der Einführung multimodaler Reiseinformationsdienste relevant oder sehr relevant sei. Andere zentrale Herausforderungen in Bezug auf die Zugänglichkeit und den Austausch von Daten waren die „begrenzte Datenqualität“ und der „mangelnde Zugang zu Echtzeitdaten“.

Die Mitgliedstaaten, 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. Zwischen dem 23. Februar 2022 und dem 20. Januar 2023 wurden insgesamt elf Sitzungen abgehalten⁷. Darüber hinaus fanden mehrere bilaterale Treffen mit Mitgliedstaaten statt.

⁵ Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1).

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services/public-consultation_de

⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=de&groupID=1941>

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 wird die Richtlinie 2010/40/EU – gemäß deren Artikel 7 – in Bezug auf die vorrangige Maßnahme gemäß Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie ergänzt. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in Artikel 12 derselben Richtlinie festgelegten Bedingungen übertragen.

Multimodale Reiseinformationen liefern Verkehrsdienstnutzern Informationen, anhand deren diese eine Reise auswählen können, die verschiedene Verkehrsträger an bestimmten geografischen Standorten einschließt und somit ihren Vorlieben, Bedürfnissen und Prioritäten entgegenkommt. Die Entwicklung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste kann durch harmonisierte Datenanforderungen, darunter Spezifikationen für Normung, Zugänglichkeit und Datenqualität, sowie die Verpflichtung der Interessenträger zur Bereitstellung von Daten zur Weiterverwendung weiter verbessert werden.

Diese Delegierte Verordnung dient der Verbesserung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung der multimodalen Reiseinformationsdaten, die für die Bereitstellung hochwertiger und kontinuierlicher multimodaler Reiseinformationsdienste in der gesamten EU benötigt werden.

Da der Umfang der Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 begrenzt ist, hält es die Kommission für angebracht, die genannte Verordnung zu überarbeiten (und nicht aufzuheben).

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

vom 29.11.2023

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

(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 Verkehrsträgern⁸, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁹ wird die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) als wichtige Maßnahme für die Schaffung einer vernetzten und automatisierten multimodalen Mobilität und somit für den Wandel des europäischen Verkehrssystems genannt, um das Ziel einer effizienten, sicheren, nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität zu erreichen. Im Rahmen der Strategie wurde eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission¹⁰ im Hinblick auf die obligatorische Zugänglichkeit dynamischer Datensätze – was für die Erreichung der politischen Ziele der Strategie erforderlich ist – sowie eine Bewertung der Notwendigkeit von Regulierungsmaßnahmen in Bezug auf die Rechte und Pflichten von Anbietern multimodaler digitaler Dienste angekündigt.
- (1) Im europäischen Grünen Deal¹¹ wird betont, dass die automatisierte und vernetzte multimodale Mobilität zusammen mit intelligenten Verkehrsmanagementsystemen, die durch die Digitalisierung ermöglicht werden, eine immer wichtigere Rolle spielt und dass das Ziel verfolgt wird, neue nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsdienste zu unterstützen, mit denen die Verkehrsüberlastung und die Umweltverschmutzung, vor allem im städtischen Raum, verringert werden können. Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 wird der Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, einschließlich aktiver Fortbewegungsarten wie Gehen und Radfahren, unterstützt. Indem die Zugänglichkeit dynamischer Datensätze und neuer statischer, historischer

⁸ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final vom 9.12.2020).

¹⁰ Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1).

¹¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final vom 11.12.2019).

und beobachteter Datensätze verpflichtend wird – wie dies in den Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 vorgesehen ist –, werden multimodale Reiseinformationsdienste ihre Informationen und Dienste für Verkehrsdienstnutzer verbessern können, womit die multimodale Mobilität gefördert wird und die Emissionen im Sinne der Ziele des europäischen Grünen Deals verringert werden.

- (3) In der europäischen Datenstrategie¹² wird dargelegt, wie sehr es darauf ankommt, mehr Daten zur Verfügung zu stellen, um gesellschaftliche, klima- und umweltbezogene Herausforderungen zu bewältigen. In der Strategie wird hervorgehoben, welche Vorteile die datengetriebene Innovation für die Bürgerinnen und Bürger mit sich bringt, und der Aufbau EU-weiter gemeinsamer, interoperabler Datenräume in strategischen Sektoren, einschließlich eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraums, vorgeschlagen. In diesem Kontext trägt die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zu einer besseren Zugänglichkeit und einem verstärkten Austausch von Daten über multimodale Reiseinformationen bei. Mit der in den Änderungen der Übertragungsverordnung (EU) 2017/1926 vorgesehenen verpflichtenden Zugänglichkeit dynamischer Datensätze werden im Sinne der Ziele der europäischen Datenstrategie vermehrt Daten zugänglich gemacht und ausgetauscht.
- (4) Um Kohärenz zu gewährleisten und Überschneidungen mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission¹³ zu vermeiden, sollten bestimmte Arten von Parkdaten in den Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 aufgenommen und bestimmte Arten von Daten über Tankstellen und Ladestationen aus dem Anwendungsbereich der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 ausgenommen werden. Parkdaten, z. B. über Standorte und Verfügbarkeit von Parkplätzen, Ort und Art der Einrichtung von Parkgebühren sowie Informationen über Parktarife, werden als wichtig für die Weiterentwicklung zuverlässiger Reiseinformationsdienste angesehen und sollten von Dateninhabern wie Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreibern, Infrastrukturbetreibern, Anbietern von nachfrageorientierten Verkehrsdiensten oder Parkplatzbetreibern zugänglich gemacht werden.
- (5) Es sollte für Kohärenz mit den Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Fahr- bzw. Fluggäste gesorgt werden, etwa den Vorschriften der Verordnungen (EG)

¹² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Eine europäische Datenstrategie“ (COM(2020) 66 final vom 19.2.2020).

¹³ Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1).

Nr. 261/2004¹⁴, (EU) Nr. 1177/2010¹⁵, (EU) Nr. 181/2011¹⁶ und (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷.

- (6) Die Maßnahmen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sollten, soweit erforderlich, dem geplanten Datengesetz¹⁸ Rechnung tragen.
- (7) Daten bilden weiterhin die kontextuelle Grundlage für die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste. Da die Einführung intelligenter Verkehrssysteme in der gesamten Union an Tempo gewinnt, ist eine kontinuierliche Unterstützung in Form eines verstärkten und nahtlosen Zugangs zu vorhandenen und neuen Datenarten, die für die Bereitstellung von Reiseinformationsdiensten von Bedeutung sind, erforderlich. Daher sind historische Reise- und Verkehrsdaten, insbesondere zur Berechnung der durchschnittlichen Verspätungen, und beobachtete Daten über Verspätungen und Ausfälle sowie Parkinformationen wichtig: Sie sollten zugänglich gemacht werden, um multimodale Reiseinformationsdienste zu verbessern und Fahr- bzw. Fluggästen das Reisen zu erleichtern. Was historische und beobachtete Reise- und Verkehrsdaten anbetrifft, so sollten nur jene Daten ausgetauscht werden, die für die Verbesserung multimodaler Reiseinformationsdienste relevant sind. Beobachtete Daten über Verspätungen und Ausfälle könnten in Verbindung mit den Vorschriften über die Rechte und Pflichten der Fahr- bzw. Fluggäste den Dienstleistern zudem ermöglichen, die Fahr- und Fluggäste über ihr Recht auf Entschädigung zu informieren. In diesem Zusammenhang sollte auch der Grund der Verspätungen und Ausfälle von den Dateninhabern mitgeteilt werden, damit eine Beurteilung des Rechtes auf Entschädigung möglich ist. Da der Zweck der Weitergabe beobachteter Daten mit dem Recht der Fahr- bzw. Fluggäste auf Entschädigung bei Verspätungen und Ausfällen verknüpft ist, sollten nur Daten über Ankunftszeit oder Abfahrts- bzw. Abflugzeit oder beides und, wenn möglich, die Gründe der Verspätungen und Ausfälle über den nationalen Zugangspunkt gemäß Artikel 3 zugänglich gemacht werden, nicht jedoch während der Reise erhobene Betriebsdaten. Die Daten sollten von den Dateninhabern für einen angemessenen Zeitraum gespeichert werden, der den Fahr- bzw. Fluggastrechten entspricht, die in den in Erwägungsgrund 5 genannten einschlägigen Rechtsvorschriften der Union verankert sind.
- (8) Was den Austausch der statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten angeht, so sollten die Dateninhaber diese Daten nach den in den Artikeln 4 und 5 genannten Normen und technischen Spezifikationen über den in Artikel 3 genannten nationalen Zugangspunkt zugänglich machen. Dies kann auch nach jeder anderen Norm erfolgen, sofern der Dateninhaber nachweisen kann, dass die betreffende Norm vollständig mit den Referenznormen kompatibel ist und alle

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46 vom 17.2.2004, S. 1).

¹⁵ Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).

¹⁶ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1)

¹⁸ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung (Datengesetz) (COM(2022) 68 final).

angeforderten Informationen bereitgestellt werden. Zum Nachweis der Kompatibilität können die Dateninhaber Konverter oder Validatoren verwenden.

- (9) Die Richtlinie (EU) 2019/1024¹⁹ zur Festlegung von Mindestvorschriften für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors in der gesamten Union lässt die vorliegende Delegierte Verordnung unberührt.
- (10) Die Förderung des multimodalen Verkehrs ist wichtig, um die allgemeinen Klimaziele der Union zu erreichen. Aufgrund der derzeit unbefriedigenden Zugänglichkeit multimodaler dynamischer Daten wird die Zugänglichkeit mobiler Datensätze als notwendig erachtet, um die weitere Entwicklung multimodaler Reiseinformationsdienste in der gesamten Union zu unterstützen, und sollte daher verbindlich vorgeschrieben werden.
- (11) Jeder Verarbeitungsvorgang im Zusammenhang mit der Bereitstellung und Weiterverwendung personenbezogener Daten sollte im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten über den Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre erfolgen, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ und der in nationales Recht umgesetzten Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²¹. Es ist nicht erforderlich, personenbezogene Daten über die nationalen Zugangspunkte auszutauschen, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen. Daher sollten die Dateninhaber geeignete technische und organisatorische Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass personenbezogene Daten anonymisiert werden, bevor sie über die nationalen Zugangspunkte bereitgestellt werden.
- (12) Die Mitgliedstaaten und die Interessenträger im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme sollten zusammenarbeiten, um eine Einigung über gemeinsame Definitionen für die Datenqualität zu erzielen, damit in der gesamten Wertschöpfungskette für Reise- und Verkehrsdaten gemeinsame Indikatoren für die Datenqualität verwendet werden, etwa die Vollständigkeit, Genauigkeit und Aktualität der Daten sowie die durchgeführten Qualitätskontrollen, insbesondere für grenzüberschreitende Dienste. Sie sollten zudem ermutigt werden, weiter an den entsprechenden Methoden zur Messung und Überwachung der Qualität der verschiedenen Datenarten zu arbeiten. Die Mitgliedstaaten sollten ermutigt werden, in den laufenden und künftigen Koordinierungsprojekten ihr Fachwissen, ihre Erfahrungen und bewährte Verfahren im Bereich der Datenqualität auszutauschen.
- (13) Multimodale Reiseinformationsdienste sollten genau sein, um den Endnutzern im Hinblick auf Zuverlässigkeit und Aktualität die bestmöglichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Zur Verbesserung der Datenqualität sollten Datennutzer und Dateninhaber ermutigt werden zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass die

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).

²⁰ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

²¹ 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 (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

Daten so genau sind wie möglich, z. B. durch Meldung etwaiger Ungenauigkeiten an den Dateninhaber, von dem die Daten stammen.

- (14) Um eine erfolgreiche und kosteneffiziente Nutzung der nationalen Zugangspunkte zu ermöglichen und damit die Datennutzer die über die nationalen Zugangspunkte gemäß Artikel 3 zugänglich gemachten Datensätze auffinden und nutzen können, sollten die Mitgliedstaaten und die Interessenträger im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme zusammenarbeiten, um unter Berücksichtigung des Metadatenschemas napDCAT-AP und seiner Folgeversionen eine Einigung über die Anforderungen an Metadaten zu erzielen.
- (15) 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 Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 beitragen, zu harmonisieren.
- (16) Damit die notwendigen Vorbereitungen getroffen werden können, um alle in dieser Verordnung aufgeführten dynamischen Reise- und Verkehrsdatensätze in den erforderlichen Formaten über die nationalen Zugangspunkte gemäß Artikel 3 zugänglich zu machen, sollte der Zeitrahmen für die Bereitstellung dieser Daten aktualisiert werden. Darüber hinaus sollte ein Zeitrahmen für die Bereitstellung der neuen statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdatensätze festgelegt werden.
- (17) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates²² angehört und hat am 25. Juli 2023 eine Stellungnahme abgegeben.
- (18) Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
„(1) In dieser Verordnung sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Richtigkeit und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten für Endnutzer zu gewährleisten.“
2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 4 der Richtlinie 2010/40/EU und Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

²² Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

Darüber hinaus gelten in Bezug auf multimodale Reise- und Verkehrsinformationen folgende Begriffsbestimmungen:

- 1) ‚Multimodale Reiseinformationen‘ bezeichnet aus statischen, historischen, beobachteten oder dynamischen Reise- und Verkehrsdaten oder einer Kombination dieser Daten gewonnene Informationen für Endnutzer, die mindestens zwei Verkehrsträger betreffen, einen Vergleich von Verkehrsträgern ermöglichen und über ein beliebiges Kommunikationsmittel bereitgestellt werden;
- 2) ‚Reiseinformationsdienst‘ bezeichnet einen auf intelligenten Verkehrssystemen beruhenden Dienst, einschließlich digitaler Karten, der Datennutzern und Endnutzern Reise- und Verkehrsinformationen für mindestens einen Verkehrsträger bereitstellt;
- 3) ‚dynamische Reise- und Verkehrsdaten‘ bezeichnet Daten für verschiedene Verkehrsträger, die sich häufig ändern, oder Daten über unvorhergesehene Ereignisse oder Umstände, wie im Anhang aufgeführt;
- 4) ‚statische Reise- und Verkehrsdaten‘ bezeichnet Daten für verschiedene Verkehrsträger, die sich nicht häufig ändern, oder Daten über planmäßige Änderungen, wie im Anhang aufgeführt;
- 5) ‚historische Reise- und Verkehrsdaten‘ bezeichnet auf früheren Messungen beruhende Daten über Verkehrsmerkmale, die zur Berechnung der durchschnittlichen Verspätungen je nach Uhrzeit, Tag und Jahreszeit verwendet werden, einschließlich des Auslastungsgrads, der Durchschnittsgeschwindigkeit und der durchschnittlichen Reisezeit;
- 6) ‚beobachtete Daten‘ bezeichnet betriebliche Reise- und Verkehrsdaten, z. B. über die Länge und den Grund von Verspätungen und Ausfällen, die sich aus dem Betrieb eines Verkehrsdienstes ergeben und während des Betriebs erhoben werden;
- 7) ‚Datennutzer‘ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Rechtsträger, z. B. eine Verkehrsbehörde, einen Verkehrsbetreiber, einen Reiseinformationsdienstleister, einen Hersteller digitaler Karten, einen Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten oder einen Infrastrukturbetreiber, oder jeden anderen Rechtsträger, der im Anhang aufgeführte Daten zur Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen oder, sofern dies in den vom Dateninhaber festgelegten allgemeinen Geschäftsbedingungen vorgesehen ist, für andere Zwecke nutzt;
- 8) ‚Verkehrsbehörde‘ bezeichnet eine Behörde, die innerhalb ihrer territorialen Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement oder die Planung, Steuerung und Verwaltung eines bestimmten Verkehrsnetzes und/oder Verkehrsdienstes verantwortlich ist;
- 9) ‚Verkehrsbetreiber‘ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Rechtsträger, der für die Aufrechterhaltung und Verwaltung von Verkehrsdiensten zuständig ist;
- 10) ‚Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten‘ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten für Endnutzer;

- 11) ‚Dateninhaber‘ bezeichnet eine juristische Person bzw. einen öffentlichen oder privaten Rechtsträger, z. B. eine Verkehrsbehörde, einen Verkehrsbetreiber, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten, die bzw. der nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht Zugang zu den im Anhang aufgeführten Daten in ihrer bzw. seiner Verfügungsgewalt gewähren oder diese weitergeben darf;
- 12) ‚nachfrageorientiertes Verkehrsangebot‘ bezeichnet einen Dienst, vor dessen Erbringung eine Interaktion zwischen dem Anbieter des nachfrageorientierten Verkehrsangebots und dem Endnutzer erforderlich ist;
- 13) ‚Endnutzer‘ bezeichnet eine natürliche oder juristische Person, die Zugang zu Reiseinformationsdiensten hat;
- 14) ‚Metadaten‘ bezeichnet eine strukturierte Beschreibung des Inhalts von Daten, die das Auffinden der Daten und deren Verwendung erleichtern;
- 15) ‚Routenplanungsergebnis‘ bezeichnet die aus einer Reiseanfrage eines Endnutzers resultierende Reiseroute in einem digitalen maschinenlesbaren Format einschließlich des/der verwendeten Übergangspunkte(s);
- 16) ‚Übergangspunkt‘ bezeichnet den Bahnhof, Haltepunkt oder Ort, an dem zwei Routenplanungsergebnisse von Reiseinformationsdiensten verknüpft und zu einer Reise verbunden werden;
- 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) ‚Datenaktualisierung‘ bezeichnet alle Änderungen vorhandener Daten, einschließlich der Löschung und der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente;
- 19) ‚Suchdienst‘ bezeichnet einen Dienst, der die Suche nach den gewünschten Daten anhand des Inhalts der entsprechenden Metadaten und die Anzeige dieses Inhalts ermöglicht;
- 20) ‚Zugänglichkeit von Daten‘ bezeichnet die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem digitalen maschinenlesbaren Format anzufordern und zu erhalten;
- 21) ‚transeuropäisches Gesamtverkehrsnetz‘ oder ‚TEN-V‘ bezeichnet die Verkehrsinfrastruktur und die Maßnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- 22) ‚Aktualität der Daten‘ bezeichnet die Verfügbarkeit aktueller Daten, die den Datennutzern und Endnutzern mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf bereitzustellen sind;
- 23) ‚Reiseinformationsdienstleister‘ bezeichnet einen öffentlichen oder privaten Anbieter von mindestens einer Reise- und Verkehrsinformation für Datennutzer und Endnutzer, mit Ausnahme eines reinen Informationskonverters;
- 24) ‚Verknüpfung von Diensten‘ bezeichnet die Verbindung lokaler, regionaler und nationaler Reiseinformationssysteme über technische Schnittstellen, um Routenplanungsergebnisse oder andere Ergebnisse von

Programmierschnittstellen (API) bereitzustellen, die auf statischen, historischen, beobachteten und/oder dynamischen Reise- und Verkehrsdaten beruhen;

25) ‚Zugangsknoten‘ einen vorab festgelegten Ort, an dem Verkehrsdienstnutzer Linienverkehrsdienste oder nachfrageorientierte Verkehrsangebote in Anspruch nehmen oder die Inanspruchnahme beenden können.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jeder Mitgliedstaat richtet einen nationalen Zugangspunkt ein. Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle, die den Datennutzern den Zugang zu den im Anhang aufgeführten statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger ermöglicht, die von den Dateninhabern im Hoheitsgebiet eines bestimmten Mitgliedstaats bereitgestellt werden, einschließlich der Datenaktualisierungen.“

b) Die Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Die nationalen Zugangspunkte erbringen Suchdienste für Datennutzer.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Interessenträgern im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme eine Einigung über die Metadatenanforderungen. Die Dateninhaber gewährleisten, dass die Metadaten gemäß diesen Anforderungen bereitgestellt werden.“

c) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Ein Rechtsträger, der Daten über den nationalen Zugangspunkt bereitstellt, kann dies im Einklang mit geltenden Vereinbarungen mithilfe eines Mittlers tun, auch über die Datenbank eines Dritten oder einen Aggregator. Dies entbindet den ursprünglichen Dateninhaber nicht von den Verpflichtungen gemäß den Artikeln 3 bis 8.“

4. Die Artikel 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 4

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten

(1) Die Dateninhaber gewähren über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt Zugang zu den in Nummer 1 des Anhangs aufgeführten statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel und wenden dabei Folgendes an:

a) für den Straßenverkehr das genormte Format gemäß Artikel 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962;

b) für andere Verkehrsträger eine der folgenden Normen und technischen Spezifikationen oder ein digitales maschinenlesbares Format, das mit diesen Normen und technischen Spezifikationen nachweislich vollständig kompatibel und interoperabel ist, z. B. mithilfe automatischer Konverter und Validatoren:

i) NeTEx CEN/TS 16614 und Folgeversionen;

- ii) die technischen Spezifikationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 454/2011;
 - iii) die technischen Unterlagen, die unter der Verantwortung der IATA-Konferenz für Fluggastnormen veröffentlicht werden;
 - iv) bei Nichtvorhandensein eines Referenzaustauschprotokolls das Transmodel EN 12896.
- c) für Geodaten die Vorschriften des Artikels 7 der Richtlinie 2007/2/EG.
- (2) Die in Nummer 1 des Anhangs aufgeführten statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten, die unter die Normen NeTeX und DATEX II fallen, werden mithilfe von Mindestprofilen der EU oder der Mitgliedstaaten beschrieben.
- (3) Die Dateninhaber stellen die statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt in den vorgegebenen Formaten nach folgendem Zeitplan zur Verfügung:
- a) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 1.1, ausgenommen Nummer 1.1 Buchstabe d Ziffer ix, für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2019;
 - b) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 1.2, ausgenommen Nummer 1.2 Buchstabe a Ziffern i und iii, und Nummer 1.2 Buchstabe c Ziffer ii für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2020;
 - c) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 1.3, ausgenommen Nummer 1.3 Buchstabe c Ziffer iii, für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2021;
 - d) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummern 1.1, 1.2 und 1.3, ausgenommen Nummer 1.1 Buchstabe d Ziffer ix, Nummer 1.2 Buchstabe a Ziffern i, iii und vii, Nummer 1.2 Buchstabe c Ziffer ii, Nummer 1.3 Buchstabe c Ziffer iii sowie Nummer 1.2 Buchstabe c Ziffer i und Nummer 1.3 Buchstabe a Ziffern ii und iii für den nachfrageorientierten Verkehr, für die anderen Teile des Verkehrsnetzes der Union bis zum 1. Dezember 2023;
 - e) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 1.1 Buchstabe d Ziffer ix, Nummer 1.2 Buchstabe a Ziffern i, iii und vii, Nummer 1.2 Buchstabe c Ziffer ii, Nummer 1.3 Buchstabe c Ziffer iii sowie Nummer 1.2 Buchstabe c Ziffer i und Nummer 1.3 Buchstabe a Ziffern ii und iii für den nachfrageorientierten Verkehr für das gesamte Verkehrsnetz der Union bis zum 1. Dezember 2024;
 - f) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 1.4 für das gesamte Verkehrsnetz der Union bis zum 1. Dezember 2025.
- (4) Programmierschnittstellen, die über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt Zugang zu den im Anhang aufgeführten statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten bieten, müssen für Datennutzer öffentlich zugänglich sein, gegebenenfalls vorbehaltlich einer Registrierung.

- (5) Datennutzer und Dateninhaber arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass etwaige Ungenauigkeiten im Zusammenhang mit den statischen, historischen und beobachteten Reise- und Verkehrsdaten dem Dateninhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden.
- (6) Die von den Dateninhabern über den nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten dürfen keine personenbezogenen Daten im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/679 enthalten.

Artikel 5

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von dynamischen Reise- und Verkehrsdaten

- (1) Die Dateninhaber gewähren über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt Zugang zu den in den Nummern 2.1 und 2.2 des Anhangs aufgeführten dynamischen Reise- und Verkehrsdaten der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel und wenden dabei Folgendes an:
 - a) für den Straßenverkehr die Formate gemäß den Artikeln 5 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/962;
 - b) für andere Verkehrsträger eine der folgenden Normen und technischen Spezifikationen oder ein digitales maschinenlesbares Format, das mit diesen Normen und technischen Spezifikationen nachweislich vollständig kompatibel und interoperabel ist, z. B. mithilfe automatischer Konverter und Validatoren:
 - i) SIRI CEN/TS 15531 und Folgeversionen;
 - ii) die technischen Spezifikationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 454/2011.
- (2) Die in den Nummer 2.1 und 2.2 des Anhangs aufgeführten dynamischen Reise- und Verkehrsdaten, die unter die Normen SIRI und DATEX II fallen, werden mithilfe von Mindestprofilen der EU oder der Mitgliedstaaten beschrieben.
- (3) Die Dateninhaber stellen die dynamischen Reise- und Verkehrsdaten über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt in den vorgegebenen Formaten nach folgendem Zeitplan zur Verfügung:
 - a) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 2.1 für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2025;
 - b) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 2.2 für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2026;
 - c) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummern 2.1 und 2.2 für die anderen Teile des Verkehrsnetzes der Union bis zum 1. Dezember 2028.
- (4) Jeder Mitgliedstaat kann vorschreiben, dass die Dateninhaber die dynamischen Reise- und Verkehrsdaten der verschiedenen Verkehrsträger gemäß Nummer 2.3 des Anhangs in seinem Hoheitsgebiet über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt bereitstellen. In diesem Fall wenden die Dateninhaber SIRI CEN/TS 15531 und Folgeversionen oder ein digitales maschinenlesbares Format an, das mit diesen Normen und technischen

Spezifikationen nachweislich vollständig kompatibel und interoperabel ist, z. B. mithilfe automatischer Konverter und Validatoren.

- (5) Programmierschnittstellen, die über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt Zugang zu den im Anhang aufgeführten dynamischen Reise- und Verkehrsdaten bieten, müssen für Datennutzer öffentlich zugänglich sein, gegebenenfalls vorbehaltlich einer Registrierung.
- (6) Datennutzer und Dateninhaber arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass etwaige Ungenauigkeiten im Zusammenhang mit den dynamischen Reise- und Verkehrsdaten dem Dateninhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden.
- (7) Die von den Dateninhabern über den nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten dürfen keine personenbezogenen Daten im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/679 enthalten.

Artikel 6

Datenaktualisierung

- (1) Reiseinformationsdienste stützen sich auf die jüngsten verfügbaren statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten.
- (2) Ändern sich die in Absatz 1 genannten Daten, so aktualisieren die Dateninhaber die im Anhang aufgeführten statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten und machen sie über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt innerhalb eines Zeitraums zugänglich, der eine verlässliche und wirksame Verwendung der Daten im Einklang mit Artikel 8 ermöglicht. Sind die Änderungen vorab bekannt, so stellen die Dateninhaber die entsprechenden Aktualisierungen den Datennutzern vorab bereit. Sie berichtigen zudem alle von ihnen festgestellten oder ihnen von Datennutzern oder Endnutzern gemeldeten Datenungenauigkeiten rechtzeitig.“

5. Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Reiseinformationsdienstleister stellen anderen Reiseinformationsdienstleistern auf Anfrage Routenplanungsergebnisse auf der Grundlage statischer, historischer, beobachteter und dynamischer Informationen zur Verfügung.“

6. Artikel 8 Absätze 1 bis 4 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die im Anhang aufgeführten Reise- und Verkehrsdaten sowie die entsprechenden Metadaten und Informationen über die Datenqualität müssen über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt innerhalb eines Zeitraums, der eine verlässliche und wirksame Weiterverwendung der Daten ermöglicht, für den Austausch und die Weiterverwendung innerhalb der Union auf diskriminierungsfreie Weise zugänglich sein. Die Daten müssen genau und aktuell sein und Mindestanforderungen an die Datenqualität erfüllen. Zu diesem Zweck treffen die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Interessenträgern im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme eine Einigung über die Mindestanforderungen an die Datenqualität.

(2) Die in Absatz 1 genannten Daten werden auf eine Weise weiterverwendet, die gegenüber dem Dateninhaber neutral, diskriminierungsfrei und unvoreingenommen ist. Die Kriterien, anhand derer die Reiseoptionen unterschiedlicher Verkehrsträger

oder deren Kombinationen in eine Rangfolge gebracht werden, müssen transparent sein, dürfen nicht auf Faktoren beruhen, die direkt oder indirekt mit der Identität des Datennutzers oder Endnutzers oder etwaigen geschäftlichen Interessen hinsichtlich der Weiterverwendung der Daten im Zusammenhang stehen, und werden auf alle teilnehmenden Datennutzer oder Endnutzer diskriminierungsfrei angewendet. Die Darstellung des Reiseweges darf für den Endnutzer nicht irreführend sein.

(3) Bei der Weiterverwendung der statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Reise- und Verkehrsdaten ist die Quelle dieser Daten anzugeben, sofern der Dateninhaber dies verlangt. Das Aktualisierungsintervall der statischen, historischen, beobachteten und, soweit möglich, der dynamischen Daten ist ebenfalls anzugeben.

(4) Die Modalitäten für die Nutzung der über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Reise- und Verkehrsdaten können in einer Lizenzvereinbarung geregelt werden. Diese Bedingungen dürfen die Möglichkeiten der Weiterverwendung nicht unnötig einschränken und den Wettbewerb nicht behindern. Etwaige Lizenzvereinbarungen müssen in jedem Fall so wenige Einschränkungen für die Weiterverwendung enthalten wie möglich. Eine etwaige finanzielle Vergütung muss angemessen und angesichts der bei der Bereitstellung und Verbreitung der relevanten Reise- und Verkehrsdaten anfallenden legitimen Kosten verhältnismäßig sein.“

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Einhaltungsprüfung

(1) Die Mitgliedstaaten prüfen, ob die Dateninhaber und Reiseinformationsdienstleister den Anforderungen der Artikel 3 bis 8 nachkommen.

(2) Für die in Absatz 1 genannte Prüfung können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten von den Dateninhabern und Reiseinformationsdienstleistern die folgenden Unterlagen anfordern:

- a) eine Beschreibung der über den nationalen Zugangspunkt zugänglichen Reise- und Verkehrsdaten, Informationen über deren Qualität und die Bedingungen für die Weiterverwendung dieser Daten;
- b) eine Beschreibung der verfügbaren Reiseinformationsdienste, gegebenenfalls einschließlich der Verknüpfungen mit anderen Diensten;
- c) eine auf Nachweise gestützte Erklärung über die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Artikeln 3 bis 8;
- d) die Lizenzvereinbarungen oder vertraglichen Vereinbarungen mit Reiseinformationsdienstleistern.

(3) Die Mitgliedstaaten überprüfen stichprobenartig die Korrektheit der in Absatz 2 Buchstabe c genannten Erklärung.“

8. Artikel 10 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission im Rahmen der Fortschrittsberichte gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU über Folgendes:

- a) die Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit und des Austauschs der im Anhang aufgeführten Arten von Reise- und Verkehrsdaten;
- b) den geografischen Geltungsbereich der im Anhang aufgeführten Daten, die über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt zugänglich sind, sowie die Qualität dieser Daten, einschließlich der Kriterien zur Ermittlung der Datenqualität und der Mittel zu ihrer Überwachung;
- c) die Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten;
- d) die Ergebnisse der Einhaltungsprüfung gemäß Artikel 9 Absatz 1;
- e) gegebenenfalls eine Beschreibung der Änderungen des gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkts.“

9. Der Anhang erhält die Fassung des Anhangs dieser Verordnung.

Artikel 2

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

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

Brüssel, den 29.11.2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 29.11.2023
C(2023) 8105 final

ANNEX

ANHANG

der

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

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der
Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der
Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste**

Anhang
„ANHANG
DATENKATEGORIEN

(gemäß den Artikeln 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 10)

Aufschlüsselung nach Verkehrsträgern, Verkehrsmitteln und inbegriffenen Diensten, u. a.

Linienverkehr

Luftverkehr, Eisenbahnverkehr einschließlich Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, konventioneller Bahnverkehr, Stadtbahnverkehr, Schwebebahn, Fernbus, Seeverkehr einschließlich Fährverkehr, Binnenschifffahrt, Untergrundbahn, Straßenbahn, Bus, Oberleitungsbus.

Nachfrageorientierter Verkehr

Pendelbus, Pendelfähre, Ruffahrdienste (Dial-a-ride-Dienste), Taxi, gemeinsame Pkw-Nutzung (Car-Sharing), Fahrgemeinschaft (Car-Pooling), Mietwagen, Mitfahrdienst (Ride-Sharing), gemeinsame Nutzung von Fahrrädern (Bike-Sharing), Leihfahrrad, gemeinsame Nutzung von E-Rollern (E-Scooter-Sharing).

Individualverkehr

Pkw, Motorrad, Fahrrad, Roller, Zufußgehen.

1. ARTEN DER STATISCHEN, HISTORISCHEN UND BEOBACHTETEN REISE- UND VERKEHRSDATEN

1.1. Service-Level 1

- a) Standortsuche (Ausgangs-/Zielort):
 - i) Adressen (Hausnummer, Straßename, Postleitzahl)
 - ii) Topografische Orte (Großstadt, Stadt, Stadtumland, Dorf, Verwaltungseinheit)
 - iii) Orte von Interesse (in Bezug auf Verkehrsinformationen) als mögliche Reiseziele
- b) Routenpläne: Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen
- c) Standortsuche (Zugangsknoten) – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
 - i) Identifizierte Zugangsknoten
 - ii) Geometrie/Kartierung von Zugangsknoten
- d) Routenberechnung – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
 - i) Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeit
 - ii) Normale Umsteigedauer
 - iii) Netztopologie und Routen/Strecken (Topologie)
 - iv) Verkehrsbetreiber

- v) Fahr- bzw. Flugpläne
- vi) Planmäßiges Umsteigen zwischen garantierten Linienverkehrsdiensten
- vii) Betriebszeiten
- viii) Einrichtungen an Zugangsknoten (u. a. Informationen an der Ankunft-/Abfahrtstelle, Kundenservice/Info-Schalter, Fahrkartenschalter, Aufzüge/Treppen, Ein- und Ausgänge)
- ix) Fahrzeuge einschließlich ihrer Zugänglichkeit (z. B. Niederflur, rollstuhlgerecht, kinderwagengerecht) und der Zugänglichkeit von Borddiensten (z. B. Toiletten)
- x) Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Umsteigewege (Vorhandensein von Aufzügen, Rolltreppen usw.)
- xi) Verfügbarkeit von Hilfsdiensten (z. B. Hilfsdienste vor Ort)
- e) Routenberechnung:
 - i) Straßennetz (einschließlich getrennter Fahrspuren für Bus/Taxi)
 - ii) Radwegenetz (Radwege, Radspuren, Bus- und Radspuren, gemeinsame Fahrbahn für Fahrräder und Kraftfahrzeuge, gemeinsame Rad- und Fußwege)
 - iii) Fußwegenetz und Zugänglichkeitshilfen

1.2. Service-Level 2

- a) Standortsuche – für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr:
 - i) Standorte von Parkplätzen (auf und abseits der Straße), einschließlich barrierefreier Parkplätze für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität
 - ii) ‚Park & Ride‘-Standorte
 - iii) ‚Park & Drive‘-Standorte (Mitfahrerparkplätze)
 - iv) Stellplätze für gemeinsam genutzte Fahrräder (Bike-Sharing-Stationen)
 - v) Stellplätze für gemeinsam genutzte Pkw (Car-Sharing-Stationen)
 - vi) Gesicherte Fahrradstellplätze (z. B. abschließbare Fahrradboxen)
 - vii) Abstellzonen für Roller
- b) Informationsdienste:
 - i) Ort und Art des Fahrschein-/Ticketerwerbs für den Linienverkehr, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsarten
 - ii) Ort und Art der Entrichtung von Parkgebühren, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsarten
- c) Hilfsinformationen – für Linienverkehr und nachfragorientierten Verkehr, sofern relevant:
 - i) Grunddaten zu normalen Standardtarifen:
 - Tarifnetzdaten (Tarifzonen/Haltestellen und Preisstufen)

- Struktur der Standardtarife (Streckenverbindungen, einschließlich Tages-/Wochen-/Zonen-/Pauschaltarifen)
- i) Fahrzeuginformationen, einschließlich Reiseklassen, Bord-WLAN, Kapazität und Zugangsbedingungen für Fahrräder

1.3. Service-Level 3

- a) Anfrage zu Details der normalen Standardtarife und Sondertarife – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
 - i) Kategorien von Verkehrsdienstnutzern (Nutzergruppen wie Erwachsene, Kinder, Senioren, Studierende, (ehemalige) Militärangehörige, Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie Anspruchsvoraussetzungen und Reiseklassen)
 - ii) Normaltarifprodukte (Berechtigungen, z. B. Zonen-/Streckenfahrtscheine, einschließlich Tages-/Wochen-/Einzel-/Rückfahrtscheine, Anspruchsberechtigungen, grundlegende Nutzungsbedingungen wie Gültigkeitsdauer/Betreiber/Reisezeit/Umsteigen, Standardtarife für verschiedene Streckenverbindungen, einschließlich Tages-/Wochen-/Zonen-/Pauschaltarifen)
 - iii) Sondertarifprodukte (Angebote mit zusätzlichen Sonderbedingungen, u. a. Vorzugstarife, Gruppentarife, Saisontickets, Kombi-Produkte und Zusatzprodukte, z. B. Parken und Reisen, Mindestaufenthalt)
 - iv) Grundlegende Geschäftsbedingungen, u. a. in Bezug auf Rückerstattung, Ersatz, Umtausch, Übertragung
 - v) Grundlegende Buchungsbedingungen, u. a. in Bezug auf Verkaufsdauer, Gültigkeitsperioden, eingeschränkte Streckenführung/Tarifzonenabfolge, Mindestaufenthalt
- b) Informationsdienste – für nachfrageorientierten Verkehr: Formen der Buchung nachfrageorientierter Verkehrsangebote, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden
- c) Routenpläne:
 - i) Ausführliche Angaben zum Radwegenetz (Qualität des Belags, Nebeneinanderfahren, gemeinsame Flächennutzung, auf/abseits der Straße, landschaftlich reizvolle Strecke, nur Fußgängerverkehr, Abbiege- oder Befahrungsbeschränkungen (z. B. entgegen dem Verkehrsfluss))
 - ii) Parameter zur Berechnung von Umweltfaktoren, z. B. Treibhausgasemissionen nach Fahrzeugtyp, pro Fahrgastkilometer oder zurückgelegter Gehstrecke
 - iii) Parameter zur Berechnung des Verbrauchs an konventionellen und alternativen Kraftstoffen
- d) Routenberechnung: Voraussichtliche Reisedauer je nach Tageskategorie, Zeitfenster und Verkehrsträger bzw. Verkehrsträgerkombination

1.4. Service-Level 4

- a) Historische Reise- und Verkehrsdaten über Verspätungen – für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr

- b) Beobachtete Daten zu Verspätungen und Durchgangszeiten – für Linienverkehr:
 - i) Länge und, wenn möglich, Grund von Verspätungen von mindestens 60 Minuten bei Schienenpersonenverkehrsdiensten (gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2021/782)
 - ii) Länge und, wenn möglich, Grund von Verspätungen von mindestens 90 Minuten bei Personenverkehrsdiensten im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt (gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 1177/2010)
 - iii) Länge und, wenn möglich, Grund von Verspätungen von mindestens 120 Minuten bei Abfahrt von einem Busbahnhof bei Personenverkehrsdiensten im Kraftomnibusverkehr mit einer planmäßigen Wegstrecke von 250 km oder mehr (gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 181/2011)
 - iv) Länge und, wenn möglich, Grund von Flugverspätungen von mindestens 120 Minuten bei Abflug sowie von Flugverspätungen von mindestens 180 Minuten bei Landung (gemäß den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004)
- c) Beobachtete Daten zu Ausfällen – für Linienverkehr:
 - i) Ausfälle bei Schienenpersonenverkehrsdiensten und, wenn möglich, deren Grund
 - ii) Ausfälle bei Personenverkehrsdiensten im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt und, wenn möglich, deren Grund
 - iii) Ausfälle bei Personenverkehrsdiensten im Kraftomnibusverkehr mit einer planmäßigen Wegstrecke von 250 km oder mehr und, wenn möglich, deren Grund
 - iv) Flugausfälle und, wenn möglich, deren Grund
- d) Informationen über Parkgebühren

2. ARTEN DER DYNAMISCHEN REISE- UND VERKEHRSDATEN

2.1. Service-Level 1

Durchgangszeiten, Routenpläne und Hilfsinformationen:

- i) Störungen, z. B. Netzsperrungen und/oder Umleitungen, und, wenn möglich, deren Grund
- ii) Statusangaben in Echtzeit, z. B. geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeiten, Verspätungen, Ausfälle, Überwachung garantierter Anschlüsse
- iii) Statusangaben für Zugangsknoten (u. a. dynamische Informationen an der Ankunft-/Abfahrtstelle, Aufzüge/Rolltreppen in Betrieb, geschlossene Zu-/Ausgänge) – für Linienverkehr

2.2. Service-Level 2

- a) Informationsdienste über Parkgebühren – für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr

- b) Verfügbarkeitsprüfung und Standort – für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr, soweit relevant:
 - i) Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter Pkw (Car-Sharing), Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter Fahrräder (Bike-Sharing), Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter E-Roller (E-Scooter-Sharing) und Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter sonstiger Fahrzeuge
 - ii) Verfügbare Pkw-Parkplätze (auf und abseits der Straße)

2.3. Service-Level 3

Informationen über die Auslastung – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant“