

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

(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 3 Buchstabe c und Artikel 6 Absatz 1,

nach Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 3 Buchstabe c der Richtlinie 2010/40/EG wird die Festlegung von Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer als vorrangige Maßnahme genannt.
- (2) Gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission die erforderlichen Spezifikationen fest, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Anwendung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in den vorrangigen Bereichen zu gewährleisten.
- (3) In der Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“⁽²⁾ wird darauf hingewiesen, dass IVS „eine erhebliche Rolle bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit“ spielen können, „etwa durch die Einführung von Systemen zur Feststellung von Störungen und zur Verkehrsüberwachung, die den Verkehrsteilnehmern Informationen in Echtzeit übermitteln können“.
- (4) In der Richtlinie 2003/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors⁽³⁾ sind in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten Mindeststandards für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors in der gesamten Union festgelegt, wobei die Mitgliedstaaten ermutigt werden, über diese Mindeststandards hinauszugehen und im Rahmen ihrer politischen Maßnahmen eine breite Verwendung von Informationen oder Daten öffentlicher Stellen zuzulassen.
- (5) Bei der Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten werden personenbezogene Daten verarbeitet; dies sollte im Einklang mit dem Unionsrecht erfolgen, insbesondere gemäß der 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⁽⁴⁾ und der 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)⁽⁵⁾. Für IVS-Anwendungen und -Dienste sollten daher die Grundsätze der Zweckbeschränkung bei der Datenerfassung und der Minimierung der Datenerhebung gelten.

- (6) Im Interesse der Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität ist es erforderlich, Mindestanforderungen an Dienste für die Bereitstellung allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen festzulegen. Diese Anforderungen sollten sich auf die Festlegung und Nutzung einer standardisierten Liste sicherheitsrelevanter Verkehrseignisse oder -bedingungen, die den Endnutzern mitzuteilen sind, sowie auf den Inhalt der den Endnutzern bereitzustellenden Informationen beziehen. Wenn Endnutzer Informationen über verschiedene Übermittlungskanäle erhalten, die sich in der Kontrolle öffentlicher und/oder privater Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätiger Rundfunkanbieter befinden, sollten diese Informationen keine Widersprüche aufweisen und deshalb dieselben Elemente umfassen und auf derselben Beschreibung der betreffenden Ereignisse oder Bedingungen beruhen.
- (7) Sicherheitsrelevante Straßenverkehrsdaten sind für die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen unabdingbar. Sie werden von öffentlichen und/oder privaten Betreibern und Dienstleistern erhoben und gespeichert. Damit diese Daten im Hinblick auf die Erbringung von Informationsdiensten leicht ausgetauscht und weiterverwendet werden können, sollten öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und Dienstleister sie über individuelle Zugangspunkte zugänglich machen oder sicherstellen, dass sie über nationale Zugangspunkte, die von den Mitgliedstaaten eingerichtet und verwaltet werden, zugänglich sind. Diese nationalen Zugangspunkte können z. B. in Form von Informationsarchiven, Registern oder Web-Portalen eingerichtet werden.
- (8) Bei der Bereitstellung der für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsdaten sollten Datenschutzanforderungen eingehalten werden (z. B. Anonymisierung personenbezogener Daten). Wenn für den Informationsdienst künftig Daten, wie z. B. Standortdaten, bei den Endnutzern selbst oder über Kooperationsysteme erhoben werden sollen, dann sollten die Endnutzer klar über die Erhebung dieser Daten, die Mittel der Datenerhebung und einer möglichen Nachverfolgung sowie

⁽¹⁾ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

⁽²⁾ KOM(2010) 389 endg.

⁽³⁾ ABl. L 345 vom 31.12.2003, S. 90.

⁽⁴⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽⁵⁾ ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37.

- über den Zeitraum der Datenspeicherung informiert werden. Öffentliche und/oder private Straßenbetreiber, Dienstleister und die Automobilhersteller sollten geeignete technische Maßnahmen ergreifen, um die Anonymität der von Endnutzern oder ihren Fahrzeugen übermittelten Daten zu gewährleisten.
- (9) Den Mitgliedstaaten, die auf ihrem Hoheitsgebiet bereits in irgendeiner Form sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen bereitstellen, sollte es möglich sein, ihre vorhandenen Methoden weiter anzuwenden, soweit sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Damit die Informationsdienste zur Verkehrssicherheit und zu den Verkehrsbedingungen im Hinblick auf die Verringerung der Zahl von Verkehrsunfällen und Verkehrstoten in der Union eine möglichst positive Wirkung entfalten, sollte die Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen in allen Mitgliedstaaten auf kompatible, interoperable und kontinuierliche Weise erfolgen, stets einem Mindestqualitätsniveau entsprechen und möglichst für alle Endnutzer unentgeltlich sein.
- (10) Damit alle Mitgliedstaaten einen unionsweit harmonisierten und kohärenten Ansatz bei der Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen entwickeln können, sollten Anforderungen für die gesamte Union entwickelt werden, die für jeden Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen gelten. Die Mitgliedstaaten können sich auf vorhandene technische Lösungen und offene Normen stützen, die von europäischen und internationalen Normungsorganisationen bereitgestellt werden, um die Interoperabilität und Kontinuität der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen in der Union sicherzustellen.
- (11) Damit die Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zuverlässig erfolgt und den erwarteten Nutzen bringt, sollte ein Mindestqualitätsniveau eingehalten werden. Die Mitgliedstaaten sollten noch über diese Anforderungen hinaus gehen und ihre Erfahrungen bei der Festlegung der einschlägigen Qualitätskriterien, der Methoden zur Qualitätsbewertung und -überwachung und der Qualitätsziele für jede Art von sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen, Straßennetzen und/oder jedes betriebliche Umfeld untereinander austauschen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Erkenntnisse sowie Informationen über bewährte Praktiken weitergeben, indem sie der Kommission die Ergebnisse ihrer Analysen und die betreffenden Erfahrungen mitteilen.
- (12) Wengleich das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen den Endnutzern als Universaldienst möglichst unentgeltlich bereitgestellt werden sollte, können dennoch durch Telekommunikationsgebühren, Rundfunklizenzen oder den Kauf von Ausrüstung zum Empfang der Informationen Kosten anfallen.
- (13) Allgemeine für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationen sollten so viele Endnutzer wie technisch möglich erreichen, wobei die unterschiedlichen technischen Möglichkeiten von Fahrzeugen, Übermittlungskanälen und auf dem Markt erhältlichen Empfangsgeräten zu berücksichtigen sind.
- (14) Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister sollten sich unabhängig von ihrer Sprache um eine harmonisierte Darstellung des Inhalts der den Endnutzern bereitgestellten Informationen bemühen. Soweit die Mitgliedstaaten das vom Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen am 8. November 1968 vereinbarte Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen von 1968 unterzeichnet haben, sollten sie sich auf dieses Übereinkommen stützen, insbesondere auf die von der Arbeitsgruppe zur Straßenverkehrssicherheit (Working Party on Road Traffic Safety) erarbeitete konsolidierte Resolution zu Straßenverkehrszeichen ⁽¹⁾.
- (15) Den Mitgliedstaaten sollte es auf der Grundlage einer nationalen Prüfung möglich sein, den von dem Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen abgedeckten Bereich des transeuropäischen Straßennetzes auf ihrem Hoheitsgebiet einzugrenzen, um sich auf Straßenabschnitte und Gebiete zu konzentrieren, in denen die Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen die Bereitstellung von Informationsdiensten erforderlich machen und die damit verbundenen Investitionen rechtfertigen. Es wird jedoch eingeräumt, dass die Anforderungen dieser Verordnung aufgrund unterschiedlicher Situationen und Akteure nicht für städtische Knotenpunkte gelten sollten. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission über die nationale Abgrenzung des Informationsdienstes unterrichten.
- (16) Gemäß Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2010/40/EU legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle drei Jahre einen Bericht über die Fortschritte bei der Durchführung der Richtlinie vor. Dieser Bericht sollte durch eine Analyse der Wirkungsweise und Durchführung der Artikel 5 bis 11 und des Artikels 16 sowie durch eine Prüfung möglicherweise erforderlicher Änderungen an der genannten Richtlinie ergänzt werden. Bei dieser Prüfung sollte auch die Notwendigkeit bewertet werden, die Spezifikationen für die vorrangigen Maßnahmen gegebenenfalls vor dem Hintergrund ihrer nationalen Einführung, der technischen Entwicklungen sowie der Fortschritte bei der Normung zu ändern und/oder zu ergänzen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

In dieser Verordnung sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und Nutzung von Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer auf Unionsebene gemäß der Richtlinie 2010/40/EU sicherzustellen.

Sie gilt für die Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen im transeuropäischen Straßennetz.

⁽¹⁾ Vereinte Nationen — ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.2 — 27. Mai 2010.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das Straßennetz im Sinne des Anhangs I Abschnitt 2 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ mit Ausnahme städtischer Knotenpunkte;
- b) „vorübergehend rutschige Fahrbahn“ bezeichnet einen unvorhergesehenen Zustand der Straßenoberfläche, der dazu führt, dass die Fahrbahn für einen bestimmten Zeitraum rutschig ist, und eine geringe Haftung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn bewirkt;
- c) „Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn“ bezeichnet Situationen, in denen sich unerwartet Tiere, Gegenstände, Hindernisse oder Personen auf der Fahrbahn befinden, so dass Ausweichmanöver erforderlich sein könnten;
- d) „ungesicherte Unfallstelle“ bezeichnet einen Bereich, in dem sich ein Unfall ereignet hat und der noch nicht von der zuständigen Stelle gesichert wurde;
- e) „Kurzzeitbaustelle“ bezeichnet vorübergehende Straßenarbeiten, die auf oder neben der Fahrbahn durchgeführt werden und aufgrund der kurzen Dauer dieser Arbeiten nur durch eine minimale Beschilderung gekennzeichnet sind;
- f) „eingeschränkte Sicht“ bezeichnet Bedingungen, die die Sichtweite der Fahrer verringern und die Sicherheit beeinträchtigen könnten;
- g) „Falschfahrer“ bezeichnet ein Fahrzeug, das auf der falschen Seite einer Straße mit geteilten Richtungsfahrbahnen und somit entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fährt;
- h) „nicht ausgeschilderte Straßenblockierung“ bezeichnet eine vollständige oder teilweise Blockierung oder Sperrung einer Straße, die nicht angemessen gesichert und ausgeschildert wurde;
- i) „außergewöhnliche Witterungsbedingungen“ bezeichnet ungewöhnliche, widrige oder nicht der Jahreszeit entsprechende Witterungsbedingungen, die die Sicherheit beeinträchtigen könnten;
- j) „Nutzer des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet eine juristische oder natürliche Person, die sich an den Diensten zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen beteiligt, wie öffentliche und private Straßenbetreiber, Verkehrsmanager, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter;
- k) „Endnutzer“ bezeichnet die Fahrer, für die das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen bereitgestellt wird;
- l) „Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet einen Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst, der ein vereinbartes Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Inhalte bereitstellt

und von einer maximalen Zahl von Endnutzern mit minimalem Aufwand genutzt werden kann;

- m) „für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationen“ bezeichnet Daten, die erforderlich sind, um den Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zu erbringen, und mittels privater oder öffentlicher Quellen erhoben werden;
- n) „Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet alle extrahierten, aggregierten und verarbeiteten sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsinformationen, die öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister Endnutzern über jeglichen Übermittlungskanal bereitstellen;
- o) „Zugangspunkt“ bezeichnet einen digitalen Zugangspunkt, an dem die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen, die für die Erreichung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich sind, gesammelt, formatiert und für den Austausch und die Weiterverwendung zur Verfügung gestellt werden;
- p) „unentgeltlich“ bedeutet, dass der Dienst zur Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erbracht wird, ohne dass den Endnutzern dafür am Ort der Nutzung zusätzliche Kosten entstehen.

Artikel 3

Liste von sicherheitsrelevanten Ereignissen und Bedingungen

Der Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen muss mindestens eine der folgenden Kategorien umfassen:

- a) vorübergehend rutschige Fahrbahn;
- b) Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn;
- c) ungesicherte Unfallstellen;
- d) Kurzzeitbaustellen;
- e) eingeschränkte Sicht;
- f) Falschfahrer;
- g) nicht ausgeschilderte Straßenblockierungen;
- h) außergewöhnliche Witterungsbedingungen.

Artikel 4

Inhalt der Informationen

(1) Die Informationen zu den sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen müssen Folgendes umfassen:

- a) Ort des Ereignisses oder der Bedingungen;
- b) Kategorie des Ereignisses oder der Bedingungen gemäß Artikel 3 und, soweit angemessen, kurze Beschreibung;
- c) Ratschläge für das Fahrverhalten, soweit angemessen.

(2) Die Informationen werden nach dem Ende des Ereignisses oder der Bedingungen eingestellt und bei Änderungen des Ereignisses oder der Bedingungen geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 15.

Artikel 5

Bereitstellung des Informationsdienstes

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die Abschnitte des trans-europäischen Straßennetzes, in denen die Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen die Einführung des Dienstes zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich machen.

Diese Straßenabschnitte teilen sie der Kommission mit.

(2) Bei der Bereitstellung des Informationsdienstes werden die Anforderungen der Artikel 6, 7 und 8 erfüllt.

Artikel 6

Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen und Erhebung von Daten

Öffentliche und private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister richten Vorkehrungen zur Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen ein oder nutzen solche Vorkehrungen und erheben die einschlägigen für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsdaten allein zum Zweck der Bereitstellung des Informationsdienstes.

Bei der Einführung dieser Vorkehrungen werden die in nationalem Recht festgelegten Bedingungen und Anforderungen eingehalten.

Artikel 7

Verfügbarkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten

(1) Öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister tauschen die von ihnen gemäß Artikel 6 erhobenen Daten untereinander aus. Dazu stellen sie diese Daten im Format DATEX II (CEN/TS 16157) oder einem mit DATEX II vollständig kompatiblen und interoperablen maschinenlesbaren Format über einen Zugangspunkt zur Verfügung.

(2) Die Mitgliedstaaten verwalten einen nationalen Zugangspunkt für die in Absatz 1 genannten Daten, an dem die Zugangspunkte von öffentlichen und/oder privaten Straßenbetreibern und/oder Dienstleistern, die auf ihrem Hoheitsgebiet tätig sind, zusammengefasst werden.

(3) Die Bereitstellung der Daten für den Austausch und die Weiterverwendung durch alle Nutzer des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erfolgt auf folgende Weise:

- a) diskriminierungsfrei;
- b) innerhalb der Union, unabhängig vom Mitgliedstaat der Niederlassung;
- c) im Einklang mit den in der Richtlinie 2003/98/EG festgelegten Zugangsrechten und -verfahren;
- d) innerhalb eines Zeitraums, der die rechtzeitige Bereitstellung des Informationsdienstes ermöglicht;
- e) über den nationalen Zugangspunkt.

(4) Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister gewährleisten die rechtzeitige Aktualisierung sowie die Qualität der Daten, die über ihren Zugangspunkt zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 8

Verbreitung der Informationen

(1) Öffentliche Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter stellen den Endnutzern das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen vor allen anderen, nicht sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen bereit.

(2) Der Informationsdienst muss folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Bei seiner Bereitstellung ist sichergestellt, dass möglichst viele von dem Ereignis oder den Bedingungen gemäß Artikel 3 betroffene Endnutzer erreicht werden;
- b) er wird von öffentlichen und/oder privaten Straßenbetreibern und/oder Dienstleistern und/oder im Bereich der Verkehrsinformationen tätigen Rundfunkanbietern möglichst unentgeltlich für die Endnutzer erbracht.

(3) Öffentliche und private Straßenbetreiber und Dienstleister arbeiten gemeinsam an einer harmonisierten Darstellung des Inhalts der den Endnutzern bereitgestellten Informationen.

Sie informieren die Endnutzer über die Existenz des Informationsdienstes und die von ihm abgedeckten Bereiche.

Artikel 9

Beurteilung der Einhaltung der Anforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine unabhängige und unparteiische nationale Stelle, die beurteilt, ob die Anforderungen der Artikel 3 bis 8 von öffentlichen und privaten Straßenbetreibern, Dienstleistern und im Bereich der Verkehrsinformationen tätigen Rundfunkanbietern eingehalten werden. Zwei oder mehr Mitgliedstaaten können auch eine gemeinsame Stelle benennen, die die Einhaltung dieser Anforderungen auf dem Hoheitsgebiet der betreffenden Mitgliedstaaten beurteilt.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die nationalen Stellen.

(2) Öffentliche und private Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter übermitteln den benannten nationalen Stellen ihre Identifikationsdaten und eine Beschreibung des von ihnen erbrachten Informationsdienstes sowie eine Erklärung über die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen.

Soweit relevant, muss die Erklärung folgende Angaben enthalten:

- a) die von dem Informationsdienst abgedeckten Kategorien der für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Informationen und das von ihm abgedeckte Straßennetz;
- b) Angaben zum Zugangspunkt, an dem die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen bereitgestellt werden, und zu seinen Nutzungsbedingungen;
- c) das Format der über den Zugangspunkt verfügbaren für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen;
- d) die Mittel zur Übermittlung der Informationen an die Endnutzer.

Öffentliche und private Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter aktualisieren ihre Erklärung über die Einhaltung der Anforderungen bei Änderungen an der Bereitstellung des Dienstes umgehend.

(3) Die benannten nationalen Stellen überprüfen nach dem Zufallsprinzip die Korrektheit der Erklärungen einer Reihe öffentlicher und privater Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätiger Rundfunkanbieter und fordern Nachweise der Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen an.

Die benannten nationalen Stellen berichten den nationalen Behörden jährlich über die vorgelegten Erklärungen sowie über die Ergebnisse ihrer nach dem Zufallsprinzip vorgenommenen Überprüfungen.

Artikel 10

Folgemaßnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung Folgendes mit:

- a) die benannte nationale Stelle, die die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 3 bis 8 beurteilt;

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

Brüssel, den 15. Mai 2013

- b) eine Beschreibung des vorhandenen oder geplanten nationalen Zugangspunkts.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung sowie in jedem darauffolgenden Kalenderjahr Folgendes mit:

- a) die Fortschritte bei der Umsetzung des Informationsdienstes, einschließlich der Kriterien für die Festlegung des Qualitätsniveaus und der Mittel zur Qualitätsüberwachung;
- b) die Ergebnisse der Beurteilung hinsichtlich der Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Anforderungen;
- c) soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen der nationalen Zugangspunkte.

Artikel 11

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

Sie gilt ab dem 1. Oktober 2013. Für Informationsdienste, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits bestehen, gilt sie jedoch ab dem 1. Oktober 2015.

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO