

21.12.12

Vk - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz - IVSG)

A. Problem und Ziel

Mit dem IVSG soll 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 (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) in deutsches Recht umgesetzt werden.

B. Lösung

Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU durch Erlass eines Gesetzes zum Rahmen für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

C. Alternativen

Keine. Es besteht eine Pflicht zur Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bundeshaushalt und für die Haushalte der Länder und Kommunen sind keine Mehrkosten zu erwarten.

Fristablauf: 01.02.13

E. Erfüllungsaufwand

E. 1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E. 2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

In der Zukunft werden die Anforderungen an Anwendungen und Dienste Intelligenter Verkehrssysteme durch Spezifikationen festgelegt. In Abhängigkeit davon, was diese Anforderungen beinhalten, können auch Kosten für die Wirtschaft entstehen, die jedoch noch nicht bezifferbar sind.

E. 3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Verwaltung kann ein Erfüllungsaufwand entstehen, wenn Anwendungen oder Dienste Intelligenter Verkehrssysteme eingeführt werden. Eine Bezifferung ist derzeit nicht möglich, da die Spezifikationen noch nicht erlassen sind. Ein möglicher Erfüllungsaufwand entsteht daher erst durch die die Spezifikationen festlegenden delegierten Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (vgl. Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU).

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 797/12

21.12.12

Vk - In

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im
Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrs-
trägern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz - IVSG)**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 21. Dezember 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der
Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im
Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
(Intelligente Verkehrssysteme Gesetz - IVSG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Fristablauf: 01.02.13

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern
(Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG)¹**

Vom...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Geltungsbereich

Dieses Gesetz gilt für Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Dieses Gesetz gilt nicht für Intelligente Verkehrssysteme, die der öffentlichen Sicherheit oder der Verteidigung dienen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet der Begriff

1. „Intelligente Verkehrssysteme" Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr und an Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden;
2. „Anwendung Intelligenter Verkehrssysteme" ein technisches System, ein Verfahren oder ein Gerät für den Einsatz von Intelligenen Verkehrssystemen;
3. „Dienst Intelligenter Verkehrssysteme" die Bereitstellung einer Anwendung Intelligenter Verkehrssysteme innerhalb eines bestimmten organisatorischen und technischen Rahmens;

¹ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1)

4. „Schnittstelle" eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen diesen dient;
5. „Kontinuität der Dienste" die Fähigkeit zur unionsweiten nahtlosen Bereitstellung von Diensten in Verkehrsnetzen;
6. „Straßendaten" Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur einschließlich fest angebrachter Verkehrszeichen oder ihrer geregelten Sicherheitsmerkmale;
7. „Verkehrsdaten" vergangenheitsbezogene Daten und Echtzeitdaten zum Straßenverkehrszustand;
8. „Reisedaten" Daten wie Fahrpläne und Tarife öffentlicher Verkehrsmittel als erforderliche Grundlage für die Bereitstellung von Reiseinformationen vor und während der Reise zur Erleichterung der Planung, Buchung und Anpassung der Reise;
9. „Spezifikationen" Vorschriften, die die Anforderungen an Intelligente Verkehrssysteme festlegen.

§ 3

Grundsätze für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme

Bei der Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme müssen die zuständigen Behörden die von der Europäischen Kommission nach Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) erlassenen Spezifikationen unter Berücksichtigung der in Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU in ihrer jeweils geltenden Fassung aufgeführten Grundsätze beachten. Personenbezogene Daten dürfen nur erhoben, verarbeitet oder genutzt werden, soweit dies durch eine bundesgesetzliche Regelung ausdrücklich zugelassen oder angeordnet wird.

§ 4

Vorrangige Bereiche

Intelligente Verkehrssysteme können vorrangig für folgende Zwecke eingeführt werden:

1. optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
2. Kontinuität der Dienste Intelligenter Verkehrssysteme in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement;
3. Anwendungen Intelligenter Verkehrssysteme für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

§ 5

Rechtsverordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, unter Berücksichtigung des Artikels 10 der Richtlinie 2010/40/EU durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Anforderungen an Intelligente Verkehrssysteme in den Bereichen nach § 4 unter Berücksichtigung der Anforderungen nach Artikel 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU zu regeln.

§ 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Durch dieses Gesetz wird 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 (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) in deutsches Recht umgesetzt.

I. Ziel und Inhalt der Richtlinie

Ziel der Richtlinie ist es, eine koordinierte und effektive Einführung von Intelligenen Verkehrssystemen im Straßenverkehr im Interesse einer effizienteren, umweltverträglichen und sichereren Mobilität zu gewährleisten. Mit der Richtlinie soll ein Rahmen für die Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme geschaffen und die hierfür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt werden. Die Richtlinie sieht die Ausarbeitung von Spezifikationen und Normen durch die Europäische Kommission für Maßnahmen in den vorrangigen Bereichen der Richtlinie vor. Die Spezifikationen werden von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 7 als delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 AEUV erlassen. Die Richtlinie legt in Artikel 2 die vorrangigen Bereiche und in Artikel 3 die vorrangigen Maßnahmen fest. Artikel 5 legt fest, dass die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen sollen, dass bei der Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie erlassenen Spezifikationen unter Berücksichtigung der in Anhang II der Richtlinie festgelegten Grundsätze angewandt werden. Nach Artikel 5 Absatz 1 entscheidet jeder Mitgliedstaat selbst, ob er auf seinem Hoheitsgebiet solche Anwendungen und Dienste einführt. Die Europäische Kommission strebt an, bis zum 27. Februar 2013 die Spezifikationen für eine oder mehrere der vorrangigen Maßnahmen zu erlassen. Die Richtlinie bestimmt zudem, dass die Europäische Kommission spätestens zwölf Monate nach Erlass der Spezifikationen, die für eine vorrangige Maßnahme erforderlich sind, einen Vorschlag für die Einführung dieser vorrangigen Maßnahme vorlegt.

II. Umsetzungsbedarf in nationales Recht

Artikel 1

Artikel 1 legt den Gegenstand und Anwendungsbereich der Richtlinie fest. Mit der Richtlinie soll ein Rahmen für die Unterstützung einer koordinierten und kohärenten Einführung und Nutzung Intelligenter Verkehrssysteme geschaffen und die hierfür erforderlichen allgemeinen Bedingungen festgelegt werden. Da es in Deutschland bislang keinen Rechtsrahmen über Intelligente Verkehrssysteme gibt, besteht Umsetzungsbedarf.

Artikel 2

Artikel 2 legt die vorrangigen Bereiche für die Ausarbeitung und Anwendung der Spezifikationen und Normen fest. Es besteht Umsetzungsbedarf.

Artikel 3

Artikel 3 bestimmt die vorrangigen Maßnahmen für die Ausarbeitung und Anwendung der Spezifikationen und Normen in den vorrangigen Bereichen. Es besteht kein Umsetzungsbedarf.

Artikel 4

Artikel 4 enthält die für die Richtlinie maßgeblichen Begriffsbestimmungen, denen das IVSG weitgehend folgt.

Artikel 5

Nach Artikel 5 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass bei der Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 erlassenen Spezifikationen im Einklang mit den in Anhang II festgelegten Grundsätzen angewandt werden. Nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 entscheidet jeder Mitgliedstaat selbst, ob er Anwendungen und Dienste Intelligenter Verkehrssysteme einführt. Es besteht Umsetzungsbedarf.

Artikel 6

Artikel 6 beschreibt das Verfahren, nach dem die Europäische Kommission beim Erlass der Spezifikationen vorgeht. Es besteht kein Umsetzungsbedarf.

Artikel 7

Artikel 7 legt fest, dass die Europäische Kommission in Bezug auf Spezifikationen delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 AEUV erlassen kann. Es besteht kein Umsetzungsbedarf.

Artikel 8

Artikel 8 enthält Regelungen über das Verfahren der Verabschiedung von Normen für die Interoperabilität, Kompatibilität und Kontinuität bei der Einführung und dem Betrieb von Intelligenten Verkehrssystemen. Es besteht kein Umsetzungsbedarf.

Artikel 9

Artikel 9 regelt die Verabschiedung von Leitlinien und anderer nicht verbindlicher Maßnahmen durch die Europäische Kommission. Es besteht kein Umsetzungsbedarf.

Artikel 10

Artikel 10 bestimmt, dass die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass bei der Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Anwendung von IVS-Anwendungen und -Diensten die europäischen Vorschriften zum Schutz der Grundrechte und Grundfreiheiten natürlicher Personen, insbesondere die Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EG und der Richtlinie 2002/58/EG eingehalten werden. Die Mitgliedstaaten sollen insbesondere sicherstellen, dass personenbezogene Daten gegen Missbrauch wie unrechtmäßigen Zugriff, Veränderung oder Verlust geschützt sind. Entsprechendem Umsetzungsbedarf tragen § 3 Satz 2 und § 5 Rechnung. Artikel 10 bestimmt zudem, dass die 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 S. 90) Geltung hat. Diese Richtlinie wurde durch das Gesetz über die Weiterverwendung von Informationen öffentlicher Stellen (Informationsweiterverwendungsgesetz) umgesetzt. Ein weiterer Umsetzungsbedarf besteht derzeit nicht.

Artikel 11

Nach Artikel 11 sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Haftungsfragen in Bezug auf Einführung und Nutzung von IVS-Anwendungen und -Diensten in den nach Artikel 6 (von der Europäischen Kommission) erlassenen Spezifikationen im Einklang mit dem Europäischen Recht, insbesondere der Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über

die Haftung für fehlerhafte Produkte sowie nationaler Vorschriften geregelt werden. Die Richtlinie 85/374/EWG wurde mit dem Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte vom 15. Dezember 1989 in deutsches Recht umgesetzt. Zudem gelten die Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Straßenverkehrsgesetzes. Weiterer Umsetzungsbedarf besteht derzeit nicht.

Artikel 12 bis 20

Hinsichtlich der weiteren Vorschriften der Richtlinie 2010/40/EU besteht kein Umsetzungsbedarf.

III. Ziel und wesentlicher Inhalt des IVSG

Das IVSG dient der Umsetzung der 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. Die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme ist ein wichtiger Beitrag, um die Verkehrssicherheit sowie den Verkehrsfluss des Straßenverkehrs weiter zu verbessern. Dabei kann die Einführung von Intelligenen Verkehrssystemen nicht an den Grenzen der Mitgliedstaaten enden. Informationssysteme müssen grenzüberschreitend funktionieren und technische Anforderungen können schon aus Gründen des gemeinsamen Marktes nur auf europäischer Ebene aufgestellt werden. Durch das IVSG werden die zuständigen Behörden verpflichtet, bei der Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 erlassenen Spezifikationen unter Berücksichtigung der in Anhang II festgelegten Grundsätze zu beachten. Ferner sieht § 5 Absatz 1 IVSG vor, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Anforderungen an Intelligente Verkehrssysteme in den vorrangigen Bereichen unter Berücksichtigung der Anforderungen nach Artikel 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU regeln kann. Danach können die von der Europäischen Kommission als delegierte Rechtsakte erlassenen Spezifikationen durch Rechtsverordnung in deutsches Recht umgesetzt werden.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im

gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme erfolgt regelmäßig über die Grenzen eines Bundeslandes hinaus. Zur Wahrung gleicher Rechtsvoraussetzungen ist daher eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich. Der Gesetzesentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

1. Erfüllungsaufwand

Belastungen für die öffentlichen Haushalte können entstehen, wenn Anwendungen oder Dienste Intelligenter Verkehrssysteme eingeführt werden. Eine Bezifferung ist derzeit nicht möglich, da die Spezifikationen von der Europäischen Kommission noch nicht erlassen sind. Ein möglicher Erfüllungsaufwand entsteht daher erst durch die die Spezifikationen festlegenden delegierten Rechtsakte nach Artikel 290 AEUV (vgl. Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU).

In der Zukunft werden die Anforderungen an Anwendungen und Dienste Intelligenter Verkehrssysteme durch Spezifikationen festgelegt. In Abhängigkeit davon, was diese Anforderungen beinhalten, können auch Kosten für die Wirtschaft entstehen, die jedoch noch nicht bezifferbar sind.

2. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

3. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung entstehen nicht.

4. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 (Geltungsbereich)

§ 1 definiert den Geltungsbereich des Gesetzes. Das Gesetz enthält Regelungen über die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Intelligente Verkehrssysteme der öffentlichen Sicherheit und der Verteidigung sind ausgenommen.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

§ 2 enthält die maßgeblichen Begriffsbestimmungen. Dabei wurden weitgehend die in der Richtlinie 2010/40/EU enthaltenden Regelungen übernommen.

Zu § 3 (Grundsätze für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme)

§ 3 enthält die Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme. Die Einführung erfolgt durch die zuständigen Behörden auf Bundes- oder Landesebene. Die zuständigen Behörden müssen bei der Einführung von Anwendungen und Diensten Intelligenter Verkehrssysteme die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 angenommenen Spezifikationen unter Berücksichtigung der in Anhang II festgelegten Grundsätze beachten.

Zu § 4 (Vorrangige Bereiche)

§ 4 legt die vorrangigen Bereiche der Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen fest.

Zu § 5 (Rechtsverordnungsermächtigung)

Mit § 5 wird eine Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschaffen, Anforderungen an Intelligente Verkehrssysteme in den vorrangigen Bereichen nach § 4 unter Berücksichtigung der Anforderungen nach Artikel 5 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU durch Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu regeln. Danach können die von der Europäischen Kommission als delegierte Rechtsakte erlassenen Spezifikationen durch Rechtsverordnung in deutsches Recht umgesetzt werden.

Zu § 6 (Inkrafttreten)

Regelt das Inkrafttreten.

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

NKR-Nr. 2305: Entwurf eines Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG) (BMVBS)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Gesetzes geprüft.

<u>Zusammenfassung</u>	
Bürgerinnen und Bürger	Kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	Kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung	Kein Erfüllungsaufwand
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben, bittet aber das Ressort, ihn über das Fortschreiten des Verfahrens zu unterrichten.	

Im Einzelnen:

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein neuer oder geänderter Erfüllungsaufwand.

Das Ressort stellt nachvollziehbar dar, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Wirtschaft und die Verwaltung der mögliche Erfüllungsaufwand nicht dargestellt werden kann, da die EU-Kommission die entsprechenden Spezifikationen noch erlassen werden. Darüber hinaus, kann die zuständige Behörde entscheiden, ob sie Anwendungen und Dienste Intelligenter Verkehrssysteme einführt. Erst wenn sie diese einführt, sind die Spezifikationen gemäß der 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 zu beachten. Ein möglicher Erfüllungsaufwand ergibt sich dann erst aus den delegierenden Rechtsakten nach Art. 290 AEUV (vgl. Art. 7 der Richtlinie 2010/40/EU), die durch die Spezifikationen festgelegt werden. In diesem Zusammenhang bittet der Nationale Normenkontrollrat das Ressort, ihn über das Fortschreiten des Verfahrens zu unterrichten.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin