

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes

(2. EEMD-Gesetz)

A. Problem und Ziel

Es gibt in Europa eine Vielzahl verschiedener mautpflichtiger Streckennetze und Mautsysteme. Ein Lkw, der europaweit zum Straßengütertransport eingesetzt werden soll, muss bei verschiedenen Mauterhebern registriert und mit mehreren elektronischen Fahrzeuggeräten ausgestattet werden, um die Maut in den verschiedenen Mautgebieten zu zahlen.

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50) (alte Interoperabilitätsrichtlinie) sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11) (EEMD-Entscheidung) wurde ein europäischer elektronischer Mautdienst (EEMD oder Mautdienst) in der Europäischen Union eingeführt. Die Mitgliedstaaten sind nach den unionsrechtlichen Vorgaben verpflichtet, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Dienst in den elektronischen Mautsystemen der EU angeboten werden kann, insbesondere durch die Herstellung der Interoperabilität der Mautsysteme.

Die Einführung des Mautdienstes dient der Entbürokratisierung des grenzüberschreitenden Straßengütertransportes in Europa. Der Mautdienst soll die Entrichtung von Mautgebühren auf Grundlage eines einzigen Vertrages mit einem einzigen Anbieter von mautdienstbezogenen Leistungen (Anbieter), mit nur einem Fahrzeuggerät und über eine Abrechnung in der gesamten Europäischen Union ermöglichen. Die Nutzer der mautdienstbezogenen Leistungen (Nutzer) sollen mit einem Anbieter ihrer Wahl einen Vertrag abschließen können. Der Mautdienst ergänzt die nationalen Mautsysteme. Die Nutzer können auch weiterhin die Mautgebühren in den Mitgliedstaaten unmittelbar an den zuständigen Mauterheber bzw. Betreiber bezahlen.

Mauterheber im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland können der Bund, die Länder und die Kommunen sein, jeweils vertreten durch zuständige Behörden, die für die Benutzung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur Maut erheben. Da derzeit nur für Bundesautobahnen und Bundesstraßen Mautgebühren erhoben werden, ist der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Güterverkehr, zurzeit der einzige Mauterheber in Deutschland.

1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

Die Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG wurde einer Revision unterzogen. Die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) ist am 19.04.2019 in Kraft getreten und ist bis zum 19.10.2021 in deutsches Recht umzusetzen.

Neben der Richtlinie wurden die delegierte Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41) und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49) erlassen. Gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) (Beschluss 94/1/EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. L 1 vom 3. Januar 1994, S.1)) sind die Hoheitsgebiete Liechtensteins, Islands und Norwegens für die Zwecke der Umsetzung der Richtlinie als Teil des Gebiets der Europäischen Union anzusehen. Die Bezeichnung „Europäische Union“ bezeichnet daher hier das Gebiet des EWR.

Durch die Interoperabilitätsrichtlinie sind den Mitgliedstaaten verschiedene Regelungsaufgaben übertragen worden. Dabei ist es den Mitgliedstaaten überlassen, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie entsprechend ihren jeweiligen nationalen Rechtsordnungen sowie den Rahmenbedingungen ihres Mauterhebungssystems zu ergreifen. Im Rahmen der Revision der Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG wurden an bestehenden Regelungen der Richtlinie Änderungen vorgenommen, Inhalte der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG in die Richtlinie überführt und neue Regelungen hinzugefügt. Die neue Richtlinie sieht u.a. erstmalig einen Anspruch der EEMD-Anbieter auf eine Vergütung durch den Bund vor und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU über die Nichtentrichtung der Maut in Bezug auf Daten zum Fahrzeug und Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs über EUCARIS.

2. weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

Durch Änderungen im Mautsystemgesetz wird den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglicht, die Berechnung der Maut künftig einheitlich für alle Nutzer der EEMD-Anbieter vorzunehmen und bietet ihnen damit mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter. Die EEMD-Anbieter sind in Deutschland bislang dazu verpflichtet, die Berechnung der Maut mittels der Erkennung und Tarifierung mautpflichtiger Fahrten ihrer Nutzer selbst durchzuführen. Die zuständigen Behörden können künftig, sofern sie die Berechnung der Maut selbst durchführen, die Erkennung von Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes und die Ermittlung der für die Befahrungen zu entrichtenden Maut selbst vornehmen. Die Berechnung der Maut durch den Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt. Für das derzeit einzige Mautsystem in Deutschland wird im Bundesfernstraßenmautgesetz die Möglichkeit geschaffen, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Berechnung der Maut durchführt.

Der technologische Fortschritt bei der Entwicklung von Fahrzeuggeräten hat dazu geführt, dass bereits jetzt vermehrt Fahrzeuggeräte verwendet werden, die nicht fest in ein Fahrzeug eingebaut werden, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossene Fahrzeuggeräte (sog. „Windshield-OBU“). Es könnten künftig zudem Fahrzeuggeräte eingesetzt werden, deren Bedienung über eine Applikation auf dem Smartphone erfolgt. Die Nutzung dieser Geräte soll durch die Öffnung der mautrechtlichen Vorschriften ermöglicht werden.

Es sollen zudem verschiedene gesetzliche Klarstellungen in den Bereichen Datenschutz, Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren und für statistische Zwecke, Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen und Verwendung des Mautaufkommens vorgenommen werden.

Das vorliegende Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der neuen Interoperabilitätsrichtlinie. Es werden zudem die rechtlichen Änderungen vorgenommen, die für die Berechnung der Maut der EEMD-Nutzer durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder und zur Klarstellung oder Ergänzung bestehender mautrechtlicher Regelungen notwendig sind. Durch die Gesetzesänderungen notwendige Folgeänderungen in den Rechtsverordnungen werden im Wege des Verordnungsgebungsverfahrens vorgenommen.

B. Lösung

Die aufgrund der Revision der Interoperabilitätsrichtlinie und der Schaffung der Möglichkeit der Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder sowie zur Klarstellung bestehender mautrechtlicher Regelungen erforderlichen Änderungen nationaler Vorschriften zur Erhebung von streckenbezogenen Gebühren sollen durch das vorliegende Änderungsgesetz umgesetzt werden.

Die Änderungen erfolgen im Mautsystemgesetz (Artikel 1) und im Bundesfernstraßenmautgesetz (Artikel 2).

Den Abschluss des Artikelgesetzes bildet die Regelung zum Inkrafttreten (Artikel 3).

C. Alternativen

In Bezug auf die Inhalte der Interoperabilitätsrichtlinie bestehen keine anderen Möglichkeiten, da die zwingenden unionsrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden müssen. Die Möglichkeit zur Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr für das bestehende Mautsystem, könnte nicht geschaffen werden. Die Möglichkeit der Berechnung durch die zuständigen Behörden dient jedoch dazu, mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung des Mautsystems und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter zu erlangen. Sie soll zudem die Gebührengerechtigkeit sicherstellen, da die Tarifierung für alle Mautpflichtigen über das gleiche System erfolgt, sie erhöht die Flexibilität für Anpassungen im mautpflichtigen Streckennetz und böte insbesondere für neu in den Markt eintretende Anbieter Vorteile, da das Zulassungsverfahren vereinfacht und die Anfangsinvestitionen für die Tätigkeit in Deutschland verringert werden.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit der Anpassung der Rechtsgrundlagen des Mautdienstes ist keine Veränderung bei den Mauteinnahmen im Einzelplan 12 zu erwarten.

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben. Es entfallen rund 850 Tsd. Euro einmalig auf das Haushaltsjahr 2021 und rund 3,4 Mio. Euro auf die Haushaltsjahre ab 2022. Es entsteht ein zusätzlicher Bedarf von insgesamt 26,5 Planstellen/Stellen im mittleren und gehobenen Dienst beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird der gesamte Aufwand aus den Mauteinnahmen finanziert. Die Mehraufwände sind finanziell im Einzelplan 12 auszugleichen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind vom Mautdienst nicht betroffen. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Mautdienst führt grundsätzlich zu keiner finanziellen oder zeitlichen Belastung von Unternehmen. Beim Mautdienst handelt es sich um einen freiwilligen Dienst, d.h. den mautpflichtigen Unternehmen steht es frei zu entscheiden, ob sie daran teilnehmen wollen. Der Mautdienst dient der zeitlichen und administrativen Entlastung im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Erfolgt die Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden, werden die Anbieter nicht mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren und dem Aufbau und Betrieb der notwendigen technischen Systeme belastet.

Es ist zwar möglich, dass ein Anbieter für die von ihm erbrachten mautdienstbezogenen Leistungen vom Nutzer ein Entgelt verlangt. Jedoch werden die Güterkraftverkehrsunternehmen am Mautdienst nur dann teilnehmen, wenn die von den Anbietern verlangten Entgelte und der zeitliche Aufwand unter den administrativen Kosten und der zeitlichen Belastung liegen, welche die Unternehmen hätten, wenn sie sich – wie bisher – direkt bei den verschiedenen Mauterhebern bzw. den nationalen Betreibern registrieren und mehrere Fahrzeuggeräte in ihren Lkw installieren.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Die Informationspflichten der Anbieter und der Unternehmen werden mit diesem Änderungsgesetz überwiegend nur inhaltlichen Änderungen unterworfen. Es wird lediglich eine bestehende Informationspflicht der Anbieter erweitert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund:

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim Bundesamt für Güterverkehr und beim Kraftfahrt-Bundesamt einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an.

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entstehen jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 530 Euro.

Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rund 600 Tsd. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rund 3,4 Mio. Euro liegen. Die Kosten schließen die Vergütung der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH für die Anpassung und den Betrieb der technischen Systeme ein.

Zusätzlich werden derzeit beim Kraftfahrt-Bundesamt einmalige Kosten für die Einrichtung des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten in Höhe von rund 250 Tsd. Euro und jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 14 Tsd. Euro geschätzt.

Länder und Kommunen:

Die Länder und Kommunen betreiben derzeit keine Mautsysteme. Daher fallen dort keine Kosten im Zusammenhang mit diesem Gesetz an.

Eine Evaluierung der jährlichen Kosten ist nicht erforderlich, da diese aus der Umsetzung von Vorgaben der Europäischen Union entstehen.

F. Weitere Kosten

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

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes¹⁾

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Mautsystemgesetzes

Das Mautsystemgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), das durch Artikel 144 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. elektronische Mautsysteme, soweit die Mauterhebung nicht die Benutzung eines Fahrzeuggerätes durch ein mautpflichtiges Fahrzeug erfordert oder nicht durch automatische Kennzeichenerkennung automatisch festgestellt wird, dass sich ein Fahrzeug auf dem mautpflichtigen Streckennetz befindet,“.

b) In Nummer 2 wird am Ende der Punkt durch das Wort „, oder“ ersetzt.

c) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Parkgebühren“.

2. In § 2 werden nach dem Wort „genommen“ die Wörter „oder betrieben“ eingefügt.

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

„(1) Bund und Länder haben ihre elektronischen Mautsysteme nach Maßgabe des Absatzes 2 so zu betreiben, dass der europäische elektronische Mautdienst, der es Nutzern ermöglicht, die Maut für ein Fahrzeug in mehreren mautpflichtigen Streckennetzen auf Grundlage eines einzigen Vertrags und gegebenenfalls mit einem Bordgerät zu zahlen (Mautdienst), ermöglicht wird. Der Mautdienst wird von Stellen erbracht, die Nutzern durch einen Vertrag Zugang zu mehreren mautpflichtigen Streckennetzen gewähren, die Maut des Mautschuldners an die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständige Behörde zahlen und die im Niederlassungsmitgliedstaat registriert sind (Anbieter).“

¹⁾ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

(2) Die elektronischen Mautsysteme von Bund und Ländern müssen den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) in ihrer jeweils geltenden Fassung und der auf Grund dieses Rechtsaktes erlassenen Rechtsakte der Organe der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union, insbesondere der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41) und der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49), entsprechen.“

4. In § 4 werden nach dem Wort „Leistungen“ die Wörter „als Anbieter“ eingefügt und nach dem Wort „will“ das Wort „(Anbieter)“ gestrichen.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 3 Buchstabe b wird vor dem Wort „Zertifikat“ die Angabe „EG-“ gestrichen und werden die Wörter „Nummer 1 des Anhangs IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
 - b) In Nummer 5 wird das Wort „alle“ durch die Wörter „den nach § 12 Absatz 1 abzudeckenden“ ersetzt.
6. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Streckennetze“ die Wörter „nach Maßgabe des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „einschließlich einer“ durch die Wörter „und die“ ersetzt und die Wörter „eines gleichwertigen Finanzinstruments“ durch die Wörter „ein gleichwertiges Finanzinstrument“ ersetzt.
 - cc) Satz 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Buchstabe b) werden dem Wortlaut die Wörter „der Mitwirkung der Anbieter bei der Berechnung der Maut und“ vorangestellt.
 - bbb) Buchstabe c) wird wie folgt gefasst:

„die technischen Schnittstellen nach Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204, einschließlich des Anlegens von Sperrlisten und Nutzerlisten, den Zugriff darauf und die Übermittlung von Sperrlisten und Nutzerlisten oder Daten daraus“.
 - ccc) In Buchstabe d) werden vor dem Wort „Daten“ die Wörter „Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung und“ eingefügt.

ddd) In Buchstabe f) werden vor dem Wort „Daten“ die Wörter „Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung und“ eingefügt.

eee) Buchstabe j) wird wie folgt gefasst:

„j) der Geschäftsbedingungen, einschließlich der Methode der Berechnung der von der für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes an die Anbieter zu zahlenden Vergütung und der Anforderungen an die Dienstleistungsqualität.“

fff) In Buchstabe l) wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

ggg) In Buchstabe m) wird der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt.

hhh) Nach dem Buchstaben m) wird der folgende Buchstabe n) angefügt:

„n) der Vermittlungsstelle nach § 28.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die jeweils für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden haben die Angaben nach Absatz 1 so rechtzeitig an das Bundesamt für Güterverkehr zur Aufnahme in das Mautdienstregister nach § 21 Absatz 1 zu übermitteln, dass die Zulassung von Anbietern oder die Wiederholung von Teilen des Zulassungsverfahrens spätestens einen Monat vor Beginn der Mauterhebung auf Grundlage der Angaben nach Absatz 1 abgeschlossen werden kann.“

c) In Absatz 4 Satz 1 wird das Wort „ferner“ gestrichen.

7. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Vergütung

(1) Die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes oder eines Landes zahlt jedem zugelassenen Anbieter eine Vergütung. Die Methode der Berechnung wird von der zuständigen Behörde transparent, diskriminierungsfrei und für alle für das jeweilige mautpflichtige Streckennetz zugelassenen Anbieter identisch festgelegt und in den Gebietsvorgaben nach § 9 veröffentlicht.

(2) In mautpflichtigen Streckennetzen mit einem Betreiber, dem der Betrieb eines Systems zur Erhebung der Maut übertragen oder der beauftragt wurde, an der Erhebung der Maut mitzuwirken, muss die Methode der Berechnung der Vergütung der Anbieter derselben Struktur folgen wie bei der Vergütung vergleichbarer Dienste des Betreibers. Die Höhe der Vergütung der Anbieter kann sich von der Vergütung des Betreibers unterscheiden, soweit

1. der Betreiber eine Vergütung für Kosten für die Erfüllung von Anforderungen und Verpflichtungen erhält, die nicht für die Anbieter gelten, und
2. die zuständige Behörde von der Vergütung der Anbieter feste Entgelte für die Kosten, die ihr für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines den Anforderungen des Mautdienstes entsprechenden Systems in seinem maut-

pflichtigen Streckennetz entstehen, einschließlich der Zulassungskosten, abziehen, sofern diese nicht in der Maut enthalten sind.“

8. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Jeder Anbieter ist verpflichtet, innerhalb von 36 Monaten nach seiner Registrierung Zulassungsverträge über alle mautpflichtigen Streckennetze mit elektronischen Mautsystemen im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/520 in mindestens vier Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum abzuschließen. Jeder Anbieter ist verpflichtet, innerhalb von 24 Monaten nach dem Abschluss des ersten Zulassungsvertrags in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum Zulassungsverträge über alle zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetze in diesem Mitgliedstaat oder Vertragsstaat abzuschließen, soweit der Mauterheber in dem jeweiligen zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetz die Vorgaben in Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 beachtet. Soweit die Abdeckung nach Satz 1 nicht mehr gegeben ist, ist der Anbieter verpflichtet, die vollständige Abdeckung unverzüglich wiederherzustellen.“

b) In Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Jeder beim Bundesamt für Güterverkehr registrierte Anbieter ist verpflichtet, Informationen über die von ihm abgedeckten mautpflichtigen Streckennetze sowie die eintretenden Änderungen unverzüglich zu veröffentlichen und innerhalb eines Monats nach der Registrierung ausführliche Pläne für die Erweiterung seiner Dienste auf weitere mautpflichtige Streckennetze zu veröffentlichen und jährlich zu aktualisieren.“

9. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Ein zugelassener Anbieter hat seinen Nutzern auf deren Anforderung Fahrzeuggeräte zur Verfügung zu stellen, die den in der Richtlinie (EU) 2019/520, der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62) und der Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79) festgelegten technischen Anforderungen entsprechen. Auf Verlangen des Bundesamtes für Güterverkehr hat der Anbieter nachzuweisen, dass die Anforderung nach Satz 1 erfüllt wird.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die beim Bundesamt für Güterverkehr registrierten Anbieter sind verpflichtet, Nutzern die Bedingungen offenzulegen, die sie den Verträgen mit ihren Nutzern zu Grunde legen. Anbieter müssen die Nutzer bei Abschluss eines Vertrags über gültige Zahlungsmittel sowie gemäß der 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 (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1) über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten und ihre Rechte aus den

geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten informieren.“

10. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Unverändertheit“ durch das Wort „Unveränderlichkeit“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräten“ die Wörter „und in der Applikation der Mobilgeräte“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „resultieren“ die Wörter „oder daraus, dass die Konfiguration von veränderlichen oder unveränderlichen Merkmalen für die Fahrzeugklassifizierung in der Applikation des Mobilgerätes von der im Fahrzeuggerät abweicht“ eingefügt.
- c) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 und 4 angefügt:

„(3) Jeder zugelassene Anbieter stellt der zuständigen Behörde des Bundes oder der Länder die Informationen zur Verfügung, die die zuständige Behörde benötigt, um die Maut für die Fahrzeuge der Nutzer zu berechnen und zu erheben. Jeder zugelassene Anbieter stellt der zuständigen Behörde des Bundes oder der Länder alle erforderlichen Informationen bereit, um die Berechnung der von dem Anbieter für die Fahrzeuge seiner Nutzer geschuldeten Maut überprüfen zu können.

(4) Jeder zugelassene Anbieter ist verpflichtet, die zuständige Behörde des Bundes oder der Länder bei der Durchführung der Nacherhebung von Maut und der Kontrolle zu unterstützen und bei Verdacht auf die Nichtentrichtung der Maut eines Nutzers der zuständigen Behörde auf Anfrage die Daten zu dem an der mutmaßlichen Nichtentrichtung der Maut beteiligten Fahrzeug und zu dem Eigentümer oder Halter dieses Fahrzeugs unverzüglich zu übermitteln.“

11. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 werden folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

„Sofern das Fahrzeuggerät über eine Applikation im Mobilgerät des Nutzers gesteuert wird, haben Nutzer auch sicherzustellen, dass das Mobilgerät, das mit dem Fahrzeuggerät verbunden ist, während des Einsatzes in den zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetzen funktionsfähig ist. Werden zwei oder mehr Fahrzeuggeräte in einem Fahrzeug installiert oder mitgeführt, hat der Nutzer das entsprechende Fahrzeuggerät für das konkrete zum Mautdienst gehörende mautpflichtige Streckennetz zu nutzen oder zu aktivieren.“
- b) In Absatz 4 Satz 1 werden im ersten Satzteil nach dem Wort „Fahrzeuggeräte“ die Wörter „und die Applikation der mit den Fahrzeuggeräten verbundenen Mobilgeräte“ eingefügt und im zweiten Satzteil nach dem Wort „Fahrzeuggeräte“ die Wörter „und die Applikation“ eingefügt

12. § 16 Absatz 6 wird aufgehoben.

13. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die jeweils für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden müssen die Informationen, die für die Berechnung der Maut in dem jeweiligen mautpflichtigen Streckennetz und für die Durchführung der Mauttransaktion erforderlich sind (Maut-Basisdaten), vorgeben.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 wird das Wort „Fahrzeugarten“ durch das Wort „Fahrzeuge“ ersetzt.

bb) In Nummer 4 werden die Wörter „Klassifizierung der Fahrzeugarten“ durch das Wort „Fahrzeugklassifizierung“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die in Absatz 2 genannten Maut-Basisdaten und jede Änderung sind dem Bundesamt für Güterverkehr entsprechend der Frist in § 9 Absatz 2 schriftlich mitzuteilen.“

14. § 18 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Berechnung der Maut ist vom Bund und den Ländern auf der Grundlage einer Klassifizierung der Fahrzeuge festzulegen. Die Fahrzeuge dürfen nur nach Anhang I der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 klassifiziert werden.

(2) Die für die Erhebung der Maut im Bund und in den Ländern zuständigen Behörden übermitteln dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mindestens sechs Monate vor der Einführung neuer Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung Informationen über die Einführung der neuen Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterrichtet die Kommission, die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und die Anbieter sechs Monate vor der Einführung der neuen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung über die Einführung.“

15. § 19 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Bund und Länder können von einem zugelassenen Anbieter für alle von diesem verwalteten Nutzerkonten neben den Zahlungen bei nachgewiesenen Mautbuchungsnachweisen oder Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung zu einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes auch Zahlungen im Fall der nachweislichen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises oder von Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung zu einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes verlangen.“

16. § 20 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber und Anbieter haben ihre Buchführung so zu gestalten, dass eine eindeutige Unterscheidung der Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter von den Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten möglich ist. Ein Ausgleich von Gewinnen und Verlusten zwischen der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter und sonstigen Tätigkeiten darf nicht erfolgen. Die Informationen über die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter werden der Vermittlungsstelle nach § 28 Absatz 1 oder dem zuständigen Gericht auf Anfrage bereitgestellt.“

17. § 21 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 2 wird am Ende der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt.
 - bb) Es wird folgende Nummer 3 angefügt:
 - „3. Name und Adresse der zentralen Anlaufstelle nach § 35, einschließlich deren zentraler E-Mail-Adresse und deren zentraler Telefonnummer.“
 - b) In Absatz 4 werden die Wörter „den registerführenden Stellen in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sowie“ gestrichen.
- 18. In § 22 Absatz 2 werden die Wörter „2004/52/EG, der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „(EU) 2019/520, der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 und der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- 19. § 23 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „IV Nummer 1 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „III Ziffer I bis IV der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „IV Nummer 2 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „III Ziffer V der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
 - c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „IV Nummer 3 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „III Ziffer VI der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
 - d) Es wird folgender Absatz 5 angefügt:
 - „(5) Die für die Erhebung einer Maut im Bund und in den Ländern zuständigen Behörden richten für das jeweilige mautpflichtige Streckennetz eine Testumgebung ein, in der ein Anbieter oder seine Bevollmächtigten die Gebrauchstauglichkeit seiner Fahrzeuggeräte prüfen können und eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss der entsprechenden Tests erhalten können. Die zuständigen Behörden können eine einheitliche Testumgebung für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz einrichten und einem Bevollmächtigten ermöglichen, die Gebrauchstauglichkeit einer Art von Fahrzeuggeräten für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz zu prüfen. Die zuständigen Behörden können von den Anbietern oder von deren Bevollmächtigten ein Entgelt für die Durchführung der entsprechenden Tests verlangen.“
- 20. § 25 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräten“ die Wörter „und bei der Applikation des Mobilgerätes, das mit dem Fahrzeuggerät verbunden ist,“ eingefügt und vor dem Wort „Fahrzeugklassifizierung“ die Wörter „Merkmale für die“ eingefügt.

- b) In Absatz 2 wird die Angabe „2004/52/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ ersetzt und das Wort „Fahrzeugarten“ durch das Wort „Fahrzeuge“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräten“ die Wörter „und bei der Applikation des Mobilgerätes, das mit dem Fahrzeuggerät verbunden ist,“ eingefügt.
- d) In Absatz 4 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Sie können eigene Hardware und Software nutzen oder Elemente anderer im Fahrzeug vorhandener Hardware und Software verwenden, wenn diese insbesondere den Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutz-Grundverordnung entsprechen.“

21. § 27 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „2004/52/EG und Artikel 17 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang V der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „(EU) 2019/520 und des Anhangs III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Die Anforderungen des Anhangs III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.“

- c) In Absatz 5 wird nach den Wörtern „Kriterien nach Absatz“ die Angabe „2 Satz 2“ durch die Angabe „3 Satz 3“ ersetzt, nach dem Wort „Artikel“ die Angabe „5“ durch die Angabe „31“ ersetzt und die Angabe „2004/52/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ ersetzt.

22. § 28 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „überträgt“ die Wörter „einer Behörde oder“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Kosten und Risiken der Vertragsparteien angemessen widerspiegeln“ durch die Wörter „dass die Vergütung der Anbieter nach § 10a erfolgt“ ersetzt.
- c) In Absatz 6 werden die Wörter „die Grundsätze und Methodik ihrer Arbeit“ durch die Wörter „ihre Arbeit, Leitlinien und Verfahren“ ersetzt.

23. In § 32 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „2004/52/EG, der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ ersetzt.

24. Es werden folgende §§ 33 bis 35 angefügt:

„§ 33

Austausch von Informationen über die Nichtentrichtung der Maut

(1) Die nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch von Fahrzeug- und Halterdaten im Sinne des Artikels 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Identifizierung des Fahrzeugs und des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das der Verdacht besteht, dass die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde, ist

1. für Abrufe der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes das Kraftfahrt-Bundesamt und
2. für Abrufe aus den Fahrzeugregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum das Bundesamt für Güterverkehr.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt darf die nach § 33 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes gespeicherten und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister durch Abruf im automatisierten Verfahren nach § 37a Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes an die nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Zweck übermitteln.

(3) Das Bundesamt für Güterverkehr darf die für eine Suche erforderlichen und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten an eine nationale Kontaktstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 übermitteln sowie die hierauf von dieser bereitgestellten und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Auskunftsdaten verarbeiten. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die bereitgestellten und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Auskunftsdaten an die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder zu dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Zweck weiterübermitteln, sofern es nicht selbst die zuständige Behörde ist. Die Daten sind bei Weiterübermittlung nach Satz 2 vom Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich nach Weiterübermittlung der bereitgestellten Auskunftsdaten an die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder zu löschen.

(4) Die Übermittlungen nach den Absätzen 2 und 3 dürfen nur unter Verwendung des vollständigen amtlichen Kennzeichens im in Artikel 23 Absatz 3 und 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 beschriebenen Verfahren durchgeführt werden.

(5) Die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder dürfen die für eine Abfrage nach Absatz 3 erforderlichen und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten an eine nationale Kontaktstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 übermitteln sowie die hierauf von dieser bereitgestellten und in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Auskunftsdaten zu dem in Absatz 1 Satz 1 genannten Zweck verarbeiten. Die bereitgestellten Daten sind von den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder unverzüglich zu löschen,

1. sobald feststeht, dass die Maut entrichtet worden ist und ein Mauterstattungsverlangen nicht zulässig ist oder ein Mauterstattungsverlangen nicht fristgerecht gestellt worden ist,
2. sobald ein eingeleitetes Mauterstattungsverfahren abgeschlossen ist.

Ist festgestellt worden, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, sind die bereitgestellten Daten von den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder zwei Jahre, nachdem die Daten erstmalig gespeichert worden sind, zu löschen.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt teilt einem betroffenen Halter (betroffene Person) auf Anfrage für den von ihm benannten Zeitraum unverzüglich mit, welche nach § 33 Absatz 1 Straßenverkehrsgesetz gespeicherten personenbezogenen Daten dem Mitgliedstaat oder anderen Vertragsstaat, in dem die Maut nicht entrichtet wurde, übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des genannten Mitgliedstaats.

§ 34

Informationsschreiben über die Nichtentrichtung der Maut

(1) Hat die zuständige Behörde des Bundes oder eines Landes den Verdacht, dass die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde, und den Halter oder Eigentümer eines Kraftfahrzeugs auf Grund einer Abfrage im Sinne des Artikels 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 ermittelt, übersendet sie der ermittelten Person ein Informationsschreiben nach Anhang II der Richtlinie (EU) 2019/520. In dem Informationsschreiben werden die Art der Nichtentrichtung, der Ort und die Zeit der Nichtentrichtung, die anwendbaren Rechtsvorschriften sowie die vorgesehenen Rechtsfolgen angegeben.

(2) Das Informationsschreiben ist in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates zu übermitteln, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

§ 35

Zentrale Anlaufstelle

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur benennt eine zentrale Anlaufstelle für Anbieter, wenn mindestens zwei elektronische Mautsysteme in Deutschland betrieben werden. Die Benennung ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger bekannt zu geben und die Kontaktdaten sind interessierten Anbietern auf Anfrage zur Verfügung zu stellen. Die zentrale Anlaufstelle hat die Aufgabe, auf Antrag eines Anbieters Kontakte zwischen dem Anbieter und den für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden zu erleichtern und zu koordinieren.“

Artikel 2

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 8 wird das Wort „eingebauten“ durch das Wort „befindlichen“ ersetzt.
- bb) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Nutzers“ die Wörter „und einer Fahrt zugeordnete Kostenstelle“ eingefügt.
- cc) In Nummer 10 werden die Wörter „eingebauten oder im Fahrzeug angebrachten“ durch das Wort „befindlichen“ ersetzt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer von Anbietern im Sinne des § 10 Absatz 1 und des § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes, einschließlich des Erkennungsprozesses und der Ermittlung der abschnittsbezogenen Erhebungsdaten und der Erstellung der Mautbuchungsnachweise, durch das Bundesamt für Güterverkehr, sind die Anbieter im Sinne des § 10 Absatz 1 und des § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes verpflichtet, dem Bundesamt für Güterverkehr zu diesem Zweck die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5, 6, 7 b), 8 bis 10 genannten Daten zu übermitteln. Nach Abschluss des Erkennungsprozesses übermittelt das Bundesamt für Güterverkehr den Anbietern im Sinne des § 10 Absatz 1 und des § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes die Mautbuchungsnachweise. Das Bundesamt für Güterverkehr kann den Betreiber mit der Berechnung der Maut beauftragen. § 4 Absatz 3 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.“

2. § 4f wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 2 werden am Ende die Wörter „soweit diese durch den Anbieter erfolgt,“ angefügt.

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 12 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
- bb) In Nummer 13 wird am Ende der Punkt durch das Wort „sowie“ ersetzt.

cc) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 14 angefügt:

„14. zu der Vergütung des Anbieters.“

3. § 4j wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden im ersten Satzteil den Wörtern „Die nach“ die Wörter „Der Betreiber und“ vorangestellt und im zweiten Satzteil nach den Wörtern „die der Anbieter“ die Wörter „der Betreiber oder“ eingefügt.

- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „haben“ die Wörter „der Betreiber und“ eingefügt.
 - c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Überwachung“ die Wörter „des Betreibers und“ eingefügt.
4. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 7 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräts“ die Wörter „sowie Informationen zu gesperrten Fahrzeuggeräten inklusive des Zeitraums der Sperrung und des Sperrgrundes“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 8 wird am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt.
 - cc) Es wird folgende Nummer 9 angefügt:

„9. Bedienungsdaten des Fahrzeuggeräts.“
 - b) In Absatz 3 wird nach Satz 3 folgender Satz 4 angefügt:

„Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, darf das Bundesamt für Güterverkehr die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 auch zur Überwachung der Anbieter nach §§ 4e und 4f verarbeiten.“
5. In § 8 Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:
- „Der Bescheid kann mit Nebenbestimmungen versehen werden.“
6. Nach § 8a wird folgender § 8b eingefügt:

„§ 8b

Aufrechnungsverbot

Gegen Mautforderungen, die durch Verwaltungsakt nach § 7 Absatz 7 Satz 1 und § 8 Absatz 1 Satz 1 und 2 festgesetzt werden, ist die Aufrechnung nicht zulässig.“

7. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort „Geschäftsstatistiken“ durch das Wort „Statistiken“ ersetzt.
 - b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:

„Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 und nach § 4 Absatz 3a Satz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 gespeicherten Daten sind unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, vom Betreiber und vom Anbieter nach den §§ 4e und 4f automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen zu löschen. Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, gilt Satz 1 für das Bundesamt für Güterverkehr entsprechend. Die Anbieter nach den §§ 4e und 4f müssen die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 unverzüglich nach dem Empfang der Mautbuchungsnachweise nach § 4

Absatz 3a Satz 2 löschen, spätestens aber 72 Stunden nach der Übermittlung der Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 an das Bundesamt für Güterverkehr.“

- c) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „zur Erstellung von Geschäftsstatistiken“ durch die Wörter „für statistische Zwecke“ ersetzt.
8. In § 10 wird nach Absatz 3 folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Kann in einem Bußgeldverfahren wegen einer Zuwiderhandlung gegen Absatz 1 Nummer 1 und 2 der Führer des Motorfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Motorfahrzeugs oder demjenigen, der über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat dann auch seine Auslagen zu tragen. Von einer Entscheidung nach Satz 1 wird abgesehen, wenn es unbillig wäre, den Halter des Motorfahrzeugs oder denjenigen, der über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, mit den Kosten zu belasten. § 25a Absatz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes gelten entsprechend.“
9. In § 11 Absatz 4 Nummer 2 werden die Wörter „dem europäischen elektronischen Mautdienst nach § 4a und“ gestrichen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 2021 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das vorliegende Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520. Es werden zudem die rechtlichen Änderungen vorgenommen, die die Berechnung der Maut für den europäischen elektronischen Mautdienst (EEMD) durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglichen, und Anpassungen an weiteren mautrechtlichen Vorschriften vorgenommen.

1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

Die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) (Interoperabilitätsrichtlinie) ist am 19.04.2019 in Kraft getreten und ist bis zum 19.10.2021 in deutsches Recht umzusetzen. Sie bildet die unionsrechtliche Rechtsgrundlage des EEMD und ist das Ergebnis der Revision der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50) (alte Interoperabilitätsrichtlinie). Es wurden dabei auch Regelungen der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11) (EEMD-Entscheidung) in die Interoperabilitätsrichtlinie aufgenommen. Neben der Richtlinie wurden die delegierte Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41) und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49) erlassen. Diese sind aufgrund ihrer Unmittelbaren Geltung nicht in nationales Recht umzusetzen.

Die alte Interoperabilitätsrichtlinie wurde mit dem Mautsystemgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3692) in nationales Recht umgesetzt. Die Vorgaben der EEMD-Entscheidung wurden mittels des Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), mit dem das Mautsystemgesetz neu gefasst und das Bundesfernstraßenmautgesetz sowie die Lkw-Maut-Verordnung um Regelungen zum EEMD erweitert wurden, umgesetzt. Zudem wurden auf Grundlage des Mautsystemgesetzes die Verordnung über die Führung des Mautdienstregisters (BGBl. I S. 1854), die Verordnung zur Registrierung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen (BGBl. I S. 1850) und die Verordnung zur Regelung des Vermittlungsverfahrens nach dem Mautsystemgesetz (BGBl. I S. 1855) erlassen. Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage des Bundesfernstraßenmautgesetzes und der Verordnung zur Übertragung von Befugnissen zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesamt für Güterverkehr vom 14. Januar 2016 (BAnz AT 26.01.2016 V1) die Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V1) und die Verordnung über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz vom 20. März

2018 (BAnz AT 27.03.2018 V2) erlassen. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz werden die Änderungen und neuen Regelungsbereiche der Interoperabilitätsrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Es erfolgen keine Änderungen, soweit die bestehenden Regelungen mit den unionsrechtlichen Vorgaben übereinstimmen.

Gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) (Beschluss 94/1/EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. L 1 vom 3. Januar 1994, S.1)) sind die Hoheitsgebiete Liechtensteins, Islands und Norwegens für die Zwecke der Umsetzung der Richtlinie als Teil des Gebiets der Europäischen Union anzusehen. Die Bezeichnung „Europäische Union“ in dieser Begründung bezeichnet daher das Gebiet des EWR.

2. weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

Durch Änderungen im Mautsystemgesetz wird den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglicht, die Berechnung der Maut künftig einheitlich für alle Nutzer der EEMD-Anbieter vorzunehmen und bietet ihnen damit mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter. Die EEMD-Anbieter sind in Deutschland bislang dazu verpflichtet, die Berechnung der Maut mittels der Erkennung und Tarifierung maupflichtiger Fahrten ihrer Nutzer selbst durchzuführen. Die zuständigen Behörden können künftig, sofern sie die Berechnung der Maut selbst durchführen, die Erkennung von Befahrungen des maupflichtigen Streckennetzes und die Ermittlung der für die Befahrungen zu entrichtenden Maut selbst vornehmen. Die Berechnung der Maut durch den Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt. Für das derzeit einzige Mautsystem in Deutschland wird im Bundesfernstraßenmautgesetz die Möglichkeit geschaffen, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Berechnung der Maut durchführt und den Betreiber mit der Berechnung beauftragt.

Der technologische Fortschritt bei der Entwicklung von Fahrzeuggeräten hat dazu geführt, dass bereits jetzt vermehrt Fahrzeuggeräte verwendet werden, die nicht fest in ein Fahrzeug eingebaut werden, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossene Fahrzeuggeräte (sog. „Windshield-OBU“). Es könnten künftig zudem Fahrzeuggeräte eingesetzt werden, deren Bedienung über eine Applikation auf dem Smartphone erfolgt. Die Nutzung dieser Geräte soll durch die Öffnung der mautrechtlichen Vorschriften ermöglicht werden. Es sollen zudem verschiedene gesetzliche Klarstellungen in den Bereichen Datenschutz, Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren und statistische Zwecke, Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen und Verwendung des Mautaufkommens vorgenommen werden.

Das vorliegende Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der neuen Interoperabilitätsrichtlinie. Die Notwendigkeit der Regelungen ergibt sich aus Artikel 32 der Interoperabilitätsrichtlinie, nach dem die Mitgliedstaaten bis zum 19.10.2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den an die Mitgliedstaaten gerichteten Vorgaben der Richtlinie nachzukommen, erlassen und veröffentlichen müssen. Es werden zudem die rechtlichen Änderungen vorgenommen, die die Berechnung der Maut für Nutzer des EEMD durch die zuständigen Behörden des Bundes oder eines Landes ermöglichen und zur Klarstellung bestehender mautrechtlicher Regelungen notwendig sind. Die Berechnung der Maut für Nutzer des EEMD durch die zuständigen Behörden des Bundes oder eines Landes erfordert insbesondere datenschutzrechtliche Regelungen in Bezug auf die Verarbeitung der Daten, einschließlich der Erhebung, Übermittlung, Nutzung und Löschung. Die Änderung verschiedener mautrechtlicher Regelungen ist zur Klarstellung bei der Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, zur Klarstellung der Nutzung von Mautdaten für statistische Zwecke, in Bezug auf die Aufrechnung gegen Mautforderungen und die Verwendung des Mautauf-

kommens notwendig. Durch die Gesetzesänderungen notwendige Folgeänderungen in den Rechtsverordnungen werden im Wege des Ordnungsgebungsverfahrens vorgenommen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

Zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 erfolgt in Artikel 1 die Anpassung des Gesetzeswortlauts an geänderte unionsrechtliche Regelungen und die Aufnahme neuer Regelungen, die auf unionsrechtlichen Neuregelungen beruhen.

Die Richtlinie (EU) 2019/520 enthält insbesondere folgende neue Vorgaben:

- Verzicht auf die Abdeckung sämtlicher Mautgebiete der EU als Voraussetzung für die Erbringung des Mautdienstes (Artikel 5 der Richtlinie - siehe § 12 Mautsystemgesetz)
- Verpflichtung der Anbieter zur Übermittlung der notwendigen Informationen zur Berechnung oder Überprüfung der Berechnung der Maut an die zuständigen Behörden und Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden bei einem Verdacht auf die Nichtentrichtung der Maut (Artikel 5 der Richtlinie - siehe § 14 Mautsystemgesetz)
- Anspruch der Anbieter auf Zahlung einer Vergütung durch den Mauterheber (Artikel 7 der Richtlinie - siehe § 10a Mautsystemgesetz)
- Erweiterung der Vorgaben für die Buchführung und das Verbot von Quersubventionen auf Betreiber (Artikel 9 der Richtlinie - siehe § 20 Mautsystemgesetz)
- Benennung einer zentralen Anlaufstelle, sofern mehr als ein Mautgebiet in einem Mitgliedstaat liegt (Artikel 18 der Richtlinie - siehe § 35 Mautsystemgesetz)
- Austausch von Informationen in Bezug auf Fahrzeug- und Halterdaten im Fall des Verdachts der Nichtentrichtung der Maut zwischen den Mitgliedstaaten und Versand von Informationsschreiben an Betroffene - Bundesamt für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt können künftig als nationale Kontaktstellen über das europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS) zum Zweck der Identifizierung des Fahrzeugs oder Eigentümers bzw. Halters eines Fahrzeugs, für das der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, Fahrzeug- und Halterdaten mit den nationalen Kontaktstellen der anderen EU-Mitgliedstaaten austauschen (Artikel 23 ff. der Richtlinie - siehe §§ 33 und 34 Mautsystemgesetz)

Im Übrigen enthält die Richtlinie Änderungen bestehender Verpflichtungen, einschließlich Erweiterungen, deren Umsetzung durch die Anpassung der bestehenden Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung 2009/750/EG in Artikel 1 dieses Gesetzes erfolgt. Die in Artikel 1 des Gesetzes aufgenommenen Änderungen und Neuregelungen führen zu Folgeanpassungen durch den Artikel 2 dieses Gesetzes in Vorschriften, die auf das Mautsystemgesetz Bezug nehmen oder dessen Vorschriften für das bestehende Lkw-Mautsystem ausgestalten. In Artikel 1 werden zudem die Verweise auf die Richtlinie 2004/52/EG und die Entscheidung 2009/750/EG durch Verweise auf die Richtlinie (EU) 2019/520, die delegierte Verordnung (EU) 2020/203 und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

2. weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

Die Verpflichtung der Anbieter zur Übermittlung der notwendigen Informationen zur Berechnung der Maut für die Fahrzeuge der EEMD-Nutzer an die zuständigen Behörden wird durch Artikel 1 des Gesetzes in § 14 Absatz 3 Mautsystemgesetz für alle bestehenden und künftigen elektronischen Mautsysteme in Deutschland eingeführt (siehe Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie), um den Behörden die Berechnung der Maut zu ermöglichen und bietet ihnen damit mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter. Die Berechnung der Maut auf Basis von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung (zulässiges Gesamtgewicht, Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse) erfolgt im einzigen Mautgebiet in Deutschland für die Nutzer des EEMD bislang durch die EEMD-Anbieter. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr werden durch Artikel 2 dieses Gesetzes geschaffen, indem in § 4 Absatz 3 Satz 7 und Absatz 3a Bundesfernstraßenmautgesetz die Übermittlung der Positionsdaten und der Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines mautpflichtigen Fahrzeugs von EEMD-Anbietern an das Bundesamt für Güterverkehr und die Durchführung des Erkennungsprozesses geregelt werden. Die strenge Zweckbindung der Mautdaten wird ausdrücklich auf die in diesem Rahmen verarbeiteten Daten erstreckt. Die Regelungen über den Umfang der Mitwirkung der EEMD-Anbieter an der Berechnung der Maut erfolgen in den Gebietsvorgaben (Änderung § 9 Absatz 1 Mautsystemgesetz durch Artikel 1 dieses Gesetzes).

Der Betrieb der EEMD-Vermittlungsstelle soll durch eine Änderung in Artikel 1 des Gesetzes künftig auch an eine Behörde übertragen werden können (§ 28 Mautsystemgesetz). Die rechtlichen Vorgaben zur Nutzung von Fahrzeuggeräten für die Mauterhebung werden durch Artikel 2 ergänzt, um die Nutzung von Fahrzeuggeräten zu ermöglichen, die nicht fest eingebaut werden, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossen (sog. „Windshield-OBU“) oder über eine Applikation auf dem Smartphone bedient werden. Es werden in Artikel 2 zudem verschiedene gesetzliche Ergänzungen und Klarstellungen in den Bereichen Datenschutz (§§ 4j, 7, 9 Bundesfernstraßenmautgesetz), Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren (§ 7 Bundesfernstraßenmautgesetz) und für statistische Zwecke (§ 9 Bundesfernstraßenmautgesetz), Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen (§ 8b Bundesfernstraßenmautgesetz) und Verwendung des Mautaufkommens (§ 11 Bundesfernstraßenmautgesetz) vorgenommen.

III. Alternativen

In Bezug auf die Inhalte der Interoperabilitätsrichtlinie bestehen keine anderen Möglichkeiten, da die zwingenden unionsrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden müssen. Die Möglichkeit zur Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr für das bestehende Mautsystem, könnte nicht geschaffen werden. Die Möglichkeit der Berechnung durch die zuständigen Behörden dient jedoch dazu, mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung des Mautsystems und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter zu erlangen. Sie soll zudem die Gebührengerechtigkeit sicherstellen, da die Tarifierung für alle mautpflichtigen Fahrzeuge über das gleiche System erfolgt, sie erhöht die Flexibilität für Anpassungen im mautpflichtigen Streckennetz und böte insbesondere für neu in den Markt eintretende Anbieter Vorteile, da das Zulassungsverfahren vereinfacht und die Anfangsinvestitionen für die Tätigkeit in Deutschland verringert würden. Die weiteren Änderungen dienen der Klarstellung und besitzen insoweit ebenfalls keine Alternative.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz liegen vor.

Der Bund hat im Bereich des Artikels 1 (Mautsystemgesetz) das Gesetzgebungsrecht, weil das unionsrechtlich vorgegebene Ziel eines einheitlichen Standards für die Art der elektronischen Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nur durch eine bundesgesetzliche Regelung erreicht werden kann. Der Markt für Straßengüterbeförderung weist insgesamt erkennbar über die Grenzen eines Landes oder einer Kommune hinaus. Die Vorteile, die sich unter Kosten-, Sicherheits- und Rechtsaspekten aus einem interoperablen Zusammenspiel der Technik elektronischer Mautsysteme ergeben, können nur durch eine bundeseinheitliche Regelung erreicht werden. Ohne eine solche Regelung bestünde die Gefahr einer Marktfragmentierung, durch die der freie Verkehrsfluss im Transportgewerbe behindert und damit der einheitliche Wirtschaftsraum, insbesondere hinsichtlich des Güterausstausches, beeinträchtigt würde. Dies wäre der Gesamtwirtschaft in erheblichem Umfang abträglich. Bundesgesetzliche Bestimmungen sind in diesem Bereich somit unabdingbar, weil nur durch einheitliche Regelungen technische und administrative Schranken für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Bundesgebiet vermieden werden können. Es liegt auch im gesamtstaatlichen Interesse, dass für die Interoperabilität von elektronischen Mautsystemen innerhalb der Bundesrepublik ein einheitlicher rechtlicher Rahmen besteht. Gleiches gilt für Mautsysteme, die ihre Grundlage im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49) haben.

Im Bereich des Artikels 2 (Bundesfernstraßenmautgesetz) ergibt sich das Gesetzgebungsrecht des Bundes zusätzlich daraus, dass es sich um Straßen des Bundes handelt, er also gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz selbst für die Erhebung der Maut zuständig ist.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben des Rechts der Europäischen Union, hier der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520. Es ist mit dem Recht der Europäischen Union und dem Völkerrecht vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Regelungen zur Ermöglichung der Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr, können zur Verwaltungsvereinfachung beitragen, indem die Einhaltung der Vorgaben zur korrekten Berechnung der Maut nicht mehr bei jedem EEMD-Anbieter im Zulassungsverfahren und während des Betriebs des Mautdienstes geprüft werden müsste. Die Klarstellungen zur Verarbeitung bestimmter Mautdaten für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren dienen ebenfalls der Verwaltungsvereinfachung, indem die Nutzung als Beweismittel eindeutig gesetzlich geregelt wird.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch) sowie die Indikatoren 6 (Staatsverschuldung) und 11 (Mobilität) der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft.

Die Lkw-Maut bietet im Sinne der Schonung des Energie- und Ressourcenverbrauchs einen Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz ein-

zusetzen und sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht. Der EEMD trägt durch die Reduzierung der notwendigen Fahrzeuggeräte für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zur Ressourcenschonung bei und vereinfacht die europaweite Mobilität. Das Ziel der geringen Staatsverschuldung wird durch die Möglichkeit zur Berechnung der Maut durch die zuständige Behörde unterstützt, da dies dazu beiträgt, die Kosten der Mauterhebung gering zu halten und damit mehr Mittel aus der Nutzerfinanzierung für Investitionen in den Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit der Anpassung der Rechtsgrundlagen des Mautdienstes ist keine Veränderung bei den Mauteinnahmen im Einzelplan 12 zu erwarten.

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben. Es entfallen rund 850 Tsd. Euro Ausgaben für Sachkosten einmalig auf das Haushaltsjahr 2021 und rund 3,4 Mio. Euro Ausgaben für Personal- und Sachkosten auf die Haushaltsjahre ab 2022. Die Personalkosten werden dabei auf rund 2 Mio. Euro und die Sachkosten auf rund 1,2 Mio. Euro geschätzt.

Es besteht ein zusätzlicher Stellenbedarf von insgesamt 26,5 Planstellen/Stellen im mittleren und gehobenen Dienst beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen.

Beim Bundesamt für Güterverkehr wird zur Erfüllung dieser Anforderungen mit folgendem zusätzlichem Personalaufwand gerechnet:

Anzahl Planstellen / Stellen	Besoldungsgruppe / Entgeltgruppe
1	A 11
2	A 10
2,5	A 9m
18,5	E 9a
24	Summe

Der zusätzliche Bedarf wurde auf Grundlage von Organisationsuntersuchungen und Berechnungen nach den Vorgaben des Organisationshandbuchs ermittelt. Es wird davon ausgegangen, dass durch den mit Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 eingeführte Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU wegen der Nichterichtung der Maut künftig jährlich 22.000 Mautverstöße zusätzlich verfolgt und im Rahmen der Nacherhebung der Maut bearbeitet werden können. Aus jedem verfolgbaren Mautverstoß ergeben sich regelmäßig rund 2,3 Verwaltungsverfahren (Nacherhebung und Ordnungswidrigkeitenverfahren, mehrere Betroffene). Die in Umsetzung der Richtlinie in diesen Fällen an betroffene Nutzer zu versendenden Informationsschreiben werden daher auf 50.000 geschätzt, wovon rund 38.000 Verfahren durch das Bundesamt für Güterverkehr geführt werden mit einem zeitlichen Aufwand von jährlich etwa 5.700 Stunden. Bei einer Rechtsbehelfsquote von 4,5 % treten rund 1.700 Ein- und Widersprüche hinzu. Es ist zu erwarten, dass jährlich geschätzt 10.000 Kostenentscheidungen auf Grundlage des § 10 Absatz 4 Bundesfernstraßenmautgesetz mit einem Aufwand von rund 2.500 Stunden getroffen werden können, zuzüglich etwa 450 Rechtsbehelfe. Die Bearbeitung dieser zusätzlichen Verfahren erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im mittleren Dienst (15,5 mD Verfahrensbearbeitung, 3 mD Rechtsbehelfsbearbeitung, 1 mD IT-Abläufe, 2

mD Zahlstelle). Zusätzlich entsteht Bedarf für Planstellen/Stellen im gehobenen Dienst für Steuerungsaufgaben und im Querschnittsbereich (3 gD), insbesondere in der Personalverwaltung.

Daneben entsteht aufgrund der Personalverstärkung für allgemeine Verwaltungs- und IT-Aufgaben beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen insgesamt ein Mehrbedarf von weiteren 2,5 Planstellen des gehobenen Dienstes.

Die Personal- und Sachkosten wurden gemäß dem BMF-Rundschreiben vom 18.06.2020 (Az. II A 3 - H 1012-10/07/0001:016) ermittelt.

Die zusätzlichen Planstellen/Stellen für die Verfahren zur Nacherhebung der Maut und die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren dienen unmittelbar dazu, die Lkw-Maut vollständig zu erheben und nicht oder nicht vollständig gezahlte Maut von den Betroffenen einzufordern. Es besteht daher ein direkter Zusammenhang mit der Höhe der Mauteinnahmen, die durch die zusätzlich möglichen Verfahren steigen könnten.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird der gesamte oben dargestellte Aufwand, einschließlich der Planstellen/Stellen, aus den Mauteinnahmen finanziert. Die Mehraufwände sind finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 auszugleichen.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bürgerinnen und Bürger sind vom Mautdienst nicht betroffen. Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Mautdienst führt grundsätzlich zu keiner finanziellen oder zeitlichen Belastung von Unternehmen. Beim Mautdienst handelt es sich um einen freiwilligen Dienst, d.h. den mautpflichtigen Unternehmen steht es frei zu entscheiden, ob sie daran teilnehmen wollen. Der Mautdienst dient der zeitlichen und administrativen Entlastung im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Erfolgt die Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden, werden die Anbieter nicht mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren und dem Aufbau und Betrieb der notwendigen technischen Systeme belastet.

Es ist zwar möglich, dass ein Anbieter für die von ihm erbrachten mautdienstbezogenen Leistungen vom Nutzer ein Entgelt verlangt. Jedoch werden die Güterkraftverkehrsunternehmen am Mautdienst nur dann teilnehmen, wenn die von den Anbietern verlangten Entgelte und der zeitliche Aufwand unter den administrativen Kosten und der zeitlichen Belastung liegen, welche die Unternehmen hätten, wenn sie sich – wie bisher – direkt bei den verschiedenen Mauterhebern bzw. den nationalen Betreibern registrieren und mehrere Fahrzeuggeräte in ihren Lkw installieren.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben.

Bund:

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim Bundesamt für Güterverkehr und beim Kraftfahrt-Bundesamt einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an.

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entstehen jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 530 Euro. Diese Kosten ergeben sich aus der neu eingeführten Berichtspflicht Deutschlands aus der Richtlinie (EU) 2019/520, alle drei Jahre über den Informationsaustausch wegen der Nichtentrichtung der Maut an die Kommission zu berichten und dem hierfür geschätzten Aufwand von im Durchschnitt etwa einem Personentag pro Jahr.

Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rund 600 Tsd. Euro für die Anpassung von Software für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rund 3,4 Mio. Euro liegen. Die Kosten stellen die Kosten aufgrund der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 dar. Es wird damit gerechnet, dass durch den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU wegen der Nichtentrichtung der Maut künftig jährlich 22.000 Mautverstöße zusätzlich verfolgt und im Rahmen der Nacherhebung der Maut bearbeitet werden können. Die in Umsetzung der Richtlinie in diesen Fällen an betroffene Nutzer zu versendenden Informationsschreiben werden auf 50.000 geschätzt. Es ist zu erwarten, dass geschätzt 10.000 Kostenentscheidungen auf Grundlage des § 10 Absatz 4 Bundesfernstraßenmautgesetz getroffen werden können. Beim Bundesamt für Güterverkehr wird zur Erfüllung dieser Anforderungen mit zusätzlichen Personalkosten von geschätzt rund 2 Mio. Euro und Sachkosten von rund 1,2 Mio. Euro gerechnet.

Zusätzlich werden derzeit beim Kraffahrt-Bundesamt einmalige Kosten für die Einrichtung des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten in Höhe von rund 250 Tsd. Euro und jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 14 Tsd. Euro geschätzt. Der einmalige Erfüllungsaufwand ergibt sich aus einem geschätzten Personalaufwand von insgesamt 2900 Stunden im gehobenen Dienst im Bereich Modellierung, Entwicklung und Test für die Realisierung des Verfahrens und Sachkosten in Höhe von etwa 20 Tsd. Euro für die Entwicklung und Bereitstellung des Verfahrens im EUCARIS-System und der Mitgliedschaft Deutschlands in der zugehörigen EUCARIS-Nutzergruppe. Die jährlichen Kosten ergeben sich aus der Verfahrensbetreuung Internationale Verfahren mit geschätzten Personalkosten für 100 Stunden im gehobenen Dienst und Sachkosten für die EUCARIS-seitige Anwenderbetreuung, Pflege und Betrieb des Verfahrens in Höhe von geschätzten 5 Tsd. Euro.

Länder und Kommunen:

Die Länder und Kommunen betreiben derzeit keine Mautsysteme. Daher fallen dort keine Kosten im Zusammenhang mit diesem Gesetz an.

Eine Evaluierung der jährlichen Kosten ist nicht erforderlich, da diese aus der Umsetzung von Vorgaben der Europäischen Union entstehen.

5. Weitere Kosten

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

6. Weitere Gesetzesfolgen

Dieses Gesetz hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Er bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Befristung; Evaluierung

Dieses Regelungsvorhaben ist nicht befristet und wird nicht evaluiert.

B. Besonderer Teil

Zu (Änderung des Mautsystemgesetzes)

Zu

Zu

Die Änderung dient der Anpassung an den Wortlaut von Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a i.V.m. Artikel 2 Nummer 10 der Richtlinie (EU) 2019/520 und nimmt elektronische Mautsysteme, in denen die Mauterhebung nicht zwingend durch ein System der automatischen Kennzeichenerfassung erfolgt, aus dem Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes aus. Die Vorgaben des Mautsystemgesetzes gelten künftig für elektronische Mautsysteme, in denen entweder zwingend die automatische Mauterhebung unter Nutzung eines Fahrzeuggerätes zu nutzen ist oder die Mauterhebung zwingend mit einem System der automatischen Kennzeichenerfassung erfolgt.

Zu Buchstabe b und c

Die Änderung dient der Anpassung an Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/520. Die Aufzählung der nicht vom Mautsystemgesetz erfassten Gebührensysteme wird um die Nummer 3 erweitert. Die Vorschriften des Mautsystemgesetzes gelten danach nicht für die Erhebung von Parkgebühren.

Zu

Der § 2 regelt die drei Technologien, die in elektronischen Mautsystemen im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes und der Richtlinie (EU) 2019/520 eingesetzt werden dürfen. Die Vorgaben gelten nach Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 sowohl für neu eingeführte, als auch in Betrieb befindliche Systeme.

Zu

Die Neufassung des § 3 Absatz 1 dient der Anpassung an die Definition des Mautdienstes in Artikel 2 Nummer 1 und des EEMD-Anbieters in Artikel 2 Nummer 6 der Richtlinie (EU) 2019/520. Gleichzeitig wird die Legaldefinition des Anbieters von § 4 in § 3 Absatz 1 Satz 2 verschoben, um die Definition des europäischen elektronischen Mautdienstes und des diesen Dienst erbringenden Anbieters im unmittelbaren Zusammenhang zu regeln.

In § 3 Absatz 2 werden die Verweise auf die Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG und die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch Verweise auf die neue Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520, die delegierte Verordnung (EU) 2020/203 und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

Zu

Die Legaldefinition des Anbieters wurde in § 3 verschoben, so dass § 4 nur die Registrierung beim Bundesamt für Güterverkehr oder im jeweiligen Niederlassungsstaat als Voraussetzung der Zulassung als Anbieter regelt. Die Legaldefinition des Anbieters mit allen Voraussetzungen zur Erlangung der Anbietereigenschaft, einschließlich der Registrierung, erfolgt künftig in § 3 Absatz 1 Satz 2.

Zu

Zu

In § 5 Nummer 3 Buchstabe b wird zur Angleichung an § 23 Mautsystemgesetz der Begriff EG-Zertifikat durch Zertifikat ersetzt und der Verweis auf den Anhang der EEMD-

Entscheidung 2009/750/EG durch einen Verweis auf den entsprechenden Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

Zu

Nach § 5 Nummer 5 muss die finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr für den Betrieb des EEMD in allen Mitgliedstaaten der EU, sondern entsprechend den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 und deren Umsetzung in § 12 Mautsystemgesetz für alle Mautsysteme im Anwendungsbereich der Richtlinie in mindestens vier Mitgliedstaaten nachweisen.

Zu Nummer 6

Die für die Erhebung der Maut zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder erstellen nach Artikel 6 Absatz 2 i.V.m. Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 die Vorgabe für das jeweilige mautpflichtige Streckennetz im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes (Gebietsvorgaben), in der die allgemeinen Bedingungen festgelegt sind, unter denen Anbieter Zugang zu dem mautpflichtigen Streckennetz erlangen können. In den Gebietsvorgaben werden die organisatorischen, verfahrensmäßigen, kommerziellen und technischen Zugangsbedingungen für Anbieter zum jeweiligen Mautsystem festgelegt. Es müssen entsprechend den Mindestinhalten der Gebietsvorgaben in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 insbesondere Regelungen zu den zu zahlenden Entgelten und der als Sicherheit abzugebenden Bankgarantie oder einem gleichwertigen Finanzinstrument und zum Umfang der Mitwirkung an der Mauterhebung sowie dem Verfahren der Abwicklung der Mitwirkung getroffen werden.

Zu

Zu

In § 9 Absatz 1 Satz 1 wird der Verweis aufgenommen, dass die Gebietsvorgaben nach Maßgabe des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 zu erstellen sind. Der Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 regelt die Mindestinhalte der Gebietsvorgaben für die mautpflichtigen Streckennetze, die durch § 9 ausgestaltet werden.

Zu

Die Änderungen in § 9 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 dienen der Klarstellung, dass die Bankgarantie und das gleichwertige Finanzinstrument nach Absatz 4 nicht zu den Entgelten der Anbieter nach Absatz 3 zählen, sondern eigenständig neben diesen Entgelten stehen.

Zu

Die Regelungen zum Umfang der Mitwirkung an der Mauterhebung müssen insbesondere eindeutig festlegen, ob die Berechnung der Maut entsprechend Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 durch die zuständige Behörde oder die Anbieter erfolgt. Die zuständige Behörde des Bundes oder der Länder führt die Berechnung der Maut im Grundsatz selbst durch. Die EEMD-Anbieter wirken an der Berechnung der Maut mit, indem sie die Positionsdaten und die für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines mautpflichtigen Fahrzeugs zu einer Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes an die zuständige Behörde übermitteln. Der Erkennungsprozess und die Tarifierung auf Basis der von den Anbietern übermittelten Daten werden von der zuständigen Behörde durchgeführt. Die zuständige Behörde kann sich in Bezug auf den Umfang der Mitwirkung an der Mauterhebung abweichend vom Grundsatz entscheiden, die Berechnung der Maut von den EEMD-Anbietern durchführen lassen. Die EEMD-Anbieter sind in diesem Fall verpflichtet, Mautbuchungsnachweise (zu einer mautpflichtigen Fahrt zusammengeführte abschnittsbezogene Erhebungsdaten), die das Ergebnis des Erken-

nungsprozesses einschließlich der Tarifierung darstellen, an die zuständige Behörde zu übermitteln. Die Gebietsvorgaben müssen die Information, welche Stelle die Berechnung der Maut durchführt, und Vorgaben (u.a. Qualität, Format, Fristen) für die jeweils zu übermittelnde Art der Daten enthalten.

In Buchstabe b wird klargestellt, dass die Regelungen zur Mitwirkung an der Mauterhebung neben den bei der Berechnung der Maut anzuwendenden Maut-Basisdaten auch Regelungen zum Umfang der Mitwirkung der Anbieter bei der Berechnung der Maut enthalten müssen. Diese Regelungen müssen insbesondere die von den Anbietern zu erbringenden Mitwirkungsleistungen im Berechnungsprozess benennen.

Mit der Ergänzung der technischen Schnittstellen in Buchstabe c wird klargestellt, dass Regelungen zu allen technischen Schnittstellen zwischen den zuständigen Behörden und den Anbietern zu treffen sind, die nach Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 vorgesehen sind. Neben den Sperrlisten sind insbesondere Regelungen zu den Nutzerlisten zu treffen.

Für die zu übermittelnden Daten sind nach den Buchstaben d und f in den Gebietsvorgaben das Format der Übermittlung und die Anforderungen an deren Richtigkeit vorzugeben. Die Gebietsvorgaben müssen entsprechend dem Umfang der Mitwirkung an der Berechnung der Maut die Vorgaben an Positionsdaten und die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung und die Daten des Mautbuchungsnachweises umfassen.

Die Änderung in Buchstabe j dient der Anpassung an die Vorgaben für die Inhalte der Geschäftsbedingungen der Ziffer 1.2 des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 in Bezug auf die Methode der Vergütung und der Umsetzung der Veröffentlichungspflicht nach dem neuen § 10a Absatz 1 Mautsystemgesetz.

Der neu eingefügte Buchstabe n setzt die Vorgabe der Ziffer 1 Buchstabe e des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 um, nach dem die Gebietsvorgaben einen Verweis auf die Vermittlungsstelle und ihre Zuständigkeit für die Überprüfung der Vergütung der Anbieter enthalten muss.

Zu

In § 9 Absatz 2 wird die Vorgabe aus Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 hinsichtlich der Frist für die Veröffentlichung der Gebietsvorgaben umgesetzt. Anbieter müssen danach im Fall eines neu eingeführten Systems auf Basis der in den Gebietsvorgaben veröffentlichten Anforderungen spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des Systems zugelassen werden können und im Fall eines geänderten Systems spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des geänderten Systems ihre Interoperabilitätskomponenten an die neuen Anforderungen anpassen und eine erneute Zulassung erhalten können. Die jeweils zuständige Behörde muss nach der neuen Fristenregelung bei einer Änderung der Gebietsvorgaben berücksichtigen, ob die Änderungen die erneute Durchführung des Zulassungsverfahrens oder von Teilen des Verfahrens erfordern und welcher zeitliche Aufwand hierdurch entsteht. Der Zeitpunkt der Übermittlung variiert damit entsprechend dem notwendigen Vorlauf für die Zulassung der Anbieter.

Zu

In § 9 Absatz 4 wird das Wort ferner aus redaktionellen Gründen gestrichen.

Zu

Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 regelt erstmalig europarechtlich einen Anspruch der EEMD-Anbieter auf die Zahlung einer Vergütung durch den Mauterheber und verpflichtet die Mitgliedstaaten, bei der Ausgestaltung der Anbietervergütung bestimmte Vorgaben einzuhalten. Die Vorgaben der Richtlinie werden durch den neu eingefügten § 10a umge-

setzt und sind von den jeweils für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden bei der Gestaltung der Vergütung zu beachten.

Die wesentlichen Anforderungen an die Berechnung der Vergütung sind, dass sie transparent, diskriminierungsfrei und für alle für das jeweilige mautpflichtige Streckennetz zugelassenen Anbieter identisch festgelegt und in den Gebietsvorgaben veröffentlicht wird. Diese Vorgaben dienen dazu, dass die Vergütung für alle Anbieter in der gleichen Art und Weise berechnet wird, insbesondere unter Anwendung derselben festen oder variablen Vergütungsbestandteile und auf Basis derselben Berechnungsgrundlagen (z.B. in Abhängigkeit vom jeweils abgerechneten Mautvolumen, der Anzahl der von einem Anbieter bereitgestellten aktiven Fahrzeuggeräte, der Zahl der Mauttransaktionen, der Anzahl der Rechnungen, der Art der Dienstleistungen). Die Berechnungsmethode, einschließlich der angewandten Vergütungsbestandteile und Berechnungsgrundlagen, muss transparent und damit nachvollziehbar gestaltet sein und in den Gebietsvorgaben des jeweiligen mautpflichtigen Streckennetzes veröffentlicht werden, um den bereits zugelassenen Anbietern und interessierten Unternehmen die eigenständige Berechnung der Vergütung (z.B. im Rahmen eines Businessplans) zu ermöglichen.

In Absatz 2 wird die Verpflichtung aus der Richtlinie umgesetzt, dass die Methode der Berechnung der Vergütung von Anbietern und Betreibern für vergleichbare Dienste derselben Struktur folgen muss, sofern es in einem mautpflichtigen Streckennetz einen von der zuständigen Behörde mit dem Betrieb eines Systems für die Erhebung der Maut beauftragten Betreiber gibt. Es müssen daher bei vergleichbaren Leistungen des Betreibers und der Anbieter die gleichen Vergütungsbestandteile und Berechnungsgrundlagen angewendet werden. Vergleichbare Leistungen können u.a. die Bereitstellung von Fahrzeuggeräten, die Zahlungsabwicklung oder der Kundenservice sein. An den Betreiber und die Anbieter können dabei allerdings unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf die Erbringung dieser Leistungen gestellt werden, die einen Unterschied in der Höhe der Vergütung rechtfertigen. Die Höhe der Vergütung kann sich zudem nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 unterscheiden, wenn der Betreiber eine Vergütung für besondere Leistungen erhält, die Anbieter nicht erbringen (z.B. Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Mautsystem durch Vorhalten verschiedener Methoden der Mauterhebung oder besonderer Zahlungsmittel, Annahme jedes Nutzers ohne Möglichkeit der Ablehnung eines Vertragsschlusses, Wahrnehmung von Kontrollaufgaben und Bereitstellung entsprechender Technik, Mitwirkung an der Ahndung von Verstößen gegen die Mautpflicht). Nach Nummer 2 kann die zuständige Behörde von der Vergütung Kosten für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines interoperablen und den Anforderungen des Mautdienstes entsprechenden Systems abziehen, sofern diese nicht in der Maut enthalten sind.

Zu

Zu

Die Neufassung von § 12 Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520. Nach der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG mussten Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung Verträge über sämtliche mautpflichtigen Streckennetze im Anwendungsbereich der Richtlinie abschließen und die Abdeckung sämtlicher Streckennetze zu jedem Zeitpunkt aufrechterhalten bzw. wiederherstellen. Diese Voraussetzung sollte dazu dienen, dass Anbieter sich nicht nur auf die wirtschaftlich attraktiven Mautgebiete beschränken. Auf das Erfordernis der Vollabdeckung wurde im Rahmen der Revision der Richtlinie verzichtet, da es sich u.a. aufgrund der teilweise sehr aufwendigen Zulassungsverfahren in den verschiedenen Mautgebieten als Hindernis der Entwicklung des EEMD erwiesen hatte.

Die Anforderung an die Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze in § 12 Absatz 1 sieht nun eine zweiteilige Fristenregelung vor. Anbieter müssen innerhalb von 36 Monaten

nach der Registrierung in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat Zulassungsverträge über alle mautpflichtigen Streckennetze im Anwendungsbereich der Richtlinie in vier Mitgliedstaaten der EU abgeschlossen haben. Anbieter müssen künftig nicht mehr alle Staaten mit elektronischen Mautsystemen abdecken, sondern nur noch mindestens vier Staaten. Will ein Anbieter aber in einem bestimmten Staat den Mautdienst anbieten, muss er ihn in allen elektronischen Mautsystemen dieses Staates anbieten und hierfür zugelassen sein. Die Zulassung für alle Mautsysteme innerhalb eines bestimmten Staates muss innerhalb von 24 Monaten ab dem Abschluss des ersten Zulassungsvertrags in dem jeweiligen Staat erfolgen. Die Frist von 24 Monaten für die vollständige Abdeckung eines Staates verlängert nicht die 36 Monate für die Abdeckung der vier Staaten, sondern ist innerhalb der 36 Monate einzuhalten. Nach § 12 Absatz 1 Satz 2, der Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 umgesetzt, ist die vollständige Abdeckung von mindestens vier Staaten schnellstmöglich wiederherzustellen, sollte sie nicht mehr gegeben sein.

Zu

Die Pflicht der Anbieter in § 12 Absatz 2, über die abgedeckten mautpflichtigen Streckennetze zu informieren, besteht nach deutschem Recht künftig nur für beim Bundesamt für Güterverkehr registrierte Anbieter. Die Information muss aber nicht mehr nur den Nutzern zugänglich gemacht werden, sondern veröffentlicht werden. Die Anbieter sind zudem verpflichtet, innerhalb eines Monats nach der Registrierung ausführliche Pläne für die Erweiterung ihrer Dienste auf weitere mautpflichtige Streckennetze zu veröffentlichen und jährlich zu aktualisieren. Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 sieht die Pflicht jedes Mitgliedstaates vor, die bei ihm registrierten Anbieter zur Veröffentlichung von Informationen über die Abdeckung der Streckennetze und etwaigen Änderungen sowie die ausführlichen Pläne für eine etwaige Erweiterung ihrer Dienste auf weitere Streckennetze zu verpflichten, so dass weiterhin alle Anbieter die abgedeckten Streckennetze veröffentlichen müssen.

Zu

Zu

In § 13 Absatz 2 wird zur Umsetzung von Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2019/520 der Verweis auf die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch den Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520, die Richtlinie 2014/53/EU und die Richtlinie 2014/30/EU, deren Anforderungen von den Fahrzeuggeräten der Anbieter erfüllt werden müssen, ersetzt. Mit dem neuen Satz 2 wird klargestellt, dass der Anbieter auf Verlangen nachzuweisen hat, dass die Anforderungen der Richtlinien erfüllt werden.

Zu

Zur Umsetzung von Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 werden die Informationspflichten der Anbieter in § 13 Absatz 4 angepasst. Die beim Bundesamt für Güterverkehr registrierten Anbieter müssen Nutzern ihre Vertragspolitik bekannt machen. Hierzu gehören insbesondere die Beschreibung der vertraglichen Haupt- und Nebenpflichten, wie auch die Information über sonstige ergänzende vertragliche Regelungen, wie z.B. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder vergleichbare Regelungen im Vertragsverhältnis zwischen Anbieter und Nutzer. Die Verpflichtung trifft entsprechend der unionsrechtlichen Vorgabe nur die beim Bundesamt für Güterverkehr registrierten Anbieter. Die Einhaltung der Verpflichtungen der in anderen Mitgliedstaaten registrierten Anbieter wird von den jeweiligen Niederlassungsstaaten überwacht.

Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 sieht vor, dass die Anbieter bei Vertragsabschluss Nutzer über die gültigen Zahlungsmittel, die bei der Abrechnung über den jeweiligen Anbieter genutzt werden können, informieren müssen. Die Information über die akzeptierten Zahlungsmittel für die Zahlung der Maut kann entscheidenden Einfluss auf die Wahl der Nutzer bezüglich des Mautdienstleisters haben, da Betreiber und Anbieter re-

regelmäßig verschiedene Zahlungsmittel (z.B. Kreditkarten, Tankkarten, Guthaben, Bargeld) anbieten und sich die Konditionen für deren Einsatz unterscheiden können (z.B. Entgelte, Zahlungsziele). Die Nutzer sind zudem gemäß der Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679 über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten und ihre datenschutzrechtlichen Rechte zu informieren und über die ihnen nach anderen datenschutzrechtlichen Vorschriften zustehenden Rechte.

Zu

Zu

In § 14 Absatz 1 Satz 2 wird das Wort Unverändertheit zum Zweck der Anpassung an die im Bereich der Datensicherheit genutzten Begrifflichkeiten durch das Wort Unveränderlichkeit ersetzt.

Zu Buchstabe b

Die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung werden bei neu entwickelten Fahrzeuggeräten nicht mehr zwingend im Fahrzeuggerät selbst gespeichert, sondern in Applikationen für Mobiltelefone oder sonstige mobile Endgeräte, über die auch die veränderlichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung geändert werden können. In Erwägungsgrund 10 der Richtlinie (EU) 2019/520 ist die „Nutzung von und Anbindung an andere, bereits im Fahrzeug vorhandene Hardware- und Software-Systeme, wie Satellitennavigationssysteme oder Mobilgeräte“ angelegt. Die Ergänzung der Regelungen zur Verantwortlichkeit für die Richtigkeit der unveränderlichen und veränderlichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung trägt der Weiterentwicklung im Bereich der Fahrzeuggeräte und deren künftigen Einsatz Rechnung und regelt die Verantwortlichkeit unabhängig vom Speicherort der korrekt anzugebenden Daten.

Zu

Der neu angefügte § 14 Absatz 3 und 4 setzt Artikel 5 Absatz 7 und 8 der Richtlinie (EU) 2019/520 um. Die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden (Mauterheber) können nach den europäischen Vorgaben die Berechnung der Maut entweder selbst durchführen oder von den Anbietern durchführen lassen, die Anbieter müssen den Behörden die jeweils notwendigen Daten zur Verfügung stellen. Anbieter werden nach Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 erstmals auf Grundlage des Unionsrechts verpflichtet, den zuständigen Behörden die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, um die Maut für die EEMD-Nutzer zu berechnen, oder damit sie die Berechnung der von den Anbietern berechneten Maut überprüfen können.

Berechnen die zuständigen Behörden die Maut selbst, müssen die Anbieter ihnen nach § 14 Absatz 3 Satz 1 die notwendigen Informationen für die Berechnung der Maut übermitteln. Dies sind regelmäßig die Positionsdaten der Fahrzeuggeräte oder andere Daten über die auf dem mautpflichtigen Streckennetz zurückgelegte Strecke und die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines mautpflichtigen Fahrzeugs (z.B. Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse, Gewicht) zu einer Fahrt auf dem mautpflichtigen Streckennetz. Im Fall der Berechnung der Maut durch die Anbieter sind den zuständigen Behörden nach § 14 Absatz 3 Satz 2 die gleichen oder ähnliche Daten zu übermitteln, da diese auch für die Überprüfung der korrekten Berechnung der Maut durch den Anbieter erforderlich sind. Die datenschutzkonforme Ausgestaltung der Pflicht zur Bereitstellung der Daten erfolgt für das mautpflichtige Streckennetz im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes im Bundesfernstraßenmautgesetz.

Die Pflicht der Anbieter zur Unterstützung der zuständigen Behörden im Fall nicht oder nicht vollständig entrichteter Maut im Rahmen von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, insbesondere durch die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten, wird entsprechend den Vorgaben in Artikel 5 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2019/520 in §

14 Absatz 4 normiert. Nach dem Erwägungsgrund 17 der Richtlinie sollen Anbieter verpflichtet sein, uneingeschränkt mit den Mauterhebern bei ihren Durchsetzungsbemühungen zusammenzuarbeiten, um die allgemeine Effizienz elektronischer Mautsysteme zu verbessern. Mauterheber sollen daher in Fällen, in denen der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, vom Anbieter Daten über das Fahrzeug und den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs anfordern können, sofern diese Daten nicht für andere Zwecke als die Rechtsdurchsetzung verwendet werden.

Zu

Zu

In § 15 Absatz 3 werden die Pflichten der Nutzer in Bezug auf die von ihnen genutzten Fahrzeuggeräte ergänzt. Sofern Anbieter künftig Fahrzeuggeräte zur Verfügung stellen, die über Applikationen auf mobilen Endgeräten gesteuert werden, sind die Nutzer verpflichtet, während des Einsatzes in den zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetzen neben der Funktionsfähigkeit des Fahrzeuggeräts auch die Funktionsfähigkeit des mit dem Fahrzeuggerät verbundenen Mobilgeräts sicherzustellen. Die Nutzer müssen nach § 15 Absatz 3 Satz 3, der Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 umsetzt, das Fahrzeuggerät, das für den Einsatz in dem jeweiligen mautpflichtigen Streckennetz bestimmt ist, nutzen, sofern mehr als ein Fahrzeuggerät im Fahrzeug vorhanden ist. Dies soll die korrekte Funktionsfähigkeit der Fahrzeuggeräte und die klare Verantwortlichkeit eines Anbieters für die Zahlung der geschuldeten Maut eines Nutzers sicherstellen sowie die doppelte Abrechnung einer Fahrt, einschließlich entsprechender Erstattungsverfahren, verhindern.

Zu

Die Pflicht der Nutzer zur Benutzung der Fahrzeuggeräte entsprechend der Anweisungen des Anbieters in § 15 Absatz 4 wird um die Befolgung der Anweisungen hinsichtlich der Nutzung der die Fahrzeuggeräte steuernden Applikationen auf Mobilgeräten erweitert.

Zu

§ 16 Absatz 6 wird aufgehoben, da der Regelungsgegenstand in § 20 Mautsystemgesetz, auf den bislang verwiesen wurde, überführt wird.

Zu

Zu

In § 17 Absatz 1 wird eine Legaldefinition der Maut-Basisdaten aufgenommen, die der Definition in Artikel 2 Nummer 15 der Richtlinie (EU) 2019/520 entspricht. Die Frist für die erstmalige Übermittlung der Maut-Basisdaten von der zuständigen Behörde an das Bundesamt für Güterverkehr, der zuständigen Behörde für das Mautdienstregister nach § 21 Mautsystemgesetz, wird in Absatz 3 verschoben und dort gemeinsam mit der Übermittlungsfrist für Änderungen geregelt, da dieselbe Frist gilt.

Zu

In § 17 Absatz 2 Nummer 3 und 4 werden sprachliche Angleichungen an die in anderen mautrechtlichen Vorschriften genutzten Begriffe Fahrzeug und Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung vorgenommen, die die in anderen Vorschriften nicht genutzten Begriffe Fahrzeugart und Merkmale für die Klassifizierung der Fahrzeugarten ersetzen.

Zu

Die Regelung der Übermittlungsfrist der Maut-Basisdaten und ihrer Änderungen wird durch einen Verweis auf die Frist für die Übermittlung der Gebietsvorgaben in § 9 Absatz 2 ersetzt, da die Maut-Basisdaten nach § 9 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 Buchstabe c Bestandteil der von der zuständigen Behörde zu übermittelnden Gebietsvorgaben ist und somit auch die Frist des § 9 Absatz 2 maßgeblich ist.

Zu

In § 18 Absatz 1 wird klargestellt, dass die Berechnung der Maut vom Bund und den Ländern für die mautpflichtigen Streckennetze in ihrer jeweiligen Zuständigkeit auf Grundlage der Klassifizierung der Fahrzeuge festzulegen ist. Der Begriff Fahrzeugart wird gleichzeitig zur Angleichung an den in anderen mautrechtlichen Vorschriften genutzten Begriff Fahrzeug ersetzt und der Verweis auf den Anhang VI der EEMD-Entscheidung durch einen Verweis auf den entsprechenden Anhang I der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 ersetzt. Anhang I bestimmt die zur Fahrzeugklassifizierung einsetzbaren Fahrzeugmerkmale.

§ 18 Absatz 2 regelt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten der EU in Artikel 2 Absatz 2 der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 zur Information der Europäischen Kommission, der anderen Mitgliedstaaten und der Anbieter über die Einführung neuer Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung sechs Monate vor ihrer Einführung. Die neuen Merkmale sind dem Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln, da die Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung als Bestandteil der Maut-Basisdaten nach § 18 Absatz 2 mit den Gebietsvorgaben zu veröffentlichen ist. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind die Informationen zuzusenden, damit es der Verpflichtung nach Satz 2 zur Unterrichtung der Kommission, der anderen Mitgliedstaaten und der Anbieter nachkommen kann.

Zu

Die Haftung der Anbieter für die Zahlung der Maut nach § 19 Absatz 1, auch im Fall der nachgewiesenen Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen, wird für mautpflichtige Streckennetze, in denen die zuständigen Behörden die Berechnung der Maut selbst durchführen, alternativ zu den Mautbuchungsnachweisen auf die in diesem Fall zu übermittelnden Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung ausgeweitet.

Zu

Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 hat die Anforderungen an die Buchführung im Hinblick auf die durch die Vorschrift Verpflichteten als auch auf die voneinander abzugrenzenden Tätigkeiten ausgeweitet. Auf Grundlage dieser Vorgaben müssen sämtliche Anbieter und Betreiber nach § 20 mit Inkrafttreten der Änderung ihre Buchführung so gestalten, dass eine eindeutige Unterscheidung der Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter von den Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten (z.B. als Zahlungsdienstleister oder Tankkartenanbieter) möglich ist. Die Trennung der Kosten und Einnahmen aus verschiedenen Geschäftsfeldern der Betreiber und Anbieter dient insbesondere der Überprüfbarkeit und der Durchsetzung des Verbots des Gewinn- und Verlustausgleichs (sog. Quersubventionen) zwischen den Geschäftsfeldern nach Satz 2. Die Informationen über die Kosten und Einnahmen aus der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter müssen im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens der Vermittlungsstelle nach § 28 oder im Fall eines gerichtlichen Verfahrens dem zuständigen Gericht auf eine entsprechende Aufforderung hin zur Verfügung gestellt werden. Die gesellschaftsrechtlichen und handelsrechtlichen Pflichten, einschließlich der Veröffentlichungspflichten, bleiben von dieser Regelung unberührt.

Zu

Zu

Der Inhalt des Mautdienstregisters nach § 21 Absatz 1 Satz 2 wird in Umsetzung von Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2019/520 um den Namen und die Kontaktinformationen der zentralen Anlaufstelle für Anbieter nach § 35 erweitert. Deutschland muss eine zentrale Anlaufstelle einrichten, sofern es mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes gibt. Die konkreten Daten der zentralen Anlaufstelle werden daher nur veröffentlicht, wenn eine zentrale Anlaufstelle für Deutschland benannt wurde.

Zu

Das Mautdienstregister ist nach Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/520 nicht mehr allen registerführenden Stellen der Mitgliedstaaten zu übermitteln, sondern nur noch der Kommission, die die mitgliedstaatlichen Register gebündelt verteilt.

Zu

In § 22 Absatz 2 werden die Verweise auf die alte Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG und die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch Verweise auf die Richtlinie (EU) 2019/520, die delegierte Verordnung (EU) 2020/203 und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

Zu

Zu Buchstabe a bis c

Die Verweise auf Anhang IV der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG in § 23 Absätze 1, 2 und 4 werden durch Verweise auf den Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2002/204 ersetzt.

Zu

Der neu angefügte § 23 Absatz 5 Satz 1 setzt die Pflicht in Artikel 15 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Einrichtung einer Testumgebung für die Prüfung der für den EEMD eingesetzten Fahrzeuggeräte auf ihre Gebrauchstauglichkeit um. § 23 Absatz 5 Satz 2 räumt auf Grundlage von Artikel Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 die Möglichkeit ein, eine einheitliche Testumgebung einzurichten, um die Gebrauchstauglichkeit für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz zu prüfen. Die Durchführung der Gebrauchstauglichkeitsprüfung in der Testumgebung kann unter Mitwirkung einer notifizierten Stelle nach § 27 erfolgen.

Zu

Zu

Die Ergänzung in § 25 Absatz 1 Satz 2 berücksichtigt Fahrzeuggeräte, die über eine Applikation auf einem Mobilgerät gesteuert werden. Während der Fahrt sollen weder im Fahrzeuggerät selbst noch in einer ein Fahrzeuggerät steuernden Applikation Änderungen notwendig sein. In Bezug auf die Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung wird eine sprachliche Angleichung vorgenommen.

Zu

In § 25 Absatz 2 wird der Verweis auf die alte Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG durch den Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 ersetzt und das Wort Fahrzeugart aus Gründen der Vereinheitlichung in Fahrzeuge geändert.

Zu

In § 25 Absatz 3 wird vorgesehen, dass es eine Benutzer-Schnittstelle für die Eingabe der veränderbaren Daten zu den Merkmalen für die Fahrzeugklassifizierung entweder im Fahrzeuggerät selbst oder in einer ein Fahrzeuggerät steuernden Applikation geben muss.

Zu

Mit dem neu angefügten § 25 Absatz 4 Satz 2, der Artikel 3 Absatz 5 unter Berücksichtigung von Erwägungsgrund 10 der Richtlinie (EU) 2019/520 umsetzt, wird der technologischen Entwicklung der Fahrzeuggeräte Rechnung getragen. Fahrzeuggeräte müssen nicht mehr sämtliche für die Mauterhebung und Kontrolle notwendige Technik selbst enthalten, sondern können mit anderen technischen Komponenten, einschließlich Hardware und Software, des Fahrzeugs, mobiler Endgeräte (z.B. Applikationen, die die Eingaben in das Fahrzeuggerät ermöglichen) oder anderen technischen Geräten im Fahrzeug (z.B. Navigationssystem, Tachograph) verbunden sein.

Zu

Zu

Der Verweis auf Anhang IV der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG in § 27 Absatz 1 wird durch den Verweis auf Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204, in dem die Verfahren der Beurteilung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit nach der Revision der unionsrechtlichen Vorschriften geregelt sind, ersetzt.

Zu

Zu

In § 27 Absatz 3 Satz 1 wird der Verweis auf die Richtlinie 2004/52/EG und die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch den Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 und den Anhang III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203 ersetzt.

Zu

Der neu eingefügte § 27 Absatz 3 Satz 2 setzt Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 um. Die Notifizierung einer akkreditierten Stelle erfordert, neben der Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/520, nach dieser Vorschrift die Erfüllung der Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen für akkreditierte Stellen nach Anhang III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203.

Zu

In § 27 Absatz 5 wird der Verweis auf Absatz 2 Satz 2 korrigiert und durch einen Verweis auf Absatz 3 Satz 3 ersetzt. Die Verpflichtung, die Kommission über die Entziehung einer Akkreditierung zu informieren, ist nach der Revision der Interoperabilitätsrichtlinie in Artikel 31 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 enthalten und der entsprechende Verweis anzupassen.

Zu

Zu

Die Einfügung in § 28 Absatz 1 Satz 1 ermöglicht es, die Errichtung und den Betrieb der Vermittlungsstelle künftig an eine Behörde oder einen Privaten zu übertragen. Die Vorschrift sah bislang die Übertragung an einen Privaten (z.B. Rechtsanwaltskanzlei) vor, da zum Zeitpunkt der Neufassung des Mautsystemgesetzes aufgrund der Unklarheit über die Entwicklung des Mautdienstes der Betrieb über einen Privaten als die wirtschaftlichere Option erschien. Seit der Zulassung der ersten Anbieter in Deutschland ist die Wahrscheinlichkeit, dass es regelmäßig zur Durchführung von Vermittlungsverfahren kommt, gestiegen. Der Betrieb der Vermittlungsstelle durch eine Behörde könnte dabei dauerhaft wirtschaftlicher sein als durch einen Privaten. Eine Institution mit Erfahrung im Bereich der Streitschlichtung oder Regulierung könnte zudem vorhandene Kompetenzen im Umgang mit Streitschlichtungsverfahren bzw. mit der Regulierung eines Marktes nutzen und die Kontinuität der Aufgabenwahrnehmung dauerhaft gewährleisten. Die von einer Behörde betriebene Vermittlungsstelle müsste dabei dieselben Voraussetzungen, insbesondere an die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit, erfüllen wie eine von einem Privaten betriebene Stelle.

Zu

Der Wortlaut von § 28 Absatz 3 Satz 2 wird zur Umsetzung der Vorgaben des Artikels 11 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 geändert. Die Vermittlungsstelle hat die Befugnis zu prüfen, ob die zuständigen Behörden die Vergütung der Anbieter entsprechend den Vorgaben in § 10a festgelegt haben. Sie muss keine Bewertung mehr vornehmen, ob die Vertragsbedingungen Kosten und Risiken der Vertragsparteien angemessen widerspiegeln, sondern prüft die Einhaltung der Anforderungen an die Berechnungsmethode.

Zu

Der Gegenstand des Austauschs mit den Vermittlungsstellen der anderen EU-Mitgliedstaaten wird zur Umsetzung von Artikel 12 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2019/520 geändert.

Zu

In § 32 Absatz 1 wird der Verweis auf die alte Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG durch den Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 ersetzt.

Zu

(Zu § 33)

§ 33 dient der Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben zum Informationsaustausch über die Nichtentrichtung der Maut zwischen den Mitgliedstaaten in den Artikeln 23 bis 27 der Richtlinie (EU) 2019/520. Besteht der Verdacht, dass die Maut nicht oder nicht vollständig entrichtet wurde, können die Mitgliedstaaten der EU über die jeweils von ihnen benannten nationalen Kontaktstellen Daten zum Fahrzeug, für das der Verdacht der Nichtentrichtung besteht, und Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs entsprechend den Vorgaben in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 austauschen. Die Mitgliedstaaten gewähren sich dabei gegenseitig auf Basis des Unionsrechts die Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche in den nationalen Fahrzeugzulassungsdatenbanken unter Verwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerscheinformationsystems (EUCARIS). Die bestehende technische Anbindung des Kraftfahrt-Bundesamtes an das EUCARIS-System wird für den Zweck der Identifizierung von Fahrzeugen und Haltern, bei denen der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, erweitert. Da das Zentrale Fahrzeugregister nach § 33 Straßenverkehrsgesetz beim Kraft-

fahrt-Bundesamt nur Halterdaten und keine Informationen zum Eigentümer eines Fahrzeugs enthält, können neben den Fahrzeugdaten nur Informationen zum Halter durch einen Abruf im automatisierten Verfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt abgefragt werden. Sofern ausländische Datenbanken Informationen zum Eigentümer eines Fahrzeugs enthalten, können diese durch einen Abruf im Ausland erlangt werden.

Der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten erfolgt ausschließlich über die nationalen Kontaktstellen, deren Befugnisse sich nach dem jeweiligen nationalen Recht richten. Nationale Kontaktstelle in Deutschland ist für Abrufe der anderen Mitgliedstaaten in Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt, das das Zentrale Fahrzeugregister betreibt und nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch nach anderen unionsrechtlichen Vorschriften ist. Für Abrufe aus den Fahrzeugregistern der anderen Mitgliedstaaten ist das Bundesamt für Güterverkehr als die für die Mauterhebung zuständige Behörde nationale Kontaktstelle. Eine ähnliche Aufteilung der Funktion der nationalen Kontaktstelle zwischen eingehenden und ausgehenden Abfragen existiert beim Informationsaustausch auf Basis anderer Rechtsgrundlagen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist die nationale Kontaktstelle für eingehende Abrufe zu Fahrzeug- und Halterdaten über die EUCARIS-Schnittstellen und ermöglicht die automatisierte Abfrage aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Das Bundesamt für Güterverkehr wird als nationale Kontaktstelle für ausgehende Anfragen bei den zuständigen Behörden im Ausland benannt. In diesem Fall bedient sich das Bundesamt für Güterverkehr der technischen Möglichkeiten des Kraftfahrt-Bundesamtes, um eine Abfrage des Bundesamtes für Güterverkehr über die entsprechenden Schnittstellen an das Ausland zu stellen. Die Prüfung, ob eine Berechtigung zur Durchführung einer automatisierten Suche im Ausland im Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 vorliegt, wird durch das Bundesamt für Güterverkehr vorgenommen. Das Bundesamt ist die derzeit einzige zuständige Behörde für die Erhebung der Maut und damit gleichzeitig als Behörde grundsätzlich zur Durchführung von Abfragen im Rahmen eines Verdachts der Nichtentrichtung der Maut bei den zuständigen Behörden im Ausland berechtigt. Für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen der Nichtzahlung der Maut in Deutschland ist neben dem Bundesamt für Güterverkehr für bestimmte Fälle auch die Toll Collect GmbH als Beliehene zuständig. Da mit dem Mautsystemgesetz Regelungen für alle derzeit oder künftig in den Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie fallenden mautpflichtigen Streckennetze getroffen werden, sind in § 33 Vorgaben für den Fall enthalten, dass es neben dem Bundesamt für Güterverkehr andere zuständige Behörden des Bundes oder eines Landes gibt. Sollte es künftig weitere zuständige Behörden des Bundes oder der Länder geben, würde das Bundesamt für Güterverkehr die Abfrageberechtigung prüfen und die Anfragen sowie die erhaltenen Daten an die entsprechenden Behörden weiterleiten. Das Bundesamt für Güterverkehr muss zudem sicherstellen und bei Bedarf belegen können, dass die konkret abfragende öffentliche Stelle zur Durchführung einer Abfrage berechtigt ist. Die Berechtigung für Anfragen aus dem Ausland muss durch die jeweilige nationale Kontaktstelle des Mitgliedstaats sichergestellt werden.

Eine automatisierte Suche wird von der nationalen Kontaktstelle des Staats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt. Der Staat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, verwendet die erhaltenen Daten ausschließlich zur Feststellung der für die Nichtentrichtung verantwortlichen Person im Rahmen eines Nacherhebungs- oder Ordnungswidrigkeitenverfahrens oder eines vergleichbaren Verfahrens. Die als Ergebnis der Abfrage im automatisierten Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 bzw. § 33 erhaltenen Daten dürfen von der nationalen Kontaktstelle nur an die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde übermittelt werden, sofern diese Daten für die Verfahren wegen der Nichtentrichtung der Maut notwendig sind, die der Nichtentrichtung verdächtige Person über den Vorwurf informiert wird, es sich um die zuständige Stelle für das Verfahren handelt und die Pflicht zur Mautzahlung durch die Zahlung der nicht entrichteten Maut erfüllt wird.

Es gelten für die mittels des Informationsaustauschs verarbeiteten Daten strenge datenschutzrechtliche Vorgaben, insbesondere der Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679, der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zum Datenschutz und der speziellen mautrechtlichen Vorschriften zum Datenschutz im Mautsystemgesetz und Bundesfernstraßenmautgesetz. Diese umfassen u.a. eine strenge Zweckbindung der Daten allein für die Identifizierung des Fahrzeugs oder des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das der Verdacht einer Nichtentrichtung der Maut besteht, der Begrenzung auf den für den Zweck erforderlichen Umfang der Daten und die unverzügliche Löschung. Die datenschutzrechtlichen Regelungen zur Verarbeitung der Daten im Rahmen des Informationsaustauschs bei Abrufen aus dem Ausland und in das Ausland durch die beteiligten Stellen (nationale Kontaktstellen und zuständige Behörden des Bundes oder eines Landes, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr) erfolgen in den Absätzen 2, 3 und 5. Sollten künftig mautpflichtige Streckennetze im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes auf Basis landesrechtlicher Regelungen eingeführt werden, wären in den Landesgesetzen ggf. ergänzende Regelungen zu treffen.

Der Auskunftsanspruch des von einer Datenübermittlung betroffenen Halters nach § 33 Absatz 6 erfolgt für den Antragsteller kostenfrei. Der betroffene Halter muss bei seiner Anfrage angeben, in welchem Zeitraum er eine Datenübermittlung erfragt, und muss die Betroffenheit mit geeigneten Belegen, wie einem entsprechenden Schreiben aus dem Ausland (z.B. Informationsschreiben nach Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2019/520, Mautgebührenbescheid, Bußgeldbescheid), nachweisen.

Um die Bewertung des Verfahrens zum Informationsaustausch zu ermöglichen, übermittelt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 bis zum 19.04.2023 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die durchgeführten Verfahren auf Grundlage der Artikel 23ff. der Richtlinie (EU) 2019/520 an die Kommission. Der Bericht enthält die Zahl der automatisierten Suchanfragen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, im Anschluss an diese Nichtentrichtungen in seinem Hoheitsgebiet an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichtet hat, zusammen mit der Zahl der ergebnislosen Anfragen. Der Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene bei den Folgemaßnahmen, die wegen Nichtentrichtungen der Maut eingeleitet wurden, auf der Grundlage des Anteils dieser Rechtsverstöße, bei denen anschließend Informationsschreiben versandt wurden. Die für den Bericht nach Artikel 26 erforderlichen Informationen zur Anzahl durchgeführter Abfragen werden insbesondere mittels der Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes und des Bundesamtes für Güterverkehr zu den Fallzahlen ermittelt.

(Zu § 34)

§ 34 setzt die unionsrechtlichen Vorgaben aus Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2019/520 um. Die zuständige Behörde muss im Rahmen von Nacherhebungs- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren, in denen der Halter oder Eigentümer eines Fahrzeugs, für das der Verdacht eines Verstoßes gegen die Mautpflicht besteht und der durch einen Abruf im automatisierten Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 bzw. § 33 ermittelt wurde, ein Informationsschreiben über die Nichtentrichtung der Maut übermitteln. Die Schreiben sind auf Grundlage des Musters in Anhang II der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen. Sie werden dabei an die konkreten Umstände (z.B. Stellung als Betroffener oder Zeuge, Verwarnung, Bußgeld) anzupassen sein und sind nach Absatz 2 in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates zu übermitteln, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Die Schreiben dienen der Information der von einem Verdacht der Nichtentrichtung der Maut Betroffenen insbesondere über die Art des Vorwurfs, die Umstände und die anwendbaren Rechtsvorschriften einschließlich der Rechtsfolgen.

(Zu § 35)

Der neu angefügte § 35 dient der Umsetzung von Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2019/520, nach dem jeder Mitgliedstaat, der über mindestens zwei elektronische Mautsysteme im Anwendungsbereich der Richtlinie auf seinem Hoheitsgebiet verfügt, eine zentrale Anlaufstelle für Anbieter benennt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nimmt die Benennung für Deutschland vor, sofern und sobald in Deutschland mehr als ein elektronisches Mautsystem im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes betrieben wird. Die Benennung wird in diesem Fall im Bundesanzeiger bekanntgegeben. Die Kontaktdaten werden Anbietern auf Anfrage zur Verfügung gestellt und zusätzlich nach § 21 im Mautdienstregister veröffentlicht. Die zentrale Anlaufstelle soll den Kontakt zwischen den Anbietern und den zuständigen Behörden im Bund und in den Ländern erleichtern und koordinieren. Insbesondere Anbieter, die sich für einen Markteintritt in Deutschland interessieren, können sich an diese zentrale Anlaufstelle wenden und Kontaktdaten oder Ansprechpartner der jeweils für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden erfragen.

Zu (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu

Zu

Die Nummern 8 und 10 in § 4 Absatz 3 Satz 3 sind anzupassen, um den technologischen Entwicklungen im Bereich der Fahrzeuggeräte Rechnung zu tragen. Es werden bereits jetzt vermehrt Fahrzeuggeräte verwendet, die nicht mehr fest in ein Fahrzeug eingebaut werden, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossen sind (sog. „Windshield-OBU“). Durch die Änderungen können die Daten sämtlicher zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug genutzter Fahrzeuggeräte verarbeitet werden. Die Nummer 9 wird um die einer Fahrt zugeordnete Kostenstelle ergänzt. Nutzer haben mit der entsprechenden technischen Umsetzung künftig wieder die Möglichkeit, eine mautpflichtige Fahrt manuell zu beenden, indem sie die Kostenstelle im Fahrzeuggerät bzw. in einer ein Fahrzeuggerät steuernden Applikation ändern. Die Zuordnung der Kostenstelle zu einer bestimmten mautpflichtigen Fahrt erleichtert den Mautschuldern insbesondere die Abrechnung gegenüber Auftraggebern.

Zu

Die Berechnung der Maut erfolgt im Grundsatz für alle mautpflichtigen Fahrzeuge durch das Bundesamt für Güterverkehr, das den Betreiber des deutschen Lkw-Mautsystems mit der Berechnung für die Nutzer des Betreibers beauftragt hat. Die Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes wurden bislang abweichend von diesem Grundsatz mit der Berechnung der Maut für ihre Nutzer beauftragt. Der neue § 4 Absatz 3a Bundesfernstraßenmautgesetz schafft die rechtlichen Voraussetzungen, dass die Berechnung der Maut für die Nutzer des EEMD künftig durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgen kann. Das Bundesamt für Güterverkehr kann den Betreiber des deutschen Mautsystems mit der Durchführung der Berechnung der Maut beauftragen. Der Betreiber führt den Erkennungsprozess im Rahmen der automatischen Mauterhebung seit Beginn der Mauterhebung für die eigenen Nutzer durch.

Die Berechnung der Maut erfolgt durch den Erkennungsprozess, bestehend aus der Erkennung einer Befahrung des mautpflichtigen Streckennetzes durch den Abgleich der Positionsdaten eines mautpflichtigen Fahrzeugs mit der elektronischen Karte des mautpflichtigen Streckennetzes und der Berechnung der Höhe der zu entrichtenden Maut anhand der tarifbestimmenden Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines Fahrzeugs (zulässiges Gesamtgewicht, Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse). Die EEMD-Anbieter würden im Fall der Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr zur Durchführung des Erkennungsprozesses die Positionsdaten und die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung zu einer Fahrt auf dem mautpflichtigen Streckennetz an das Bundes-

amt für Güterverkehr (Verantwortlicher im Sinne von Artikel 4 Nummer 7 DSGVO) übermitteln, wobei die Daten bei einer entsprechenden Beauftragung vom Betreiber als Auftragsverarbeiter für das Bundesamt für Güterverkehr empfangen und dort verarbeitet würden. Die Verarbeitung der Daten von Nutzern der EEMD-Anbieter würde beim Betreiber getrennt von den Daten der Nutzer des Betreibers und automatisiert erfolgen. Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt in diesem Fall die als Ergebnis des Erkennungsprozesses erzeugten Mautbuchungsnachweise (zu einer mautpflichtigen Fahrt zusammengeführte abschnittsbezogene Erhebungsdaten) an die EEMD-Anbieter, die diese Daten als Basis für die Rechnungsstellung an die Nutzer und für die Auskehr der Mauteinnahmen an das Bundesamt für Güterverkehr verwenden.

Die Möglichkeit der einheitlichen Mauterkennung für alle Nutzer des Betreibers und der EEMD-Anbieter in Deutschland soll die Flexibilität bei der Gestaltung des Mautsystems und der Aufgabenübertragung an die Anbieter erhöhen, dauerhaft zur Sicherstellung einer einheitlich hohen Erhebungsqualität der Maut beitragen und dem Grundsatz der Gebührengerechtigkeit durch eine einheitliche Ermittlung der Gebührenhöhe dienen. Es könnte sichergestellt werden, dass Anpassungen des Streckennetzes sowie Änderungen in der Gestaltung der Mauttarife für alle Nutzer zeitgleich, schneller und einheitlich umgesetzt werden. Sie bietet insbesondere für neu in den Markt eintretende Anbieter Vorteile, da das Zulassungsverfahren vereinfacht und die Anfangsinvestitionen für die Tätigkeit in Deutschland verringert werden. Für bereits zugelassene Anbieter entfallen u.a. die Kosten für die Aktualisierung der technischen Systeme für die Erkennung und Tarifierung. Die Berechnung durch den Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt und war im Rahmen der Vorbereitungen der Einführung des EEMD in Deutschland von EEMD-Anbietern gefordert worden.

Die Übermittlung der erforderlichen Daten für die Durchführung des Erkennungsprozesses von den Anbietern an das Bundesamt für Güterverkehr zum Zweck der Berechnung der geschuldeten Maut dient der Umsetzung der entsprechenden Verpflichtung der Anbieter zur Übermittlung der notwendigen Daten für die Berechnung und Erhebung der Maut an die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes und der Länder nach § 14 Absatz 3 Mautsystemgesetz für das deutsche Lkw-Mautsystem, das derzeit einzige elektronische Mautsystem im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes. Die Regelung des § 14 Absatz 3 Mautsystemgesetz setzt wiederum Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 um.

Die strenge Zweckbindung der Mautdaten gilt auch für die im Rahmen der Mautberechnung verarbeiteten Daten. Die Daten dürfen nur zum Zweck der Berechnung der geschuldeten Maut übermittelt werden und nur soweit die Übermittlung zur Erfüllung des Zwecks erforderlich ist.

Zu

Zu

Mit der Nutzung des Mauterhebungsdienstes erfolgt die Berechnung der Maut nach § 3 Absatz 4 Bundesfernstraßenmautgesetz durch das Bundesamt für Güterverkehr, die Anbieter wirken durch die Erfassung und Übermittlung der Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung nur noch an der Ermittlung der Maut mit. Die Anbieter können dadurch nicht selbst sicherstellen, dass die Berechnung der Maut nach § 3 Absatz 4 Bundesfernstraßenmautgesetz erfolgt, wenn diese Berechnung durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgt. Durch die Änderung in § 4f Absatz 1 Nummer 2 wird klargestellt, dass der Anbieter nur für die korrekte Berechnung verantwortlich ist, soweit sie diese selbst vornehmen.

Zu

Der Zulassungsvertrag zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und den Anbietern muss nach § 4f Absatz 2 Satz 1 mit der Ergänzung der Vertragsinhalte um die Nummer 14 eine für alle Anbieter einheitliche Regelung zur Berechnung der Vergütung enthalten. Die Berechnungsmethode muss den Vorgaben von § 10a Mautsystemgesetz entsprechen. Durch die Regelung der Einzelheiten in der Rechtsverordnung nach § 4h Satz 1 wird die Vergütung für alle Anbieter in der gleichen Art und Weise berechnet, insbesondere unter Anwendung derselben festen oder variablen Vergütungsbestandteile und auf Basis derselben Berechnungsgrundlagen (z.B. in Abhängigkeit vom jeweils abgerechneten Mautvolumen, der Anzahl der von einem Anbieter bereitgestellten aktiven Fahrzeuggeräte, der Zahl der Mauttransaktionen, der Anzahl der Rechnungen, der Art der Dienstleistungen).

Zu

Nach der Grundintention des ABMG (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und Satz 2 ABMG in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004, BGBl. I 2004, S. 3122 ff), heute § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 und Satz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz, obliegt der Nachweis über das Bestehen eines Rechtsverhältnisses mit dem Betreiber grundsätzlich dem Mautschuldner. Im Zuge der Einbeziehung von Anbietern in die Mauterhebung wurde diese Grundregel auch auf den Nachweis des Bestehens eines Rechtsverhältnisses zu einem Anbieter durch den Mautschuldner erweitert. Zur Vereinfachung wurde für Nutzer von Fahrzeuggeräten ein automatisierter Abgleich in § 4j Absatz 1 durch Nutzerlisten vorgesehen, die von den Anbietern laufend an das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt werden. Für Kontroll-, Ahndungs- und Überwachungszwecke können im Bedarfsfall gemäß § 4j Absatz 2 von den Anbietern bestimmte Daten angefordert werden. Um einen ergänzenden automatisierten Nachweis bestehender Rechtsverhältnisse zwischen den Mautschuldnern und dem Betreiber beim Einsatz von Fahrzeuggeräten zu etablieren, wird der Betreiber in § 4j Absatz 1 ergänzt. Die Befugnis zur Abfrage bestimmter Daten in § 4j Absatz 2 wird ebenfalls auf den Betreiber erstreckt. § 4j Absatz 3 Satz 1 wird entsprechend um eine Nutzungsmöglichkeit der Daten im Rahmen der Überwachung des Betreibers ergänzt.

Zu

Zu

§ 7 Absatz 2 Satz 1 enthält die Daten, die das Bundesamt für Güterverkehr und der Betreiber im Rahmen der Kontrolle verarbeiten dürfen, insbesondere auch zur Nutzung als Beweismittel. Informationen zu gesperrten Fahrzeuggeräten inklusive des Zeitraums der Sperrung und des Sperrgrundes sind für Kontrollzwecke bedeutsam und werden daher ergänzend aufgenommen. Dies gilt auch für die Bedienungsdaten des Fahrzeuggeräts, die die jeweilige individuelle Konfiguration der Menüeinstellungen und die Interaktion des Fahrzeugführers mit dem Fahrzeuggerät nebst Zündwechseln umfassen. Diese Informationen liefern näheren Aufschluss über die ordnungsgemäße Funktion und Nutzung des Fahrzeuggerätes und sind daher für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten als Beweismittel bedeutsam.

Zu

Aufgrund der Ermöglichung der Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr wird mit der Ergänzung in § 7 Absatz 3 die Rechtsgrundlage für die Verwendung der erhobenen Daten im Rahmen der Anbieterüberwachung geschaffen. Die Verarbeitung der erforderlichen Daten für die Durchführung des Erkennungsprozesses wird zusätzlich zu den Sätzen 1 bis 3 geregelt, da hier von den Anbietern an das Bundesamt für Güterverkehr übermittelte Daten für die Betreiberüberwachung in Bezug auf die Berechnung der Maut im Auftrag des Bundesamtes genutzt werden. Nach den Sätzen 1 und 2 werden

Daten des Betreibers für die Betreiberüberwachung genutzt und Satz 3 regelt die Verwendung der Daten der Anbieter für die Anbieterüberwachung.

Zu

§ 8 Absatz 1 soll um einen klarstellenden Satz ergänzt werden, wonach Nacherhebungsbescheide mit Nebenbestimmungen versehen werden können. Gemäß § 36 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz können Verwaltungsakte, die nach pflichtgemäßem Ermessen erlassen werden, mit Nebenbestimmungen versehen werden. Allerdings besteht kein Entschließungsermessen bezüglich der Nacherhebung von Lkw-Maut, da diese unter Wahrung der Grundsätze der gleichmäßigen Gebührenerhebung und Gebührengerechtigkeit nachzuerheben ist, wenn die Voraussetzungen festgestellt werden. Durch die Ergänzung des § 8 Absatz 1 soll entsprechend § 36 Absatz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz durch Rechtsvorschrift klargestellt werden, dass Nacherhebungsbescheide mit dem in § 36 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz vorgesehenen Instrumentarium an Nebenbestimmungen versehen werden können. Hierdurch werden Nacherhebungen unter Auflagen oder Bedingungen möglich. Ein entsprechendes Vorgehen kann etwa in solchen Fällen angezeigt sein, in welchen naheliegende oder bereits mündlich bestätigte begünstigende Annahmen zu bestimmten Merkmalen von Fahrzeugen und der individuellen Benutzung des mautpflichtigen Straßennetzes, die Auswirkungen auf die Höhe der Lkw-Maut haben (etwa zulässiges Gesamtgewicht, Achszahl, Emissionsklasse, Strecke, etc.), seitens des Mautpflichtigen im Rahmen seiner Mitwirkung noch durch nachzureichende Unterlagen zu belegen sind.

Zu

Ein Aufrechnungsverbot gegen öffentlich-rechtlich festgesetzte Mautforderungen soll als § 8b eingefügt werden, da Nacherhebungsbescheide und hieraus bestehende Forderungen als Massengeschäft der Verwaltung erlassen und erhoben werden. Diesbezüglich abgegebene Aufrechnungserklärungen führen zu unnötigem Verwaltungsaufwand. Die Geschäftsabläufe im Massengeschäft werden durch die erforderliche gesonderte Prüfung des Aufrechnungsanspruchs erschwert. Durch ein Aufrechnungsverbot soll verhindert werden, dass Zusatzaufwand entsteht, der einem einfachen, zweckmäßigen und zügigen Verfahren entgegensteht. Die Norm soll explizit nur auf durch mündlichen Verwaltungsakt (§ 7 Absatz 7 Satz 1) und auf schriftlichen Verwaltungsakt (§ 8 Absatz 1 Satz 1 und 2) festgesetzte Nacherhebungsforderungen Anwendung finden. Der vom Betreiber und den Anbietern privatrechtlich geltend gemachte Aufwandsersatz (Mautaufstellung/ Abrechnung) ist hiervon nicht berührt. Das Bundesamt für Güterverkehr behält das Recht mit Mautforderungen gegen andere Gegenforderungen aufzurechnen.

Zu

Zu

Die Änderung der Überschrift des § 9 soll die Anpassung der Regelung zur Nutzung der Mautdaten in § 9 Absatz 6 widerspiegeln. Die Nutzung der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz gespeicherten Daten erfolgt danach nicht mehr für Geschäftsstatistiken, sondern für statistische Zwecke.

Zu

Die Regelung zur Löschung der Positionsdaten in § 9 Absatz 1a nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses nach Satz 1 bleibt inhaltlich unverändert, sofern der Betreiber und die Anbieter wie bisher die Mauterkennung für die von ihnen erhobenen Positionsdaten jeweils selbst durchführen. Es wird lediglich eine sprachliche Klarstellung vorgenommen, dass die Positionsdaten unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen zu löschen sind.

Mit dem neuen Satz 2 wird die Bestimmung um Löschregelungen für den Fall ergänzt, dass die Durchführung der Berechnung der Maut für die Anbieter durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgt. In diesem Fall muss das Bundesamt für Güterverkehr die Positionsdaten unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, welcher mautpflichtige von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten unterscheidet, automatisiert anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen löschen. Mit Satz 3 wird die Regellöschfrist für die bei den Anbietern gespeicherten Positionsdaten festgelegt. Die Anbieter müssen die Positionsdaten unverzüglich nach Erhalt der Mautbuchungsnachweise seitens des Bundesamtes für Güterverkehr löschen, spätestens aber 72 Stunden, nachdem sie die Positionsdaten an das Bundesamt für Güterverkehr zur Erstellung der Mautbuchungsnachweise übermittelt haben. Diese längere Löschfrist für die Anbieter ist erforderlich, um diesen die Möglichkeit zu geben, die Richtigkeit der Mautbuchungsnachweise überprüfen zu können, da die rechtzeitige und vollständige Übermittlung von den Anforderungen entsprechenden Positionsdaten eine wesentliche Vertragspflicht der Anbieter ist.

Zu

In § 9 Absatz 6 Satz 1 wird das Wort „Geschäftsstatistiken“ aus Gründen der Klarstellung durch den Begriff „statistische Zwecke“ ersetzt. Die nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz gespeicherten Daten können grundsätzlich nur von den Stellen verwendet werden, die nach dem Gesetz zur Erhebung und Speicherung ermächtigt sind (Bundesamt für Güterverkehr, Betreiber und Anbieter), da nur diese über die Daten verfügen. Der Begriff der Geschäftsstatistiken ist dabei mit der Unklarheit verbunden, wie weit die Ermächtigung zu Erstellung von Statistiken zur eigenen Geschäftstätigkeit geht.

Durch die Änderung soll klargestellt werden, dass die nach dem Gesetz gespeicherten Daten in anonymisierter Form nicht nur für interne Geschäftszwecke sondern für statistische Zwecke jeglicher Art verwendet werden dürfen. Der Begriff der statistischen Zwecke greift den Begriff in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 89 der Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679 auf. Mit der Regelung des § 9 Absatz 6 ist weiterhin kein Anspruch Dritter auf die Übermittlung der anonymisierten Mautdaten verbunden. Die Regelung steht eigenständig neben § 9 Absatz 7, der die Übermittlung bestimmter, ausdrücklich genannter anonymisierter Mautdaten zur Verwendung ohne Zweckbestimmung und durch jedermann an die mCLOUD oder ein Nachfolgeportal vorschreibt.

Zu

§ 10 Absatz 4 ist der Kostentragungspflicht in § 25a Straßenverkehrsgesetz nachgebildet und regelt Fälle, in denen der Fahrzeughalter die Verfahrenskosten eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens trägt. Halter von mautpflichtigen Nutzfahrzeugen versagen in zunehmendem Maße ihre Mitwirkung bei der Ermittlung des Fahrzeugführers. Dies hat zur Folge, dass die wegen Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Bundesfernstraßenmautgesetzes eingeleiteten Bußgeldverfahren aufgrund fehlender Mitwirkung des Fahrzeughalters eingestellt werden, obwohl ein Verstoß gegen die Mautpflicht beweisicher festgestellt werden konnte. Da der Halter des Motorfahrzeugs oder die Person, die über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt (etwa der Mieter, Entleiher oder Leasingnehmer eines Lkw, soweit der Miet-, Leih- oder Leasingvertrag nicht deren Haltereeignenschaft begründet), auf die Benutzung des Fahrzeuges Einfluss nehmen können, werden die weiteren Mautschuldner im Sinne des § 2 Bundesfernstraßenmautgesetz (der Eigentümer, die Person, auf die das Motorfahrzeug zugelassen ist bzw. der das Kennzeichen des Motorfahrzeugs zugeteilt ist) nicht in die Kostenregelung einbezogen.

Zu

Mit der Streichung in § 11 Absatz 4 Nummer 2 erfolgt die klare Trennung der Kosten, die dem Bund aus seiner Rolle als Mitgliedstaat der EU und den daraus resultierenden europarechtlichen Pflichten entstehen und den Kosten des Bundes aus seiner Rolle als

Mauterheber, die nach § 4b vom Bundesamt für Güterverkehr wahrgenommen wird. Die Kosten der Durchführung des Mautsystemgesetzes, die der Bund aus seinem Anteil des Mautaufkommens leistet, sind die durch Verpflichtungen als Mitgliedstaat begründeten Kosten, insbesondere für die Durchführung des Registrierungsverfahrens der Anbieter nach § 6 Mautsystemgesetz, das Mautdienstregister nach § 21 Mautsystemgesetz und die Vermittlungsstelle nach § 28 Mautsystemgesetz. Die Kosten des Bundes als Mauterheber, wie die Durchführung der Zulassungsverfahren für Anbieter nach § 4c Bundesfernstraßenmautgesetz, dienen der Mauterhebung insgesamt und sind damit auch allen Trägern der Straßenbaulast anteilig zuzurechnen. Die hierfür aufgewendeten Beträge werden als Bestandteil der Ausgaben nach § 11 Absatz 1 nach Absatz 3 Satz 1 in Abzug gebracht.

Zu (Inkrafttreten)

Die Regelung bestimmt gemäß Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz das Datum des Inkrafttretens.