

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Ausgangslage:

Der vorliegende Gesetzentwurf dient der Umsetzung 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 deutsches Recht. Rechtsgrundlage der EEMD-Entscheidung ist die 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) (Interoperabilitätsrichtlinie). Diese wurde bereits mit dem Mautsystemgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3692) in nationales Recht umgesetzt. 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.

a) Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie

aa) Ziel und wesentlicher Inhalt der Interoperabilitätsrichtlinie

Die Interoperabilitätsrichtlinie hat das Ziel, Vorgaben für elektronische Mautsysteme zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union festzulegen, so dass ein angemessener Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene erreicht wird. Eine Marktfragmentierung in Folge der Verwendung unterschiedlicher Techniken und Spezifikationen in den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union soll verhindert werden, denn diese könnte sich als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes erweisen und damit den Zielen der europäischen Verkehrspolitik schaden.

Zur Erreichung dieses Ziels sieht die Interoperabilitätsrichtlinie vor, dass alle neuen elektronischen Mautsysteme in der Europäischen Union, die seit dem 1. Januar 2007 in

Betrieb genommen wurden oder werden, zur Mautabwicklung nur die Techniken Satellitenortung, Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm oder Mikrowellentechnik (5,8 GHz) verwenden dürfen. Der europäische elektronische Mautdienst (Mautdienst) soll die Interoperabilität auf technischer, prozeduraler und vertraglicher Ebene herstellen, indem er insbesondere ermöglichen soll, dass die Nutzer von mautdienstbezogenen Leistungen (Nutzer) aufgrund eines einzigen Vertrags mit einem Anbieter der mautdienstbezogenen Leistungen (Anbieter) und mit nur einem interoperablen Fahrzeuggerät Zugang zu allen europäischen Mautsystemen erhalten, die dem Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie unterliegen. Den Nutzern soll ein Fahrzeuggerät zur Verfügung stehen, welches für die Mauterhebung mit den drei zulässigen Techniken genutzt werden kann.

Der Mautdienst steht in keinem Zusammenhang mit den Grundsatzentscheidungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Erhebung einer Maut für bestimmte Arten von Fahrzeugen, mit der Höhe der Gebühren oder mit dem Zweck ihrer Erhebung. Er betrifft lediglich die Art der Maut- und Gebührenerhebung.

Der Regelungsgehalt der Interoperabilitätsrichtlinie wurde durch die EEMD-Entscheidung konkretisiert.

bb) Umsetzungsbedarf im nationalen Recht

Die Interoperabilitätsrichtlinie wurde durch das Mautsystemgesetz vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3692) bereits in nationales Recht umgesetzt.

b) Umsetzung der EEMD-Entscheidung

aa) Ziel und wesentlicher Inhalt der EEMD-Entscheidung

Die EEMD-Entscheidung wurde auf Grundlage von Artikel 4 Absatz 4 der Interoperabilitätsrichtlinie erlassen. Sie verfolgt das Ziel, die konkreten Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten festzulegen.

Die EEMD-Entscheidung formuliert dazu Bedingungen, Aufgaben, Rechte und Verpflichtungen für die am Mautdienst Beteiligten, mit denen die Indienststellung des Mautdienstes für die nach der Interoperabilitätsrichtlinie relevanten Mauterhebungssysteme in

der Europäischen Union ermöglicht werden soll. Daraus ergeben sich verschiedene Regelungsaufgaben für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Dazu gehören u. a.:

- die Einrichtung eines Registrierungsverfahrens für Anbieter mautdienstbezogener Leistungen gemäß Artikel 3 der EEMD-Entscheidung,
- die Erstellung und Aktualisierung eines öffentlich zugänglichen Mautdienstregisters gemäß Artikel 19 der EEMD-Entscheidung sowie
- die Errichtung einer Vermittlungsstelle gemäß Kapitel III der EEMD-Entscheidung.

Artikel 17 der EEMD-Entscheidung sieht zudem die Benennung von Stellen vor, die befugt sind, das Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit nach Anhang IV der EEMD-Entscheidung durchzuführen und/oder zu überwachen (sog. „notifizierte Stellen“). Eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, selbst notifizierte Stellen einzurichten, gibt es jedoch nicht. Ferner enthält die EEMD-Entscheidung eine Reihe von Anforderungen an den Betrieb des Mautdienstes, deren Einhaltung zum Teil von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu überwachen ist.

bb) Umsetzungsbedarf im nationalen Recht

Nach Artikel 22 der EEMD-Entscheidung richtet sich diese nur an die Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Damit die Regelungen der EEMD-Entscheidung auch gegenüber den anderen am Mautdienst Beteiligten (Anbieter, Nutzer, notifizierte Stellen, Vermittlungsstelle) Geltung erlangen können, bedarf es der Umsetzung durch ein nationales Gesetz.

Zudem ergeben sich Regelungserfordernisse insoweit, als betroffene Rechte und Pflichten nach der EEMD-Entscheidung nicht ohne mitgliedstaatliche Zuständigkeitsregelung angewendet werden können. Gleiches gilt für solche Rechte und Pflichten, die in der EEMD-Entscheidung nicht abschließend geregelt und deswegen einer zweckmäßigen Konkretisierung oder Ergänzung zugänglich sind oder diese erfordern.

Mit dem vorliegenden Gesetz werden dem Bundesamt für Güterverkehr verschiedene Aufgaben übertragen. Dabei kommt dem Bundesamt für Güterverkehr eine Doppelrolle zu. Zum einen nimmt es Aufgaben des Mitgliedstaates wahr (im Mautsystemgesetz geregelt, z. B. Registrierung von Anbietern und Führen des Mautdienstregisters), zum anderen

wird es als Mauterheber tätig (im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelt, z. B. Zulassung von Anbietern für das mautpflichtige Streckennetz des Bundes).

2. Ziel

Mit dem vorliegenden Gesetz wird der Rechtsrahmen dafür geschaffen, dass interessierte Anbieter mautdienstbezogene Leistungen in Deutschland anbieten können. Mit Realisierung des Mautdienstes bietet sich den Straßengüterkraftverkehrsunternehmen die Möglichkeit, administrative Kosten der Mauterhebung zu senken. Außerdem wird der grenzüberschreitende Straßengüterkraftverkehr erleichtert.

Bei dieser Gelegenheit werden redaktionelle Anpassungen, die sich aus der Umbenennung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ergeben, umgesetzt. Ferner werden Regelungen zum Erstattungsverfahren nach § 21 des Bundesgebührengesetzes ergänzt.

3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Mit der Einführung des Mautdienstes ist keine Veränderung bei den Mauteinnahmen zu erwarten.

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.

Es ist möglich, dass ein Anbieter für die von ihm erbrachten mautdienstbezogenen Leistungen 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 registrieren und mehrere Fahrzeuggeräte in ihren Lkw installieren.

Der Nachweis über das Vorliegen der Registrierungs Voraussetzungen nach § 5 des Mautsystemgesetzes kann durch Zertifikate, Bescheinigungen oder teilweise auch Eigenerklärungen erfolgen. Der Erfüllungsaufwand für Anbieter, der im Gegensatz zum Aufwand des Betreibers des bestehenden Lkw-Mautsystems zum Erfüllungsaufwand der Wirtschaft zu rechnen ist, hängt in diesem Zusammenhang davon ab, welche Dokumente verwendet werden, ob Dokumente bereits vorhanden sind (Bsp.: Handelsregisterauszug etc.) und welchen Umfang deren Inhalte haben. Aufwand und Kosten des Audits nach § 5 Nummer 6 und § 7 Absatz 2 Satz 3 des Mautsystemgesetzes hängen zudem davon ab, ob es sich um ein internes oder externes Audit handelt. Aufgrund der zu erwartenden geringen Fallzahl (maximal zwei bis drei Anbieter) ist der Gesamtaufwand der Wirtschaft (Anbieter) als gering einzuschätzen. Zudem werden für das Registrierungsverfahren Gebühren erhoben. Näheres hierzu siehe weitere Kosten.

Die Aufwände für das Zulassungsverfahren (inkl. Vertragsverhandlungen und Gebrauchstauglichkeitsprüfung) werden in zeitlicher Hinsicht auf ca. 12 bis 18 Monate geschätzt, was von dem Umfang der notwendigen Prüfungen und der Qualität der Systeme des Anbieters abhängt. Je Anbieter und Zulassungsverfahren wird ein Aufwand von 100 000 Euro geschätzt (2010 Stunden (15 Monate) * 49,60 Euro/h (hohes Qualifikationsniveau)). Bei einer zu erwartenden Fallzahl von drei bis fünf Anbietern, entstehen der Wirtschaft einmalige Gesamtkosten in Höhe von 300 000 bis 500 000 Euro.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und beim Bundesamt für Güterverkehr sowie für Vergütungsansprü-

che der Betreibergesellschaft Toll Collect, die als Betreiber des bestehenden Lkw-Mautsystems im Gegensatz zu Anbietern der Verwaltung zuzurechnen ist.

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fallen für die Durchführung dieses Gesetzes einmalige sowie jährliche Kosten an. Die einmaligen Kosten für externe Berater, insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung der Gebietsvorgaben (§ 9 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes) sowie der Muster für die Prüfvereinbarung und den Zulassungsvertrag (§ 4d Absatz 1 und § 4f Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes), belaufen sich auf rund 5,1 Mio. Euro. Die Höhe der Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Vermittlungsstelle (§ 28 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes) hängt von der Häufigkeit der Anrufung sowie von der Komplexität der Materie ab. Die einmaligen und laufenden Kosten können beim derzeitigen Stand der Arbeiten zur Umsetzung des Mautdienstes und vor Abschluss des erforderlichen Vergabeverfahrens noch nicht quantifiziert werden.

Beim Bundesamt für Güterverkehr fallen für die Schaffung der Voraussetzungen für den Mautdienst und für die Durchführung dieses Gesetzes Investitionskosten und laufende Kosten an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht derzeit von einmaligen Investitionskosten in Höhe von rund 50 Mio. Euro, hauptsächlich für die Entwicklung der technischen Systeme, und jährlichen Kosten für die Wartung der technischen Systeme in Höhe von rund 2 Mio. Euro aus. Das Mautdienstregister wird auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr mit bereits vorhandener Software eingerichtet.

Im Zusammenhang mit dem Mautdienst fallen beim Bundesamt für Güterverkehr zusätzliche Aufgaben an, die eine Personalaufstockung erforderlich machen. Hierbei ist zu differenzieren zwischen Personalaufwand, der unabhängig von dem Vorhandensein eines EEMD-Anbieters entsteht und permanent vorzuhaltende Dienstposten umfasst (anbieterunabhängiger Aufwand) sowie Personalaufwand, der abhängig von dem Vorhandensein eines EEMD-Anbieters entsteht und erst alsdann anfällt (anbieterabhängiger Aufwand).

Beim Bundesamt für Güterverkehr ist derzeit von folgendem anbieterunabhängigem Personalaufwand auszugehen:

| Anzahl anbieterunabhängiger Dienstposten | Besoldungsgruppe |
|---|-------------------------|
| 1 | A 15 |
| 1 | A 14 |
| 1 | A 13 g |
| 3 | A 11 |
| 1 | A 9 g |
| 1 | A 8 |

Der anbieterabhängige Personalaufwand wird wie folgt geschätzt:

| Anzahl anbieterabhängiger Dienstposten | Besoldungs-/Entgeltgruppe |
|---|----------------------------------|
| 1 | A 14 |
| 2 | A 13/A 14 |
| 1 | A 13/E 13 |
| 13 | A 11 |
| 1 | A 9 |

Die jährlichen Personalkosten belaufen sich insgesamt auf rund 1,6 Mio. Euro.

Die anbieterabhängigen Dienstposten sollen möglichst mit Beschäftigten aus Stellenabbaubereichen des Bundes besetzt werden.

Die Anpassungen an den bestehenden Systemen erfolgen auch unter Mitwirkung der Betreibergesellschaft Toll Collect, bei der Vergütungsansprüche für einmalige Investitionen sowie laufend für den Betrieb entstehen. Es wird von einmaligen Investitionskosten in Höhe von rund 48 Mio. Euro für die Erweiterung der Kontrolleinrichtungen des Mautsystems in Deutschland um die Mikrowellenkontrolltechnik und jährlichen laufenden Kosten (Betriebskosten) von rund 2 Mio. Euro ausgegangen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird der gesamte oben dargestellte Aufwand aus den Mauteinnahmen finanziert. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind im Einzelplan 12, Kapitel 1209 veranschlagt. Der Gesetzentwurf eröffnet die Möglichkeit,

bestimmte Kosten des Mautdienstes auf die Anbieter umzulegen. Dies wird beim Vollzug des EEMD-Gesetzes angestrebt.

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

Die Ergänzung der Regelungen zum Erstattungsverfahren in § 4 Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes führt zu keinem zusätzlichen Erfüllungsaufwand der Verwaltung, da der Bearbeitungsaufwand bereits jetzt anfällt. Es werden künftig jedoch Gebühren für diese Leistung erhoben

5. Weitere Kosten

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

Die Kosten für die Anbieter im Rahmen der Registrierung, für die nach § 8 des Mautsystemgesetzes Gebühren erhoben werden sollen, werden je nach Umfang und Qualität der eingereichten Unterlagen auf ca. 1 300 bis 12 300 Euro geschätzt.

Für das Erstattungsverfahren nach § 4 Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes werden künftig Gebühren erhoben. Daher entstehen für die Wirtschaft, bei Zugrundelegung der durchschnittlichen jährlichen Fallzahl der letzten fünf Jahre in Höhe von 2 146 Fällen, insgesamt weitere Kosten in Form von Gebühren in Höhe von voraussichtlich rund 40 000. Euro. Hiervon betroffen sind jedoch nur Unternehmen, die einen Antrag auf Mauterstattung stellen.

6. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG 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 der Artikel 2 und 3 (Mauterhebung auf Bundesfernstraßen) 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.

7. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

8. Nachhaltigkeit

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

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Zu Artikel 1 (Gesetz über den Betrieb elektronischer Mautsysteme)

Die wesentlichen Vorschriften zum Mautdienst werden im Gesetz über den Betrieb elektronischer Mautsysteme (Mautsystemgesetz – MautSysG) geregelt. Dieses Gesetz bindet zunächst übergreifend Bund und Länder. Die Länder müssten entsprechende Regelungen treffen, wenn das elektronische Mautsystem einer Kommune unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fällt.

In Artikel 2 (Bundesfernstraßenmautgesetz) finden sich dann die Konkretisierungen für das mautpflichtige Streckennetz des Bundes.

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

§ 1 übernimmt die entsprechenden Regelungen von § 1 des bisherigen Mautsystemgesetzes, mit denen Artikel 1 Absätze 1 und 2 der Interoperabilitätsrichtlinie umgesetzt und der Anwendungsbereich des Gesetzes bestimmt wurde.

Zu § 2 (Technische Anforderungen)

§ 2 übernimmt die entsprechenden Regelungen von § 2 des bisherigen Mautsystemgesetzes, mit denen Artikel 2 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie umgesetzt wurde. Artikel 2 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie gibt drei Techniken vor, die zur Mautabwicklung ausschließlich verwendet werden dürfen: Satellitenortung, Mobilfunk (GSM – Global System for Mobile Communication/GPRS – General Packet Radio Services) und Mikrowellentechnik (5,8 GHz). Die Bestimmung gilt für Mautsysteme, die seit dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen worden sind oder künftig in Betrieb genommen werden. Die Anforderungen des Mautdienstes nach den §§ 3 ff. dieses Gesetzes gelten hingegen auch für bereits vor diesem Zeitpunkt bestehende Mautsysteme. Danach sind die bestehenden Mautsysteme so zu betreiben, dass der europäische elektronische Mautdienst ermöglicht wird.

Zu § 3 (Europäischer elektronischer Mautdienst)

§ 3 ersetzt § 3 des bisherigen Mautsystemgesetzes. Es wird für alle elektronischen Mautsysteme geregelt, dass diese nur nach Maßgabe der Vorgaben der Interoperabilitätsricht-

linie und der EEMD-Entscheidung zu errichten und zu betreiben sind. Dieser Grundsatz gilt für alle bestehenden und künftigen Mautsysteme.

Mit § 3 werden die Artikel 1 Absatz 3, Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 4 der Interoperabilitätsrichtlinie umgesetzt. Die konkreten Vorgaben der EEMD-Entscheidung werden in den einzelnen nachfolgenden Paragraphen des Mautsystemgesetzes umgesetzt.

Um inhaltliche Verwechslungen zu vermeiden, unterscheidet das Gesetz zwischen den Begrifflichkeiten „Mautdienst“ und „mautdienstbezogene Leistung“. Wird der Begriff „Mautdienst“ verwendet, ist der europäische elektronische Mautdienst als übergreifendes Ganzes gemeint. Der vom einzelnen Anbieter konkret erbrachte Mautdienst wird hingegen als „mautdienstbezogene Leistung“ bezeichnet.

Zu § 4 (Registrierung von Anbietern)

§ 4 dient der Umsetzung von Artikel 3 der EEMD-Entscheidung und regelt das Erfordernis der Registrierung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen.

Artikel 3 der EEMD-Entscheidung sieht vor, dass die Anbieter sich in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in dem sie ihren Sitz oder eine ständige Niederlassung haben, registrieren lassen müssen. Auch in Deutschland ist daher ein Registrierungsverfahren für die Anbieter zu schaffen, die ihren Sitz oder eine ständige Niederlassung in Deutschland haben. § 4 bestimmt das Bundesamt für Güterverkehr zu der für die Registrierung in Deutschland zuständigen Behörde.

Die Registrierung eines Anbieters in Deutschland gilt für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Ein in Deutschland registrierter Anbieter braucht sich damit in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht noch einmal registrieren zu lassen, wenn er dort bei einem Mauterheber eine Zulassung für mautdienstbezogene Leistungen in dem jeweiligen mautpflichtigen Streckennetz beantragen will. Entsprechendes gilt für einen in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registrierten Anbieter.

Zu § 5 (Registrierungsvoraussetzungen)

§ 5 dient der Umsetzung von Artikel 3 der EEMD-Entscheidung und regelt die Voraussetzungen, die ein Anbieter mautdienstbezogener Leistungen erfüllen muss, um registriert zu werden.

Die in § 5 des bisherigen Mautsystemgesetzes geregelte Überleitungsvorschrift kann ersatzlos entfallen, da die EEMD-Entscheidung mittlerweile in Kraft getreten und der nach § 5 Satz 1 des bisherigen Mautsystemgesetzes maßgebliche Zeitpunkt im Bundesanzeiger bekannt gegeben worden ist (Bekanntmachung vom 29. März 2010; veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 55 vom 13. April 2010, Seite 1307).

Artikel 3 der EEMD-Entscheidung enthält eine abschließende Aufzählung der Anforderungen, die für eine Registrierung als Anbieter mautdienstbezogener Leistungen zu erfüllen sind. Diese Anforderungen werden in § 5 als Nummern 2 bis 7 übernommen.

Zu Nummer 1:

Für den Nachweis nach Nummer 1 zu Sitz oder ständiger Niederlassung des Anbieters gelten die Anforderungen der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36) in Verbindung mit den maßgeblichen Rechtsvorschriften in Deutschland. Der Nachweis kann durch einen gültigen Auszug aus dem zuständigen Handelsregister erbracht werden.

Zu Nummer 2:

Die Anforderung Nummer 2 erfüllt ein Anbieter, wenn er über ein Qualitätsmanagementsystem verfügt, das von einer akkreditierten Stelle nach der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert wurde. Das Zertifikat muss zum Zeitpunkt der Beantragung der Registrierung gültig sein.

Zu Nummer 3:

Als Nachweis für die Anforderung Nummer 3 sind insbesondere ausführliche und nachvollziehbare schriftliche Darlegungen eines Anbieters zu seiner technischen Ausrüstung sowie geeignete aktuelle Dokumente wie EG-Konformitätserklärungen oder EG-

Zertifikate, mit denen die Konformität der von ihm eingesetzten Interoperabilitätskomponenten bescheinigt wird, vorzulegen.

Zu Nummer 4:

Die Befähigung zum Erbringen mautdienstbezogener Leistungen (Nummer 4) kann ein Anbieter durch umfassende Kompetenzen und Erfahrungen im Bereich der elektronischen Mauterhebung selbst oder auch in vergleichbaren relevanten Bereichen, in denen eine große Anzahl an Transaktionen zu verarbeiten und angemessene Sicherheitsmaßnahmen gegen Verlust der Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten sowie gegen Verletzungen von Datenschutzvorschriften vorzusehen sind, nachweisen. Vergleichbare relevante Bereiche können z. B. das Bankwesen, Versicherungen, Versorgungsunternehmen oder Betreiber umfangreicher Informations- und/oder Telekommunikationssysteme sein.

Zu Nummer 5:

Die Erfüllung der Anforderung der finanziellen Leistungsfähigkeit nach Nummer 5 setzt voraus, dass der Anbieter in der Lage ist, sowohl die Einrichtung als auch die ordnungsgemäße Führung seines Geschäftsbetriebs zum Erbringen mautdienstbezogener Leistungen in allen mautpflichtigen Streckennetzen, die unter die Interoperabilitätsrichtlinie und EEMD-Entscheidung fallen, zu finanzieren. Die Erfüllung dieser hohen Anforderung an die finanzielle Leistungsfähigkeit durch einen Anbieter bereits zum Zeitpunkt der Registrierung steht im Zusammenhang mit seiner Verpflichtung nach § 12 Absatz 1, innerhalb von 24 Monaten nach seiner Registrierung alle zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetze abzudecken und dazu entsprechende Verträge mit den jeweiligen Mauterhebern abzuschließen. Diese Verpflichtung erfordert von ihm einen erheblichen Umfang an finanziellen Vorleistungen.

Zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Anbieters wird in der Regel ein für diesen Zweck erstelltes unabhängiges Gutachten eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erforderlich sein. Als Grundlage für dieses Gutachten eignen sich unter anderem das Geschäftsmodell mit Wirtschafts- und Finanzplanung, geprüfte Jahresabschlüsse, Bankgarantien oder vergleichbare Finanzierungszusicherungen.

Zu Nummer 6:

Mit dem Risikomanagementplan (Nummer 6) legt ein Anbieter dar, welche Risiken er im Zusammenhang mit der Erbringung seiner mautdienstbezogenen Leistungen sieht, wie er diese bewertet, welche Vorsorge er trifft und welche Maßnahmen zur Reduzierung der Risiken vorgesehen werden. Risiken können sich z. B. aus der Unterbrechung oder der Liquiditätsentwicklung seines Geschäftsbetriebs, aus sich verändernden wirtschaftlichen und wettbewerblichen Rahmenbedingungen, aus Schwierigkeiten mit der Erbringung seiner mautdienstbezogenen Leistungen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aus technischen oder gesetzlichen Änderungen ergeben. Dem Risikomanagementplan kommt für die Mauterheber hinsichtlich der Sicherung der Mauteinnahmen und für die Nutzer hinsichtlich der Sicherung der Erfüllung ihrer Mautentrichtungspflicht eine erhebliche Bedeutung zu. Der Risikomanagementplan ist auf Veranlassung des Anbieters im Rahmen eines Audits zu prüfen.

Zu Nummer 7:

Zum Nachweis der Erfüllung der Anforderung Nummer 7 eignen sich bezogen auf das Unternehmen vor allem Dokumente von offiziellen Stellen, die z. B. belegen, dass kein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren läuft, keine Steuern und Abgaben ausstehen sowie nicht gegen sozialversicherungsrechtliche Vorschriften verstoßen wurde. Für den Nachweis der Zuverlässigkeit der Person des Antragstellers oder einer Person in seinem Unternehmen, deren Verhalten ihm zuzurechnen ist, eignen sich besonders Dokumente wie ein amtliches Führungszeugnis oder eine gleichwertige Urkunde eines zuständigen Gerichts bzw. einer zuständigen Verwaltungsbehörde.

Zu § 6 (Registrierungsverfahren)

§ 6 enthält die wesentlichen Vorgaben für das Verwaltungsverfahren zur Registrierung.

Zu Absatz 1:

Anbieter können das Vorliegen der Registrierungs Voraussetzungen durch geeignete Unterlagen und Bescheinigungen oder Zertifikate nachweisen. Sofern Zertifikate vorgelegt werden, kann das Bundesamt für Güterverkehr diese nur anerkennen, wenn sie von einer nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 bzw. dem Akkreditierungsstellengesetz (AkStelleG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2625) akkreditierten Stelle ausgestellt wurden.

Nach Satz 4 kann das Bundesamt für Güterverkehr auch die Vorlage von Originalen oder beglaubigten Kopien der Unterlagen und Bescheinigungen verlangen.

Zu Absatz 2:

Die hier geregelte Mitwirkungspflicht der Antragsteller soll das Bundesamt für Güterverkehr während der Durchführung des Registrierungsverfahrens in die Lage versetzen, über den Antrag auf Registrierung auf der Grundlage aktueller Unterlagen und damit basierend auf der tatsächlichen Situation des Antragstellers entscheiden zu können.

Zu Absatz 3:

Da in den Unterlagen und Bescheinigungen nach Absatz 1 auch personenbezogene Daten enthalten sein können, wie z. B. beim Nachweis der Zuverlässigkeit gemäß § 5 Nummer 7, erhält das Bundesamt für Güterverkehr in Absatz 3 Satz 1 die Befugnis zur zweckgebundenen Erhebung, Speicherung und Nutzung von personenbezogenen Daten.

Satz 2 regelt die Löschfristen bei Erhebung, Speicherung und Nutzung von personenbezogenen Daten im Registrierungsverfahren für zwei verschiedene Fallgruppen: Antragsteller, deren Antrag auf Registrierung als Anbieter wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen nach § 5 abgelehnt wird, sowie registrierte Anbieter, deren Registrierung nach § 7 Absatz 3 oder 4 widerrufen oder nach § 7 Absatz 5 zurückgenommen wird. Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Beendigung der Registrierung auf Wunsch des Anbieters erfolgt. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass die Daten für den Fall von Rechtsstreitigkeiten noch zwei Jahre nach bestandskräftiger oder rechtskräftiger Ablehnung oder Beendigung der Registrierung als Nachweise zur Verfügung stehen.

Zu § 7 (Regelmäßige Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen)

Um unter anderem Qualität und Zuverlässigkeit der Anbieter dauerhaft sicherzustellen, ist es von großer Bedeutung, dass die Anforderungen gemäß § 5 dauerhaft erfüllt werden. § 7 legt die wesentlichen Punkte des in der EEMD-Entscheidung in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b) geforderten Verfahrens zur regelmäßigen Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen fest.

Zu Absatz 1:

Jeder bereits in Deutschland registrierte Anbieter ist verpflichtet, Änderungen der tatsächlichen Verhältnisse, die gemäß § 5 Voraussetzung für die Registrierung sind, dem Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich mitzuteilen. Diese Mitwirkungspflicht soll das Bundesamt für Güterverkehr darin unterstützen, die dauerhafte Erfüllung der Voraussetzungen nach § 5 zu überwachen.

Die datenschutzrechtlichen Regelungen des § 6 Absatz 3 gelten entsprechend.

Zu Absatz 2:

Es wird festgelegt, dass das Bundesamt für Güterverkehr mindestens einmal jährlich überprüft, ob bei den in Deutschland registrierten Anbietern die genannten Voraussetzungen der Registrierung nach § 5 Nummern 2, 5, 6 und 7 noch vorliegen. Dies entspricht der Mindestforderung in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b) der EEMD-Entscheidung. Hierzu wird den Anbietern die Verpflichtung auferlegt, jeweils bis zum 31. Oktober eines jeden Kalenderjahres dem Bundesamt für Güterverkehr das weitere Vorliegen dieser Voraussetzungen nachzuweisen. Zum Nachweis der Erfüllung der Voraussetzung nach § 5 Nummer 6 hat der Anbieter dem Bundesamt für Güterverkehr das Ergebnis eines auf seine Veranlassung durchgeführten Audits vorzulegen. Das Bundesamt für Güterverkehr aktualisiert dann gegebenenfalls das Mautdienstregister nach § 21 Absatz 2.

Die Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr aus § 6 Absatz 1 Sätze 2 bis 4 sowie die datenschutzrechtlichen Vorschriften des § 6 Absatz 3 sind entsprechend anwendbar.

Zu Absatz 3:

In Absatz 3 wird geregelt, in welchen Fällen das Bundesamt für Güterverkehr die Registrierung zu widerrufen hat. Das Bundesamt für Güterverkehr hat nach Absatz 4 Satz 2 die Registrierung zu widerrufen, wenn der Anbieter eine der Voraussetzungen des § 5 nicht mehr erfüllt oder wenn der Anbieter gegen die in den nachfolgenden §§ 13 bis 14 geregelten weiteren Pflichten verstößt und deshalb eine ordnungsgemäße Erhebung der Maut nicht gewährleistet ist. Die Registrierungsvoraussetzungen werden durch die EEMD-Entscheidung verbindlich vorgegeben. Die Registrierung und die regelmäßige Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen erfolgt nur durch den Staat, in dem der Anbieter

seinen Sitz oder eine ständige Niederlassung hat. Die übrigen Mitgliedstaaten müssen also darauf vertrauen können, dass die Registrierungs Voraussetzungen vorliegen, solange die Registrierung besteht. Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen drohen europaweit erhebliche Probleme bei der Mauterhebung, sowohl in technischer (Systemausfälle) als auch in wirtschaftlicher Hinsicht (Verlust von Mauteinnahmen in erheblicher Höhe). Aus diesen Gründen ist der Widerruf der Registrierung zwingend vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden. Im Übrigen bleibt § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 befugt das Bundesamt für Güterverkehr zu einem Widerruf der Registrierung eines Anbieters, wenn dieser gegen die in § 12 Absatz 1 geregelte Pflicht zur Abdeckung aller zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetze in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union innerhalb von 24 Monaten verstößt.

Im Übrigen bleibt § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt.

Zu Absatz 5:

In Absatz 5 wird geregelt, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Registrierung zurückzunehmen hat, wenn die Voraussetzungen des § 5 von vornherein nicht vorgelegen haben. Die Registrierungs Voraussetzungen werden durch die EEMD-Entscheidung verbindlich vorgegeben. Die Registrierung und die regelmäßige Überprüfung der Registrierungs Voraussetzungen erfolgt nur durch den Staat, in dem der Anbieter seinen Sitz oder eine ständige Niederlassung hat. Die übrigen Mitgliedstaaten müssen also darauf vertrauen können, dass die Registrierungs Voraussetzungen vorliegen, solange die Registrierung besteht. Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen drohen europaweit erhebliche Probleme bei der Mauterhebung, sowohl in technischer (Systemausfälle) als auch in wirtschaftlicher Hinsicht (Verlust von Mauteinnahmen in erheblicher Höhe). Aus diesen Gründen ist die Registrierung zwingend zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen von vornherein nicht erfüllt wurden. Im Übrigen bleibt § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt.

Zu § 8 (Erhebung von Gebühren und Auslagen)

§ 8 legt fest, dass das Bundesamt für Güterverkehr für die erstmalige und regelmäßige Überprüfung der Registrierungsvoraussetzungen Gebühren und Auslagen erhebt. Damit sollen die Kosten für das Registrierungsverfahren gedeckt werden. § 8 Satz 2 stellt klar, dass die §§ 4 bis 6, 9 Absatz 1 und 10 bis 21 des Bundesgebührengesetzes Anwendung finden. Somit gilt das Kostendeckungsprinzip nach § 9 Absatz 1 des Bundesgebührengesetzes. Die Festlegung der einzelnen Gebührentatbestände und der Gebührensätze erfolgt durch Rechtsverordnung nach § 31 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b.

Zu § 9 (Gebietsvorgaben)

Mit § 9 werden die Regelungen des Artikels 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang I der EEMD-Entscheidung umgesetzt.

Nach dem Regelungsmodus der EEMD-Entscheidung nehmen die Gebietsvorgaben eine herausgehobene Funktion wahr. In den Gebietsvorgaben werden die organisatorischen, verfahrensmäßigen, kommerziellen und technischen Zugangsbedingungen für Anbieter zum jeweiligen Mautsystem und mautpflichtigen Streckennetz festlegt. Zuständig für die Gebietsvorgaben sind Bund und Länder, soweit sie in ihrem Zuständigkeitsbereich über elektronische Mautsysteme nach § 1 verfügen und für den Verkehr von Kraftfahrzeugen Straßenbenutzungsgebühren erheben. Soweit Kommunen ein elektronisches Mautsystem betreiben, das in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fällt, haben die Länder durch geeignete Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass die sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten erfüllt werden.

Die Gebietsvorgaben sind vom Bund und den Ländern jeweils für ihre mautpflichtigen Streckennetze zu erstellen und zu aktualisieren. Die Gebietsvorgaben müssen dem Grundsatz der Nicht-Diskriminierung entsprechen.

Derzeit erhebt nur der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Güterverkehr als zuständiger Behörde, für Bundesautobahnen und bestimmte Bundesstraßen Mautgebühren. Die beiden mautpflichtigen Tunnel nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (Herrentunnel, Warnowtunnel) fallen als rein örtliche Mautsysteme unter die Freistellung des § 1 Absatz 3 Nummer 2. Sollten zukünftig weitere, nicht in die Zuständigkeit des Bundes

fallende Infrastrukturen mautpflichtig werden (z. B. „City-Maut“), ist das Mautsystemgesetz zu beachten; es sei denn, ein Freistellungstatbestand des § 1 Absatz 2 greift.

Die Gebietsvorgaben bilden eine wesentliche Grundlage für den Zulassungsvertrag, der zwischen der zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes und einem Anbieter abgeschlossen werden soll und die Erbringung mautdienstbezogener Leistungen regelt.

Zu Absatz 1:

In Deutschland können sowohl der Bund als auch die Länder Mautsysteme nach § 1 errichten und betreiben; daher wird für sie die Verpflichtung zur Erstellung von Gebietsvorgaben geregelt. Soweit Kommunen ein elektronisches Mautsystem betreiben, das in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fällt, haben die Länder durch geeignete Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass die sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten erfüllt werden.

In Satz 2 Nummern 1 und 2 werden die Mindestinhalte der Gebietsvorgaben entsprechend Anhang I der EEMD-Entscheidung aufgeführt. Grundsätzlich handelt es sich bei den Gebietsvorgaben zwar nicht um personenbezogene Daten, zur Klarstellung wird aber festgelegt, dass diese aus Gründen des Datenschutzes in nicht personenbezogener Form zu regeln sind.

Nach Nummer 1 besteht für Bund und Länder im Einklang mit Anhang I der EEMD-Entscheidung die Möglichkeit, sowohl ihnen entstehende Kosten im Zusammenhang mit dem Mautdienst in Form von Entgelten auf Anbieter weiterzureichen als auch von Anbietern zur Absicherung der von diesen auszukehrenden Mauteinnahmen Sicherheiten in Form von Bankgarantien oder gleichwertigen Finanzinstrumenten zu verlangen.

Zu Absatz 2:

Die Gebietsvorgaben für mautpflichtige Streckennetze sind nach Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a) der EEMD-Entscheidung neben anderen Informationen in ein elektronisches Register (Mautdienstregister) aufzunehmen. In Deutschland wird als Register führende Stelle das Bundesamt für Güterverkehr bestimmt (§ 21 Absatz 1 Satz 1). Daher werden die für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden verpflichtet,

dem Bundesamt für Güterverkehr die Gebietsvorgaben sowie Änderungen von Gebietsvorgaben innerhalb einer festgelegten Mindestfrist vor Beginn einer Mauterhebung oder vor Wirksamwerden einer Änderung zur Veröffentlichung im Mautdienstregister nach § 21 zu übermitteln. Mit dieser Regelung sollen Anbieter und deren Nutzer in die Lage versetzt werden, sich rechtzeitig auf die Gebietsvorgaben bzw. Änderungen von Gebietsvorgaben einstellen zu können.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 präzisiert Anhang I Nummer 1 Satz 1 der EEMD-Entscheidung und erläutert, wofür Bund und Länder von Anbietern Entgelte erheben dürfen. Zu den Kosten des Bundes und der Länder für die Bereitstellung, den Betrieb und die Erhaltung eines den Anforderungen an den Mautdienst genügenden Systems zählen alle notwendigen investiven und laufenden Kosten, einschließlich Personal- und Sachkosten, die zur Schaffung der Voraussetzungen für den Mautdienst, das Zulassungsverfahren, die Überwachung der Anbieter und die Kontrolle der Mautpflichtigen erforderlich sind, soweit diese durch die Einführung oder den Betrieb des Mautdienstes veranlasst sind. Soweit diese Kosten bereits in der Maut enthalten sind, können sie nicht auf die Anbieter umgelegt werden.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 übernimmt den Wortlaut von Anhang I Nummer 1 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung weitgehend. Allerdings spricht Anhang I Nummer 1 Absatz 2 Satz 1 der EEMD-Entscheidung bei der Berechnung der monatlichen Summe der Bankgarantie oder eines gleichwertigen Finanzinstruments von der „gezahlten Summe für Mauttransaktionen“. In Absatz 4 Satz 1 wird abweichend die Formulierung „zu zahlende Summe für Mautabrechnungen“ gewählt. Damit wird klargestellt, dass es auf die Höhe des Anspruchs der auszugehenden Mauteinnahmen und nicht auf die vom Anbieter an die zuständige Behörde tatsächlich (erst) ausgekehrten Mauteinnahmen ankommt. Da unvollständige Zahlungen oder Zahlungsverzüge in der Praxis nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, soll diese Regelung sicherstellen, dass mögliche Anbieter durch eine unvollständige Zahlung oder Zahlungsverzug nicht noch von diesem Umstand profitieren, weil in diesem Fall die monatlich anzusetzende, durch die Bankgarantie abzusichernde Summe um den fehlenden oder im Zahlungsverzug befindlichen Betrag niedriger wäre.

In Absatz 4 Satz 2 wurde aus Vereinheitlichungsgründen ebenfalls eine Formulierung gewählt, die an die voraussichtlich zu zahlende Summe anknüpft. Für erstmals tätig werdende Anbieter wird festgelegt, dass der für die Dauer der ersten zwölf Monate abzuschließende Betrag nach Satz 1 auf der Grundlage der Anzahl seiner Verträge mit Nutzern und der in seinem Geschäftsplan getroffenen Annahmen der zu zahlenden Summe für Mautabrechnungen in diesem Zeitraum festgelegt wird.

Zu § 10 (Zulassung von Anbietern)

§ 10 setzt die Regelungen von Artikel 5 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt, dass ein nach § 4 beim Bundesamt für Güterverkehr oder bei der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union registrierter Anbieter mautdienstbezogene Leistungen nur erbringen kann, wenn er von der für das mautpflichtige Streckennetz jeweils zuständigen Behörde des Bundes oder Landes durch Vertrag zugelassen ist.

Zu Absatz 2:

Registrierte Anbieter müssen bei den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden jeweils eine Zulassung beantragen, um in deren mautpflichtigen Streckennetzen mautdienstbezogene Leistungen für Nutzer anbieten zu dürfen. Die zuständige Behörde muss diesem Antrag stattgeben und mit einem Anbieter einen Zulassungsvertrag abschließen, wenn dieser die Gebietsvorgaben nach § 9 Absatz 1 für das mautpflichtige Streckennetz und die Anforderungen nach § 22 Absatz 2 und 3 erfüllt. Diese Verpflichtung der zuständigen Behörde gilt unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union der jeweilige Anbieter registriert ist.

In Deutschland werden Anbieter durch öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der jeweils für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes für ein mautpflichtiges Streckennetz zugelassen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt, dass die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden mit registrierten Anbietern, die einen Antrag auf Zulassung gestellt haben, eine Prüfvereinbarung schließen, auf deren Grundlage geprüft wird, ob die Zulassungsvoraussetzungen vorliegen. In der Prüfvereinbarung werden die für die Prüfung erforderlichen Rechte und Pflichten geregelt.

Zu Absatz 4:

In Absatz 4 wird die Regelung von Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 3 in Verbindung mit Artikel 11 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Im Fall von Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Abschluss des Zulassungsvertrages und der Prüfvereinbarung sowie einzelner Regelungen dieser Verträge zwischen der für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes und dem Anbieter wird den Parteien das Recht eingeräumt, sich an die zuständige Vermittlungsstelle (siehe §§ 28 ff. dieses Gesetzes) wenden zu können.

Zu Absatz 5:

Entsprechend Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 2 der EEMD-Entscheidung wird schließlich in Absatz 4 die Verpflichtung der für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden geregelt, alle von ihnen durch Vertrag zugelassenen Anbieter zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung hat im Bundesanzeiger zu erfolgen. Diese Veröffentlichungspflicht liegt insbesondere im Interesse der Mautpflichtigen und der anderen Anbieter.

Zu § 11 (Beschränkte Zulassung)

Die Zulassung eines registrierten Anbieters setzt nach § 10 Absatz 2 voraus, dass dieser die jeweiligen Anforderungen nach § 9 Absatz 1 und § 22 Absatz 2 und 3 erfüllt. Um auch im regulären Betrieb eines Mautsystems unter Nutzung der Mauterhebungs- und Kontrollsysteme (Wirkbetrieb) überprüfen zu können, ob ein Anbieter diese Anforderungen erfüllt, können die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden Anbieter zunächst beschränkt zulassen.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt Inhalt und Zweck der beschränkten Zulassung. Die beschränkte Zulassung dient dabei dem Zweck, die Erfüllung der Anforderungen unter den Bedingungen des Wirkbetriebs im Rahmen eines Pilotbetriebs prüfen zu können. Die beschränkte Zulassung kann durch öffentlich-rechtlichen Vertrag oder durch Verwaltungsakt erfolgen.

Zu Absatz 2:

Da im Rahmen der beschränkten Zulassung bereits Maut im Wirkbetrieb erhoben wird, regelt Absatz 2, dass die beschränkte Zulassung in ihrer Wirkung der Zulassung nach § 10 Absatz 1 gleichsteht. Allerdings kann die beschränkte Zulassung mit besonderen Regelungen (im Falle der beschränkten Zulassung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag) oder Bedingungen und Auflagen (im Falle der beschränkten Zulassung durch Verwaltungsakt) versehen werden, insbesondere hinsichtlich der Beschränkung der Anzahl der zugelassenen Nutzer.

Zu Absatz 3:

Die beschränkte Zulassung entspricht bis auf besondere Auflagen und Bedingungen der Zulassung nach § 10. Daher gelten auch für beschränkt zugelassene Anbieter grundsätzlich alle Pflichten, es sei denn es ist ausdrücklich etwas anderes geregelt.

Zu Absatz 4:

In Absatz 4 wird die Verpflichtung der für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden geregelt, auch alle von ihnen beschränkt zugelassenen Anbieter zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung hat im Bundesanzeiger zu erfolgen. Diese Veröffentlichungspflicht liegt insbesondere im Interesse der Mautpflichtigen und der anderen Anbieter.

Zu Absatz 5:

Im Fall von Streitigkeiten zwischen der für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes und dem Anbieter im Zusammenhang mit der beschränkten Zulassung wird den Parteien das Recht eingeräumt, sich an die zuständige Vermittlungsstelle (siehe §§ 28 ff. dieses Gesetzes) wenden zu können.

Zu Absatz 6:

Wenn die beschränkte Zulassung eines Anbieters durch Verwaltungsakt erfolgt, kann die für die Erhebung von Maut zuständige Behörde für die beschränkte Zulassung Gebühren und Auslagen erheben. Wenn die beschränkte Zulassung durch eine Bundesbehörde erfolgt, sind die in § 8 Satz 2 genannten Vorschriften des Bundesgebührengesetzes anzuwenden. Die Gebührentatbestände und die Gebührensätze bestimmen sich nach den Rechtsvorschriften, die die Errichtung und den Betrieb der mautpflichtigen Strecken regeln, zum Beispiel nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz.

Zu § 12 (Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze)

Die §§ 12 bis 14 regeln wesentliche Rechte und Pflichten der Anbieter und setzen insoweit die Vorschriften von Artikel 4 und Artikel 9 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung um. Bei den in den §§ 12 bis 14 enthaltenen wesentlichen Rechten und Pflichten handelt es sich um Rahmenregelungen für alle mautpflichtigen Streckennetze. Unbeschadet hiervon können die für die Erhebung von Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden in den Gebietsvorgaben nach § 9 und in den Zulassungsverträgen nach § 10 Absatz 2 Satz 2 jeweils nähere Einzelheiten, insbesondere auch Sanktionen für Verstöße gegen diese Pflichten regeln.

Zu Absatz 1:

§ 12 Absatz 1 schreibt entsprechend den Vorgaben des Artikel 4 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung vor, dass die Anbieter innerhalb bestimmter Fristen flächendeckend, d. h. für alle mautpflichtigen Streckennetze in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die unter die Richtlinie 2004/52/EG fallen, ihre mautdienstbezogenen Leistungen anbieten müssen. Für diese Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze müssen sie nach ihrer Registrierung zügig Verträge über die Erbringung des Mautdienstes mit allen betreffenden Mauterhebern abschließen. Die Pflicht zur vollständigen Abdeckung umfasst auch die Fälle, dass sich mautpflichtige Streckennetze ändern, neue mautpflichtige Streckennetze hinzukommen oder aus anderen Gründen keine vollständige Abdeckung durch einen Anbieter mehr gegeben sein sollte.

Die EEMD-Entscheidung selbst sieht keine ausdrückliche Sanktionierung vor, wenn ein Anbieter seine Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 nicht erfüllt. Die Vollabdeckung

aller für den Mautdienst relevanten mautpflichtigen Streckennetze in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist aber Grundvoraussetzung, wenn der Kerngedanke der Interoperabilitätsrichtlinie und EEMD-Entscheidung – ein Vertrag mit einem Bordgerät für alle mautpflichtigen Streckennetze in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union – im Interesse der Güterkraftverkehrsunternehmen und des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes vollständig zum Tragen kommen soll. Daher wird dem Bundesamt für Güterverkehr in § 7 Absatz 4 die Befugnis eingeräumt, die Registrierung eines Anbieters im begründeten Fall und als ultima ratio widerrufen zu können, wenn dieser seiner Verpflichtung nach Absatz 1 nicht nachkommt.

Zu Absatz 2:

Der Absatz 2 übernimmt die in Artikel 4 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung geregelten Informationspflichten der Anbieter gegenüber ihren Nutzern und gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr sowie die in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b) der EEMD-Entscheidung geregelten Überprüfungspflichten des Mitgliedstaates hinsichtlich der Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze durch die Anbieter. Die Befugnisse des Bundesamtes für Güterverkehr aus § 6 Absatz 1 Satz 2 und 3 finden entsprechende Anwendung.

Zu § 13 (Pflichten der Anbieter gegenüber den Nutzern)

In Artikel 4 der EEMD-Entscheidung sind zahlreiche Pflichten der Anbieter gegenüber ihren Nutzern aufgeführt. Außerdem enthält Artikel 9 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung Rechte der Nutzer, aus denen sich spiegelbildlich Verpflichtungen für die Anbieter ergeben. Mit dem § 13 werden die ausdrücklich formulierten sowie einzelne, aus den Rechten der Nutzer abgeleitete, Verpflichtungen der Anbieter in nationales Recht umgesetzt. Ausgenommen ist die bereits durch § 12 geregelte Unterrichtungspflicht über die Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 setzt Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 der EEMD-Entscheidung hinsichtlich der Verpflichtung zur diskriminierungsfreien Behandlung um. Anbieter dürfen ihre Kunden (Nutzer) nicht nach der Staatsangehörigkeit, dem Staat des Wohnsitzes oder der Niederlassung oder dem Staat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, diskriminieren.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt Artikel 4 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung um. Die EEMD-Entscheidung schließt nicht aus, dass die Nutzer eigene Fahrzeuggeräte verwenden können (zum Beispiel vom Nutzfahrzeughersteller ab Werk Vorausgerüstete). Dies dürfte aber eher der Ausnahmefall sein, da ein Anbieter auch für die Funktionsfähigkeit dieser Fahrzeuggeräte gegenüber dem Mauterheber haften würde. Der Regelfall wird sein, dass der Nutzer über kein eigenes Fahrzeuggerät verfügt und der Anbieter ihm mit Vertragsabschluss ein Fahrzeuggerät zur Verfügung stellt. Sowohl eigene Fahrzeuggeräte der Nutzer als auch Fahrzeuggeräte der Anbieter müssen die in der EEMD-Entscheidung festgelegten technischen Anforderungen an diese Fahrzeuggeräte erfüllen und ihre Konformität und Gebrauchstauglichkeit in dem in § 23 geregelten Verfahren bewiesen haben. Für Deutschland gilt darüber hinaus die Beachtung von § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes einschließlich der Anlage zu § 9 Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes.

Artikel 4 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung trifft keine Aussage zu der Frage, ob den Nutzern die Fahrzeuggeräte von den Anbietern kostenpflichtig oder kostenlos zur Verfügung gestellt werden müssen. Deshalb lässt auch Absatz 2 diese Frage offen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 setzt Artikel 4 Absatz 5 Satz 1 der EEMD-Entscheidung um. Den Nutzern soll ermöglicht werden, jederzeit ihre Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut erfüllen zu können. Ein Nutzer muss in der Lage sein, alle veränderlichen Eingaben im Fahrzeuggerät vornehmen zu können, die für die Berechnung und Entrichtung der jeweils anfallenden Maut erforderlich sind.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 setzt Artikel 4 Absatz 7 und Artikel 9 Absatz 1 Satz 2 der EEMD-Entscheidung um. Die Anbieter sind verpflichtet, den Nutzern ihre Vertragspolitik bekannt zu machen. Hierzu gehören insbesondere die Beschreibung der vertraglichen Haupt- und Nebenpflichten wie auch die Bekanntmachung sonstiger ergänzender vertraglicher Regelungen, wie z. B. von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder vergleichbaren Regelungen im Vertragsverhältnis zwischen Anbieter und Nutzer. Den Nutzern sind die Regularien, de-

nen sie im Rahmen ihres Vertragsverhältnisses mit dem Anbieter unterliegen, eindeutig und transparent verständlich zu machen.

Darüber hinaus werden in Absatz 4 Satz 2 die datenschutzrechtlichen Verpflichtungen der Anbieter präzisiert, da diese im Rahmen ihrer mautdienstbezogenen Leistungen und ihrer Verpflichtungen gegenüber den Mauterhebern regelmäßig eine Vielzahl von nutzerbezogenen Daten erheben, verarbeiten, speichern und weiterleiten müssen. Dazu ist es wichtig, dass die Nutzer von Anbietern frühzeitig über Umfang, Inhalt, Verwendung und Verbleib sowie über die Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Schutzes der Daten informiert werden.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 setzt Artikel 4 Absatz 8 der EEMD-Entscheidung um. Hintergrund der Regelung ist es, zum Schutz der Nutzer Transparenz hinsichtlich der Zusammensetzung des Rechnungsbetrages, der vom Nutzer zu zahlenden Maut und dem vom Anbieter ggf. erhobenen Entgelt für seine mautdienstbezogenen Leistungen, zu schaffen.

Zu Absatz 6:

Die Vorschriften über Allgemeine Geschäftsbedingungen bleiben im Vertragsverhältnis zwischen Nutzern und Anbietern im Übrigen unberührt.

Zu § 14 (Weitere Pflichten der Anbieter)

§ 14 dient der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 4 und Absatz 5 Satz 2 der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 setzt Artikel 4 Absatz 4 der EEMD-Entscheidung um. Nach Absatz 1 müssen die Anbieter die Qualität ihrer Leistungen von der Erhebung über die Abrechnung bis zur Auskehr der Maut fortlaufend in geeigneter Weise überwachen. Zweck dieser Verpflichtung ist es, sowohl innerbetriebliche Störungen als auch Eingriffe von außen zu verhindern bzw. diesen jederzeit rechtzeitig entgegen wirken zu können.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt Artikel 4 Absatz 5 Satz 2 der EEMD-Entscheidung um. Die Haftung des Anbieters für entgangene Mauteinnahmen aufgrund fehlerhaft gespeicherter Daten in den Fahrzeuggeräten ergibt sich daraus, dass nur der Anbieter und nicht die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes oder eines Landes eine Vertragsbeziehung mit dem Nutzer hat, und der Anbieter seinen Nutzern nach § 13 Absatz 2 auf Anforderung ein Fahrzeuggerät zur Verfügung stellt und somit Einfluss auf die Speicherung der unveränderlichen Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung hat.

Zu § 15 (Rechte und Pflichten der Nutzer)

§ 15 setzt Artikel 9 Absatz 1 Satz 1, 1. Halbsatz sowie Absätze 2 bis 5 der EEMD-Entscheidung um. Die Erfüllung der in § 15 geregelten Pflichten durch die Nutzer ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, dass die Anbieter ihren entsprechenden Pflichten gegenüber den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden auch nachkommen können. Unbeschadet der Regelung in § 15 können Bund und Länder nähere Einzelheiten und entsprechende Sanktionen durch Bundesgesetz oder auf Grund eines Bundesgesetzes oder durch Landesgesetz oder auf Grund eines Landesgesetzes regeln.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 betont die Freiwilligkeit der Teilnahme am Mautdienst (vgl. auch Artikel 9 Absatz 1 Satz 1, 1. Halbsatz der EEMD-Entscheidung). Außerdem wird klargestellt, dass interessierte Mautpflichtige mit Anbietern einen Vertrag abschließen müssen, um den Mautdienst nutzen zu können.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt Artikel 9 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung um. Die Vorschrift verpflichtet die Nutzer gegenüber dem Anbieter zu zutreffenden und wahrheitsgemäßen Angaben über sich und ihr Fahrzeug bzw. ihre Fahrzeuge.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 dient der Umsetzung von Artikel 9 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung. Nach Absatz 3 müssen die Nutzer sicherstellen, dass das Fahrzeuggerät ihres Fahrzeugs wäh-

rend des Verkehrs in den zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetzen jederzeit funktionsfähig, d. h. erhebungsbereit ist.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 entspricht Artikel 9 Absatz 4 der EEMD-Entscheidung. Nach Absatz 4 müssen die Nutzer die Fahrzeuggeräte, insbesondere im Zusammenhang mit der Angabe der veränderlichen Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung, entsprechend den Anweisungen der Anbieter benutzen.

Absatz 5:

Absatz 5 setzt Artikel 9 Absatz 5 der EEMD-Entscheidung um. Die Vorschrift regelt das Verfahren der Erfüllung der Zahlungsverpflichtung der Nutzer mit der Zahlung der Maut an ihre Anbieter. Absatz 5 stellt klar, dass der Nutzer des Mautdienstes mit der Zahlung der Maut an seinen Anbieter seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber der für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörde erfüllt. Eine nochmalige Inanspruchnahme durch die zuständige Behörde, beispielsweise bei einer Insolvenz des Anbieters, kommt daher nicht in Betracht. Es handelt sich demzufolge um eine Schutznorm, die eine doppelte Inanspruchnahme der Nutzer ausschließt.

Zu § 16 (Rechte und Pflichten der für die Mauterhebung zuständigen Behörden)

Mit § 16 werden die Regelungen des Artikels 5 Absätze 5 bis 8 sowie des Artikels 19 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. In Deutschland nehmen die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden für das jeweilige mautpflichtige Streckennetz die Aufgaben des Mauterhebers nach der EEMD-Entscheidung wahr.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 19 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung. Danach sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass alle Daten im nationalen Mautdienstregister korrekt sind und aktualisiert werden. Damit das Bundesamt für Güterverkehr als die nach § 21 Absatz 1 Satz 1 das Mautdienstregister führende Stelle diese Aufgabe erfüllen kann, werden die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden

verpflichtet, das Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich schriftlich über Änderungen der im Mautdienstregister zu veröffentlichenden Angaben zu unterrichten.

§ 16 Absatz 1 ergänzt die Spezialregelungen in § 9 Absatz 2 Satz 2 (Gebietsvorgaben) sowie § 17 Absatz 2 (Maut-Basisdaten) und hat die Rechtsnatur eines Auffangtatbestandes für die übrigen nach § 21 Absatz 1 Satz 2 im Mautdienstregister gespeicherten Daten zu jedem elektronischen Mautsystem. Das Mautsystemgesetz folgt insoweit der Systematik der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 2

Absatz 2 setzt Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1 der EEMD-Entscheidung um. Hintergrund dieser Regelung ist es zu verhindern, dass einzelne für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständige Behörden über die EEMD-Entscheidung hinausgehende Vorgaben für die Verwendung von Fahrzeuggeräten erstellen könnten und damit ggf. die Verwendung eines Fahrzeuggerätes für alle mautpflichtigen Streckennetze unmöglich werden könnte bzw. ein universell einsetzbares Fahrzeuggerät von den Anbietern nur zu einem sehr hohen Preis angeboten werden könnte. Dies würde dem Grundgedanken des Mautdienstes widersprechen.

Für die Einsatzfähigkeit der Fahrzeuggeräte soll daher ausschließlich gelten, dass diese funktionsfähig sind, für sie eine EG-Konformitätserklärung nach § 23 Absatz 1 vorliegt, ihre Gebrauchstauglichkeit nach § 23 Absatz 2 nachgewiesen wurde, und dass sie nicht auf einer Liste gesperrter Fahrzeuggeräte nach § 26 stehen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 setzt Artikel 5 Absatz 6 der EEMD-Entscheidung um. Er regelt die Mitwirkungspflichten von Anbietern bei der Überprüfung der relevanten Systeme der Anbieter für die Erbringung der mautdienstbezogenen Leistungen.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 entspricht Artikel 5 Absatz 7 der EEMD-Entscheidung. Darin ist ein Behelfsbetrieb für den Fall geregelt, dass mautdienstbezogene Leistungen durch Verschulden des Bundes oder eines Landes nicht angeboten werden können. Mit dieser Verpflichtung soll

ein Nutzer jederzeit in die Lage versetzt werden, auch bei Ausfall des Mautdienstes seinen Zahlungsverpflichtungen gegenüber den jeweils für die Erhebung von Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden nachkommen zu können. Da jedoch ein Verschulden des Bundes oder eines Landes Voraussetzung ist, hängt die tatsächliche Verpflichtung, einen Behelfsbetrieb einzurichten, auch von der technischen Ausgestaltung eines elektronischen Mautsystems ab. Ein Behelfsbetrieb könnte in einem mikrowellengestützten System beispielsweise dann anzubieten sein, wenn Erhebungsbaken über eine längere Distanz ausgefallen sind. In satellitengestützten Mauterhebungssystemen hingegen wird die Vorschrift kaum zur Anwendung kommen können.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 dient der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 8 der EEMD-Entscheidung. Erfasst werden Fälle der Zusammenarbeit der für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden mit nur einem der Beteiligten sowie mit mehreren Beteiligten. Das „oder“ ist also ein inklusives „oder“ und schließt sowohl das „und“ als auch das „und/oder“ ein.

Zu Absatz 6:

§ 16 Absatz 6 dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung. Nach Artikel 8 der EEMD-Entscheidung kann eine für die Erhebung der Maut zuständige Stelle grundsätzlich auch Anbieter mautdienstbezogener Leistungen sein. In Deutschland kommt die Erbringung mautdienstbezogener Leistungen allenfalls durch von den jeweils für die Erhebung von Maut zuständigen Behörden beauftragte Private in Betracht.

Für diesen Fall haben die für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden in den der Beauftragung zugrundeliegenden Verträgen (durch z. B. Überwachungs- und Einsichtsrechte, Vertragsstrafen) dafür Sorge zu tragen, dass ein Ausgleich von Gewinnen und Verlusten zwischen den Tätigkeitsbereichen eines Anbieters nicht erfolgen kann.

Zu § 17 (Maut-Basisdaten)

§ 17 verpflichtet die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden ihre Maut-Basisdaten drei Monate vor Beginn der Mauterhebung (Absatz 1) bzw. vor

Wirksamwerden von Änderungen (Absatz 3) dem Bundesamt für Güterverkehr schriftlich mitzuteilen, damit diese Daten rechtzeitig in das Mautdienstregister nach § 21 eingestellt werden können. Insoweit ist § 17 in Zusammenhang mit § 16 Absatz 1 zu sehen und ergänzt die Umsetzung der Regelungen der Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a) Satz 2 in Verbindung mit Artikel 6 der EEMD-Entscheidung.

Zweck dieser Regelung ist es, den Anbietern und auch den Nutzern frühzeitig Informationen über neue mautpflichtige Streckennetze oder sich ändernde Gebietsvorgaben für die Erhebung der Maut zur Verfügung zu stellen, um eine reibungslose Umsetzung der Änderungen in den Systemen der Anbieter zu ermöglichen.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt die Mitteilung der Maut-Basisdaten vor Beginn der Mauterhebung.

Zu Absatz 2:

In Absatz 2 wird Artikel 6 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Bei den einzelnen Maut-Basisdaten handelt es sich um abstrakte, nicht auf einzelne Fahrzeuge bezogene Beschreibungen und damit weder um personenbezogene, noch um personenbeziehbare Daten.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt die Mitteilung von Änderungen der Maut-Basisdaten. Hinsichtlich der verwendeten Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung ergibt sich die Drei-Monats-Frist direkt aus Anhang VI Nummer 1.2 der EEMD-Entscheidung. Diese Frist wird für alle Maut-Basisdaten übernommen, um ein Nebeneinander unterschiedlich langer Fristen zu vermeiden.

Zu § 18 (Fahrzeugklassifizierung)

§ 18 setzt Artikel 7 Absatz 1 Sätze 1 und 2 der EEMD-Entscheidung um. Die Wahl der Gebührenregelung durch den Mauterheber soll hierdurch nicht eingeschränkt werden. Insbesondere muss es auch möglich sein, die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung weiterzuentwickeln. Bereits bestehende Merkmale dürfen beibehalten werden. Dies gilt beispielweise für die Berücksichtigung von Partikelminderungsklassen im Rahmen der

Emissionsklassen, zumal diese bereits vor Inkrafttreten der EEMD-Entscheidung im deutschen Lkw-Mautsystem verwendet wurden. Die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung gehören zu den Maut-Basisdaten nach § 17 Absatz 2 Nummer 4. Die Maut-Basisdaten sind wiederum Bestandteil der Gebietsvorgaben nach § 9 Absatz 1. Für die Mauterhebung und für die Zulassung eines Anbieters ist damit die Fahrzeugklassifizierung der jeweils für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden maßgebend.

Zu § 19 (Mautbuchungsnachweise)

§ 19 setzt Artikel 7 Absätze 2 und 4 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 7 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung. Nach Absatz 1 können der Bund und die Länder von einem Anbieter für alle von diesem verwalteten Nutzerkonten auch Zahlungen im Fall der nachweislichen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises verlangen. Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen darauf beruht, dass ein Mautschuldner seine Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat.

Eine Zahlungsverpflichtung wird nicht an den „Beleg“ (Mautbuchungsnachweis) gebunden, sondern an die tatsächlich stattgefundene mautpflichtige Fahrt. Auf diese Weise wird möglichen Manipulationsgefahren bei der Abrechnung der Maut gegenüber den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden begegnet (z. B. kein Anreiz für Anbieter, Mautbuchungsnachweise zu „unterschlagen“).

Da bei hoher Qualität der Erfassung und Dokumentation der Mautbuchungsvorgänge Unstimmigkeiten mit den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden und damit Verwaltungsaufwand vermieden werden, kann diese Regelung auch einen Anreiz für eine beständige hohe Dienstleistungsqualität der Anbieter darstellen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt Artikel 7 Absatz 4 der EEMD-Entscheidung um. Absatz 2 schreibt vor, dass bei Mautsystemen, deren Mauterhebung auf der Mikrowellentechnik nach § 2 Nummer 3 basiert, die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Be-

hörden den Anbietern die Buchungsnachweise für Maut übermitteln, die für ihre jeweiligen Nutzer angefallen sind.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass in Deutschland zukünftig auch mikrowellen-gestützte Mautsysteme eingesetzt werden, wurde diese Vorschrift vorsorglich aufgenommen.

Zu § 20 (Buchführung)

§ 20 dient der Umsetzung von Artikel 8 der EEMD-Entscheidung. Nach Artikel 8 der EEMD-Entscheidung kann eine für die Erhebung der Maut zuständige Stelle grundsätzlich auch Anbieter mautdienstbezogener Leistungen sein. In Deutschland kommt die Erbringung mautdienstbezogener Leistungen allenfalls durch von den jeweils für die Erhebung von Maut zuständigen Behörden beauftragte Private in Betracht. Für diesen Fall hat die Regelung zum Ziel, Transparenz hinsichtlich der Ausgaben und Kosten bzw. Einnahmen und Erträge der verschiedenen Geschäftsfelder zu erreichen und diese auf allen Ebenen strikt voneinander zu trennen. Die getrennten Segmentberichte für die Tätigkeit als zugelassener Anbieter und für die Tätigkeit der Mauterhebung sind zusätzlich zum Jahresabschluss aufzustellen. Auf die Aufstellung der Segmentberichte sind die für die Aufstellung des Jahresabschlusses des Anbieters geltenden Vorschriften entsprechend anzuwenden. Die Segmentberichte sind spätestens ein Jahr nach Ablauf des Geschäftsjahrs auf der Internetseite des Anbieters zu veröffentlichen.

Zu § 21 (Mautdienstregister)

§ 21 dient der Umsetzung von Artikel 19 der EEMD-Entscheidung, der den jeweiligen Mitgliedstaat verpflichtet, ein nationales elektronisches Register zu führen, in das die in dieser Bestimmung genannten Informationen aufzunehmen, dort zu führen und zu aktualisieren sind. Die EEMD-Entscheidung spricht nur allgemein von elektronischem Register. Da es in Deutschland mittlerweile verschiedene elektronische Register gibt, wurde in § 21 zur Klarstellung der Begriff „Mautdienstregister“ gewählt.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 Satz 1 weist die Aufgabe der registerführenden Stelle dem Bundesamt für Güterverkehr zu und regelt in Satz 2 den Inhalt des Registers entsprechend Artikel 19 Absatz

1 der EEMD-Entscheidung. Ergänzend werden die datenschutzrechtlichen Vorschriften aufgenommen, soweit im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der Anbieter auch personenbezogene Daten erhoben, gespeichert und genutzt werden.

Zu Absatz 2:

Das Bundesamt für Güterverkehr aktualisiert das Mautdienstregister grundsätzlich nach Bedarf, d. h. wenn Änderungen bei den im Register zu veröffentlichenden Angaben eingetreten sind. Die Aktualisierung erfolgt aber mindestens einmal jährlich auf der Basis der Überprüfungen bestimmter Registrierungsvoraussetzungen nach § 7 Absatz 2 Satz 1 und der Überprüfung der Einhaltung der Unterrichtsverpflichtungen der Anbieter nach § 12 Absatz 2 Satz 3 (vgl. auch Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b) der EEMD-Entscheidung).

Zu Absatz 3:

Nach Absatz 3 ist das Mautdienstregister im Bundesanzeiger bekannt zu geben. Ergänzend soll das Mautdienstregister für die Öffentlichkeit auch auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr elektronisch zugänglich gemacht werden (vgl. Artikel 19 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung). Die Veröffentlichung der Anbieter im Mautdienstregister nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e) und Nummer 2 erfolgt ohne eine Information über die vertretungsberechtigte Person eines Anbieters, so dass das Mautdienstregister insgesamt in nicht personenbezogener Form zugänglich gemacht werden kann.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 setzt Artikel 19 Absatz 5 der EEMD-Entscheidung um. Nach dieser Vorschrift übermittelt das Bundesamt für Güterverkehr zum Ende jedes Kalenderjahres den registerführenden Behörden in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission elektronisch das deutsche Mautdienstregister. Die Übermittlung erfolgt in nicht personenbezogener Form (siehe Begründung zu Absatz 3).

Zu § 22 (Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten)

Die §§ 22 bis 24 dienen der Umsetzung der Regelungsinhalte der Artikel 14 und 15 in Zusammenhang mit Artikel 2 Buchstabe d) und Anhang IV der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 übernimmt die Definition des Begriffes der Interoperabilitätskomponenten aus Artikel 2 Buchstabe d) der EEMD-Entscheidung.

Zu den Absätzen 2 und 3:

Die Interoperabilitätskomponenten der Anbieter und der für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden müssen zahlreiche Anforderungen erfüllen, die in unterschiedlichem Konkretisierungsgrad in verschiedenen Rechtsakten und Dokumenten festgelegt sind. Die Richtlinie 2004/52/EG legt die wesentlichen, übergreifenden Anforderungen auf sehr allgemeiner Ebene fest. Die EEMD-Entscheidung konkretisiert die Vorgaben der Richtlinie, enthält aber ebenfalls keine abschließende Aufzählung der einzelnen, konkret einzuhaltenden Vorgaben. Es gibt zahlreiche Normen, technische Spezifikationen und Standards, die für den Mautdienst und die Interoperabilitätskomponenten einschlägig sind; z. T. sind diese auch noch in der Entwicklung oder werden regelmäßig überarbeitet.

Nach der EEMD-Entscheidung muss für die Interoperabilitätskomponenten zum einen die Konformität mit den Anforderungen und den relevanten technischen Spezifikationen dargelegt werden; zum anderen muss nachgewiesen werden, dass die Interoperabilitätskomponenten auch in der Praxis, d. h. im Wirkbetrieb, alle Anforderungen erfüllen und eine vereinbarte Qualität der Dienstleistung „Mautdienst“ bewirken können (sog. Gebrauchstauglichkeit).

Absatz 2 definiert die Konformität der Interoperabilitätskomponenten auf Basis der Regelungen des Artikels 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 und Absatz 2 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 1 der EEMD-Entscheidung. Inländische Anbieter und ausländische Anbieter mit inländischer Niederlassung haben ferner § 9 Bundesdatenschutzgesetz und die Anlage zu § 9 Satz 1 Bundesdatenschutzgesetz zu beachten.

Der Absatz 3 definiert die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten auf Basis der Regelungen des Artikels 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 und Absatz 2 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der EEMD-Entscheidung.

Zu § 23 (Beurteilung und Kennzeichnung von Interoperabilitätskomponenten)

§ 23 dient der Umsetzung des Artikels 14 Absätze 2 und 3 in Verbindung mit Anhang IV der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt, wer die Beurteilung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten vorzunehmen hat und nach welchem Verfahren diese durchzuführen ist und setzt damit Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 1 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 regelt, wer die Prüfung der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten vorzunehmen hat und nach welchem Verfahren diese durchzuführen ist und setzt damit Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Nummer 2 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 3:

Es wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Interoperabilitätskomponenten mit dem CE-Zeichen deklariert werden dürfen. Mit der CE-Kennzeichnung erklärt der Hersteller oder EU-Bevollmächtigte gemäß Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates, dass das Produkt den geltenden Anforderungen genügt, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Europäischen Union über ihre Anbringung festgelegt sind. Damit wird Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 2 der EEMD-Entscheidung umgesetzt.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 setzt die Regelungen des Artikels 14 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung um. Es wird geregelt, wer Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärungen nach welchen Vorgaben erstellen darf und welchen Inhalt diese Erklärungen haben müssen. Zur Klarstellung schreibt Absatz 4 Satz 3 vor, dass aus den Erklärungen eindeutig hervorgehen

muss, ob sie die Konformität mit Spezifikationen oder die Gebrauchstauglichkeit betreffen.

Zu § 24 (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten)

§ 24 setzt Artikel 14 Absatz 4 und Artikel 15 Absätze 1 und 3 der EEMD-Entscheidung um. Für das Bundesamt für Güterverkehr als Vertreter des Mitgliedstaates werden Rechte und Pflichten im Umgang mit folgenden drei Fallgruppen geregelt:

- Erste Fallgruppe: Das erstmalige Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung in elektronischen Mautsystemen in Deutschland (Absatz 1).
- Zweite Fallgruppe: Bereits in Verkehr gebrachte Interoperabilitätskomponenten, bei denen Grund zur Annahme besteht, dass diese die Vorgaben dieses Gesetzes nicht erfüllen werden (Absatz 2).
- Dritte Fallgruppe: Bereits in Verkehr gebrachte Interoperabilitätskomponenten, die die Vorgaben dieses Gesetzes tatsächlich nicht erfüllen (Absatz 3).

Die Regelungen zu den bereits in Verkehr gebrachten Interoperabilitätskomponenten (Absätze 2 und 3) werden in der EEMD-Entscheidung als Schutzklauseln bezeichnet (Artikel 15); dieser Begriff wurde nicht übernommen.

Zu Absatz 1:

Es wird Artikel 14 Absatz 4 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Nach Absatz 1 dürfen insbesondere die Mitgliedstaaten und die für die Erhebung von Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung für die Erbringung des Mautdienstes nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten das CE-Zeichen tragen oder eine EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für sie vorliegt.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 setzt Artikel 15 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung um. In Absatz 2 wird das Bundesamt für Güterverkehr ermächtigt, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen und in Verkehr gebracht worden sind, bei bestimmungsgemäßer Verwendung die

grundlegenden Anforderungen wahrscheinlich nicht erfüllen werden. Das Verfahren erfolgt nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Außerdem wurden die aus der EEMD-Entscheidung folgenden Unterrichts- und Mitteilungspflichten übernommen. Die Unterrichts- und Mitteilungspflichten schließen Name und Anschrift des Herstellers der betroffenen Interoperabilitätskomponenten ein. Bei diesen Herstellern handelt es sich ausschließlich um juristische Personen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 entspricht Artikel 15 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung. Erfüllen Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen, tatsächlich nicht die Interoperabilitätsanforderungen, verlangt das Bundesamt für Güterverkehr vom Hersteller oder seinem in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten, die Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit der jeweiligen Interoperabilitätskomponente entsprechend den geltenden Vorschriften herzustellen. Das Verfahren erfolgt nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Außerdem wurden die aus der EEMD-Entscheidung folgenden Unterrichts- und Mitteilungspflichten übernommen. Die Unterrichts- und Mitteilungspflichten schließen Name und Anschrift des Herstellers der betroffenen Interoperabilitätskomponenten oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten ein. Bei diesen Herstellern handelt es sich ausschließlich um juristische Personen.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 stellt klar, dass die Vorschriften des Produktsicherheitsgesetzes daneben anwendbar bleiben und regelt den Informationsaustausch zwischen den betroffenen Behörden. Die Unterrichtungspflicht schließt Name und Anschrift des Herstellers von Interoperabilitätskomponenten ein. Die Informationen bezüglich der Hersteller betreffen ausschließlich juristische Personen.

Zu § 25 (Besondere Anforderungen an die Fahrzeuggeräte)

Mit § 25 werden Artikel 2 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 2004/52/EG sowie Artikel 4 Absatz 5 Satz 3, Artikel 12 und Artikel 13 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung umgesetzt.

§ 25 übernimmt im Grundsatz die entsprechenden Regelungen von § 3 Absatz 3 des bisherigen Mautsystemgesetzes. Diese Vorschrift wird entsprechend der inzwischen in Kraft getretenen EEMD-Entscheidung angepasst und ergänzt.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 setzt Artikel 12 der EEMD-Entscheidung um. Damit soll das grundlegende Ziel des Mautdienstes sichergestellt und den Nutzern ein diesen Mautdienst unterstützendes Fahrzeuggerät zur Verfügung gestellt werden, bei dem auch bei grenzüberschreitendem Einsatz keine zusätzlichen Einstellungen vorzunehmen sind.

Zu Absatz 2:

Mit Absatz 2 wird Artikel 2 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 2004/52/EG umgesetzt.

Absatz 2 entspricht der Regelung in § 3 Absatz 3 Satz 1 des bisherigen Mautsystemgesetzes. Fahrzeuggeräte, die im Rahmen des Mautdienstes eingesetzt werden, müssen für jedes elektronische Mautsystem in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, das zum Mautdienst gehört, einsetzbar sein und sich für alle Fahrzeugarten eignen.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 setzt Artikel 4 Absatz 5 Satz 3 der EEMD-Entscheidung um. Jedes interoperable Fahrzeuggerät muss über eine geeignete Benutzer-Schnittstelle am Fahrzeuggerät verfügen, damit ein Nutzer jederzeit und ohne besonderen Aufwand erforderliche Änderungen der veränderbaren Daten für die Fahrzeugklassifizierung „vor Ort“ vornehmen kann.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 setzt Artikel 2 Absatz 4 Satz 1 der Richtlinie 2004/52/EG sowie Artikel 13 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung um.

Zu § 26 (Liste gesperrter Fahrzeuggeräte)

§ 26 setzt Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 1:

Mit Absatz 1 wird Artikel 4 Absatz 6 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Ergänzend werden die konkreten Daten, die in der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte aufzuführen sind, bestimmt und eine datenschutzrechtliche Ermächtigung zur Erhebung, Speicherung, Nutzung und Übermittlung der für den Zweck der Listen notwendigen Daten aufgenommen. Diese Vorschrift in Absatz 1 ist im Zusammenhang mit der Haftungsregelung nach Absatz 2 zu sehen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 entspricht Artikel 7 Absatz 3 der EEMD-Entscheidung. Hat eine für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes oder eines Landes von einem Anbieter eine Liste mit gesperrten Fahrzeuggeräten erhalten, so haftet der Anbieter dieser Behörde gegenüber ab diesem Zeitpunkt nicht mehr für durch die Verwendung der auf dieser Liste aufgeführten gesperrten Fahrzeuggeräte eventuell noch angefallene Maut.

Zu Absatz 3:

Dieser Absatz soll klar stellen, dass die Details zur Führung der Liste der gesperrten Fahrzeuggeräte, z. B. die Anzahl der Einträge in der Liste gesperrter Fahrzeuggeräte, das Format der Liste und die Häufigkeit ihrer Aktualisierung jeweils zwischen der für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes und dem Anbieter zu vereinbaren sind. Die Regelung ergänzt insoweit auch die Regelungen zu den Gebietsvorgaben in § 9 Absatz 1.

Zu § 27 (Notifizierte Stellen)

§ 27 dient der Umsetzung von Artikel 17 der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 1:

Definiert wird zunächst, was unter einer notifizierten Stelle zu verstehen ist. Diese Definition findet sich in Artikel 17 Absatz 1 Satz 1 der EEMD-Entscheidung. Es wird damit festgelegt, dass eine Stelle in zwei Schritten zur „notifizierten Stelle“ wird. Als erstes muss sie das Akkreditierungsverfahren bei der nationalen Akkreditierungsstelle (erfolgreich durchlaufen. Der Notifizierungsvorgang erfolgt dann im zweiten Schritt. Dabei benennt das Bundesamt für Güterverkehr auf Grundlage der Meldungen der nationalen Ak-

kreditierungsstelle der EU-Kommission sowie den anderen EU-Mitgliedstaaten die akkreditierten Stellen. Mit der Benennung durch das Bundesamt für Güterverkehr wird eine nach dem Akkreditierungsstellengesetz akkreditierte Stelle zur notifizierten Stelle im Sinne von Artikel 17 der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 2:

Nach Absatz 2 ist die nationale Akkreditierungsstelle (nach dem Gesetz über die Akkreditierungsstelle vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2625) – nachfolgend Akkreditierungsstellengesetz genannt – für die Akkreditierung der in Deutschland ansässigen Stellen nach Absatz 1 zuständig. In Deutschland ist die nationale Akkreditierungsstelle gemäß § 8 Absatz 1 des Akkreditierungsstellengesetzes i.V.m. § 1 Absatz 1 der Verordnung über die Beileihung der Akkreditierungsstelle nach dem Akkreditierungsstellengesetz vom 21. Dezember 2009 (BGBl. I S. 3962) – nachfolgend AkkStelleG-Beleihungsverordnung genannt – die Deutsche Akkreditierungsstelle GmbH (DAkKS). Für den Bereich Mautdienst obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 2 Satz 1 Nummer 5 („Bereich Verkehr“) AkkStelleG-Beleihungsverordnung die Aufsicht über die nationale Akkreditierungsstelle.

Zu Absatz 3:

Mit einer gültigen Akkreditierung nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 wird bescheinigt, dass die akkreditierte Stelle die Anforderungen der Richtlinie 2004/52/EG und Artikel 17 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang V der EEMD-Entscheidung erfüllt (vgl. Artikel 17 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung). Geregelt werden auch die Fälle, in denen die nationale Akkreditierungsstelle einer akkreditierten Stelle die Akkreditierung zu entziehen hat (vgl. Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der EEMD-Entscheidung). Mit Entziehung sind Rücknahme und Widerruf der Akkreditierung gemäß §§ 48, 49 Verwaltungsverfahrensgesetz gemeint.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 setzt Artikel 17 Absatz 1 Satz 1 der EEMD-Entscheidung um. Das Bundesamt für Güterverkehr übernimmt die Benennung (Notifizierung) der akkreditierten Stellen gegenüber der EU-Kommission und den anderen EU-Mitgliedstaaten. Neben Name und

Anschrift sind auch der Zuständigkeitsbereich sowie die zuvor von der EU-Kommission erteilten Kennnummern jeder akkreditierten Stelle anzugeben.

Die erforderlichen Informationen zum Stand der Akkreditierungen erhält das Bundesamt für Güterverkehr unaufgefordert von der nationalen Akkreditierungsstelle. Eine entsprechende Unterrichtsverpflichtung über die Erteilung, die Änderung, die Entziehung und das Erlöschen von Akkreditierungen, die mit dem Mautdienst in Zusammenhang stehen, ist in Satz 1 formuliert. Die Unterrichtungspflicht schließt Name und Anschrift des Unternehmens ein, auf das sich die Erteilung, Änderung, Entziehung oder das Erlöschen der Akkreditierung bezieht. Bei diesen Unternehmen handelt es sich ausschließlich um juristische Personen.

Unter die Fallgruppe „Entziehung“ fallen Rücknahme und Widerruf gemäß §§ 48, 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (siehe oben zu Absatz 3).

Akkreditierungen sind in der Regel zeitlich befristet, z. B. auf fünf Jahre. Erfolgt keine Akkreditierung für den Anschlusszeitraum, liegt die Fallgruppe „Erlöschen“ vor.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 dient der Umsetzung von Artikel 17 Absatz 4 Satz 1 der EEMD-Entscheidung. Die Informationspflicht schließt Name und Anschrift, der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union notifizierten Stelle ein, die nach Auffassung des Bundesamts für Güterverkehr den relevanten Kriterien nach Absatz 3 Satz 1 nicht entspricht. Die Informationspflicht schließt nicht die Namen der für die notifizierte Stelle handelnden bzw. außerdem vertretungsbefugten Personen ein.

Zu § 28 (Einrichtung und Aufgaben der Vermittlungsstelle)

§ 28 setzt Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 5 der EEMD-Entscheidung um.

In diesen Artikeln fordert die EEMD-Entscheidung von den EU-Mitgliedstaaten die Errichtung oder Benennung einer Vermittlungsstelle. Diese hat den Zweck, im Konfliktfall zwischen den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden und den Anbietern zu vermitteln.

Das Vermittlungsverfahren ist weder ein obligatorisches Vorverfahren noch ist die Stellungnahme der Vermittlungsstelle für die Parteien verbindlich. Es bleibt den Parteien vielmehr vorbehalten, Rechtsschutz vor den nationalen Gerichten zu suchen, ohne dabei die Stellungnahme der Vermittlungsstelle abwarten zu müssen.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 setzt Artikel 10 Absatz 1 Satz 1 der EEMD-Entscheidung um. Danach überträgt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Errichtung und den Betrieb der Vermittlungsstelle einem Privaten durch Beleihung. Errichtung und Betrieb der Vermittlungsstelle werden ausgeschrieben und nach Durchführung eines Vergabeverfahrens vergeben.

Zu Absatz 2:

Nach Artikel 10 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung muss die Vermittlungsstelle unabhängig von den gewerblichen Interessen einer für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörde und der Anbieter sein.

Durch die Übertragung der Aufgabe an einen Privaten in Absatz 1 wird eine größtmögliche Unabhängigkeit gewahrt. Außerdem muss dadurch keine staatliche Einrichtung vorgehalten werden, von der unklar ist, wann und in welchem Umfang ein Tätigwerden überhaupt erforderlich sein wird.

Zu Absatz 3:

Im Absatz 3 werden allgemein die Aufgaben und Befugnisse der Vermittlungsstelle, wie sie in Artikel 10 Absatz 1 der EEMD-Entscheidung enthalten sind, festgelegt.

Absatz 3 stellt außerdem klar, dass nur registrierte Anbieter befugt sind, die Vermittlungsstelle anzurufen. Ob ein Anbieter in Deutschland oder einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert ist, spielt dabei keine Rolle.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 gibt der Vermittlungsstelle die Befugnis, im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben nach Absatz 3 auch personenbezogene Daten zu erheben, zu speichern und zu nutzen.

Satz 2 legt der Vermittlungsstelle auf, personenbezogene Daten nach Satz 1 unverzüglich wieder zu löschen, wenn diese für ihre Aufgabenerfüllung nach Absatz 3 nicht mehr erforderlich sind.

Zu Absatz 5:

Absatz 5 legt noch einmal ausdrücklich das Schutzbedürfnis der am Vermittlungsverfahren beteiligten Parteien fest, da neben Vertragsentwürfen oder abgeschlossenen Verträgen auch weitere Unterlagen mit Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen Gegenstand des Vermittlungsverfahrens sein können.

Zu Absatz 6:

Absatz 6 übernimmt die Informationsaustauschpflichten aus Artikel 11 Absatz 5 der EEMD-Entscheidung. Da sich die Informationsaustauschpflicht auf Informationen über Grundsätze und Arbeitsweise der Vermittlungsstelle und nicht auf Informationen aus einzelnen Vermittlungsverfahren bezieht, enthalten die zu übermittelnden Informationen auch keine personenbezogenen oder personenbeziehbaren Daten.

Zu § 29 (Organisation der Vermittlungsstelle und Kostentragung)

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt die Zusammensetzung der Vermittlungsstelle.

Zu Absatz 2:

Die Stellungnahmen der Vermittlungsstelle werden von einem Dreier-Gremium verfasst, welches aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern besteht. Weil die Aufgaben der Vermittlungsstelle denen einer Schlichtungsstelle bzw. eines Schiedsgerichts ähneln und qualifizierte juristische Kenntnisse und Erfahrungen erfordern, muss der Vorsitzende die Befähigung zum Richteramt haben. Damit die Stellungnahmen der Vermittlungsstelle nach § 30 Absatz 1 Satz 3 bei den Parteien eine möglichst hohe Akzeptanz finden, benennen die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes oder des betroffenen Landes und der Anbieter jeweils eine weitere geeignete Person als Beisitzer.

Absatz 2 regelt ferner die Aufgaben des Vorsitzenden des Spruchkörpers der Vermittlungsstelle.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt die Zusammensetzung der Geschäftsstelle.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 regelt die Kostentragung für die am Vermittlungsverfahren beteiligten Parteien.

Zu § 30 (Vermittlungsverfahren)

§ 30 setzt Artikel 11 Absätze 1 bis 4 der EEMD-Entscheidung um.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt das Verfahren gemäß Artikel 11 Absätze 1 bis 3 der EEMD-Entscheidung. Da sich die Vermittlungsstelle immer erst fallbezogen konstituieren muss (Benennung der Beisitzer), teilt der Vorsitzende des Spruchkörpers mit, ob alle für das Verfahren erforderlichen Unterlagen vorliegen. Die Vermittlungsstelle soll nach Satz 3 spätestens innerhalb von sechs Monaten nach Eingang des Antrags auf Vermittlung Stellung nehmen. Die Stellungnahme der Vermittlungsstelle ist für die Parteien nicht verbindlich.

Zu Absatz 2:

In Absatz 2 wird der Vorsitzende des Spruchkörpers entsprechend Artikel 11 Absatz 4 der EEMD-Entscheidung ermächtigt, bei den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden, Anbietern und Dritten, die an der Bereitstellung des Mautdienstes in Deutschland beteiligt sind, für die Arbeit der Vermittlungsstelle relevante Informationen anzufordern. Die datenschutzrechtlichen Vorschriften von § 28 Absätze 4 und 5 gelten entsprechend.

Zu § 31 (Verordnungsermächtigungen)

Im Zusammenhang mit der Registrierung von Anbietern nach den §§ 4 bis 8, der Ausgestaltung und Führung des Mautdienstregisters sowie den Mitteilungspflichten nach § 21 und der Arbeit der Vermittlungsstelle nach § 28 werden in § 31 Verordnungsermächtigt-

gungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt. Diese Rechtsverordnungen bedürfen der Zustimmung des Bundesrates (Artikel 80 Absatz 2 GG: Rechtsverordnungen aufgrund von Bundesgesetzen, die von den Ländern als eigene Angelegenheit ausgeführt werden).

Zu Absatz 1:

In Absatz 1 werden unter Nummer 1 Eckpunkte für eine Rechtsverordnung im Hinblick auf das Registrierungsverfahren und unter Nummer 2 im Hinblick auf das Mautdienstregister aufgeführt.

Einzelne Vorgaben für das Registrierungsverfahren, insbesondere die Konkretisierung der Voraussetzungen nach § 5 sowie zum Nachweis des Vorliegens der Registrierungsbedingungen, finden sich in Artikel 3 oder anderen Bestimmungen der EEMD-Entscheidung nicht. Den Mitgliedstaaten der Europäischen Union steht daher ein gewisser Spielraum für die Umsetzung der entsprechenden Vorgaben zu, um das Registrierungsverfahren und die Registrierungsbedingungen zu regeln. Einzelheiten zum Registrierungsverfahren sollen nicht in diesem Gesetz selbst, sondern in einer entsprechenden Rechtsverordnung geregelt werden.

Ebenso beschreiben Artikel 19 der EEMD-Entscheidung und § 21 die wesentlichen Inhalte und Verfahrensweisen zum Mautdienstregister, deren weitere Ausgestaltung und Konkretisierung in einer Rechtsverordnung geregelt werden soll.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 schafft die Ermächtigungsgrundlage, um eine Verfahrensordnung für die Vermittlungsstelle nach § 28 durch Rechtsverordnung erlassen zu können.

Zu § 32 (Pilot-Mautsysteme)

§ 32 dient der Umsetzung von Artikel 20 der EEMD-Entscheidung.

Zu Absatz 1:

Mit Absatz 1 wird Artikel 20 Unterabsatz 1 und Unterabsatz 2 Satz 1 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Er setzt den Rahmen, in dem technische und konzeptionelle Weiterentwicklungen in Pilot-Mautsystemen erprobt werden dürfen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 entspricht Artikel 20 Unterabsatz 2 Satz 2 der EEMD-Entscheidung und beschränkt den anfänglichen Geltungszeitraum für ein Pilot-Mautsystem auf maximal drei Jahre.

Zu Absatz 3:

Mit Absatz 3 wird Artikel 20 Unterabsatz 3 der EEMD-Entscheidung umgesetzt. Damit wird klargestellt, dass ein Anbieter nicht zur Beteiligung an einem Pilot-Mautsystem verpflichtet werden kann.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Nummer 1 (§§ 1 Absatz 4, 3a Absatz 2 Satz 1, 5 Satz 2, 13)

Die Anpassungen sind aufgrund der Umbenennung des Ministeriums erforderlich.

Zu Nummer 2 (§ 4 Absatz 2, Absatz 3 und Absatz 6)

a) Seit Mautstart im Jahr 2005 führt das Bundesamt für Güterverkehr auch für Mauterstattungsverlangen nach § 4 Absatz 2 (bzw. früher § 4 Absatz 1a des Autobahnmautgesetzes) i.V.m. § 21 des Bundesgebührengesetzes (bzw. früher § 21 des Verwaltungskostengesetzes) auf schriftlichen Antrag ein Erstattungsverfahren durch. Dieses Erstattungsverfahren wird bislang, anders als das Verfahren nach § 4 Absatz 5 i. V. m. § 10 Absatz 3 der LKW-Maut-Verordnung, welches dort im Detail geregelt ist, aus dem Gesetz nicht hinreichend deutlich. Dies hat zur Verunsicherung von Antragstellern beigetragen, die sich infolgedessen gehalten sahen, unmittelbar allgemeine Leistungsklage einzulegen. Zur Verbesserung der Rechtssicherheit und –klarheit soll § 4 Absatz 2 mit den neu einzufügenden Sätzen 2 bis 5 um klarstellende Aussagen zu diesem Erstattungsverfahren er-

gänzt werden.

Absatz 2 Satz 2 stellt klar, dass entsprechende Ansprüche durch schriftlichen Antrag bei dem Bundesamt für Güterverkehr und nicht durch allgemeine Leistungsklage geltend zu machen sind. Die Verwaltungspraxis beim Bundesamt für Güterverkehr zeigt, dass eine angemessene Sachverhaltsaufklärung in vielen Erstattungsfällen nach § 21 des Bundesgebührengesetzes nur durch eine eingehende Bearbeitung der Anträge zu erzielen ist. Zum Teil handelt es sich um sehr komplexe und umfangreiche Sachverhalte. Es ist daher zweckmäßig, zunächst eine umfassende Sachverhaltsaufklärung durch die Verwaltung vorzusehen. Dies dient auch der Entlastung der Verwaltungsgerichtsbarkeit.

Absatz 2 Satz 3 konkretisiert die Mitwirkungspflicht des Anspruchstellers bei der Aufklärung des Sachverhalts.

Bei Absatz 2 Satz 4, wonach über den Erstattungsantrag durch Bescheid entschieden wird, handelt es sich um eine nach dem Übergang vom Verwaltungskostengesetz zum Bundesgebührengesetz erforderliche Klarstellung. Entsprechend der Orientierung des Bundesgebührengesetzes an den Regelungsinhalten der Abgabenordnung soll hierdurch für das bezüglich Mauterstattungsverlangen gemäß Absatz 2 Satz 1 entsprechend anwendbare Erstattungsverfahren nach § 21 des Bundesgebührengesetzes klargestellt werden, dass auch insoweit eine Orientierung an den Regelungsinhalten der Abgabenordnung erfolgt. Entscheidungen der Finanzverwaltung über Rückerstattungsansprüche nach § 37 Absatz 2 der Abgabenordnung werden durch Abrechnungsbescheid nach § 218 Absatz 2 der Abgabenordnung getroffen, der einen sonstigen Verwaltungsakt nach § 118 der Abgabenordnung darstellt. § 218 Absatz 2 Satz 2 der Abgabenordnung stellt ausdrücklich klar, dass gerade auch über Rückerstattungsansprüche nach § 37 Absatz 2 der Abgabenordnung durch Verwaltungsakt entschieden wird. Entsprechend stellt Absatz 2 Satz 4 klar, dass auch bei Mauterstattungsverlangen eine Entscheidung durch Bescheid als Verwaltungsakt ergeht.

Das Erstattungsverfahren nach Absatz 2 in Verbindung mit § 21 des Bundesgebührengesetzes ist gegenwärtig, anders als das Erstattungsverfahren nach Absatz 5 in Verbindung mit § 10 der LKW-Maut-Verordnung, gebührenfrei. Da aber die Bearbeitung der auf die

Erstattung von zu Unrecht entrichteter Maut abzielenden Anträge vergleichbaren Aufwand verursacht, ist eine Gleichbehandlung angezeigt. Daher wird Absatz 5 Satz 3 für entsprechend anwendbar erklärt.

b)

aa)

Die Ergänzung von Absatz 3 Satz 3 ist erforderlich, da im Rahmen des Mautdienstes zusätzliche Daten erhoben, verarbeitet und genutzt werden müssen. Dabei handelt es sich um die so genannte Identifikationsnummer des Anbieters bzw. Betreibers, die Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts, das zum Zweck der Mauterhebung eingesetzt wird sowie die Vertragsnummer des Nutzers. Bei der Vertragsnummer handelt es sich um eine Identifikationsnummer zum Vertrag eines Nutzers, die von Anbietern fahrzeug- oder nutzerbezogen vergeben werden kann. Sie wird, zusammen mit der Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts und dem Kennzeichen, zur eindeutigen Identifikation eines mautpflichtigen Fahrzeugs in den Abrechnungs- und Kontrollsystemen verwendet. Sie dient auch zur Ableitung individueller kryptografischer Schlüssel und ist deshalb wesentlich für die Umsetzung der IT-Sicherheitsanforderungen in Bezug auf die authentische und nicht abstreitbare Übermittlung von mautrelevanten Daten. Anhand dieser Daten lässt sich ein Fahrzeuggerät eines Nutzers des mautpflichtigen Streckennetzes eindeutig entweder dem Betreiber oder einem Anbieter zuordnen. Dies ist für die Überwachung des Betreibers und des Anbieters sowie für die Kontrolle der Mautentrichtung bei den Nutzern erforderlich.

bb)

Die Ergänzung von Absatz 3 ist als Folgeänderung erforderlich, um sicherzustellen, dass die strengen datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes auch im Rahmen des Mautdienstes Geltung erlangen.

c) Die Anpassung ist aufgrund der Umbenennung des Ministeriums erforderlich.

d) Die Änderung von § 4 Absatz 6 Satz 1 ist erforderlich um sicherzustellen, dass Nutzer des Mautdienstes unter den gleichen Voraussetzungen von der Mautschuld befreit werden wie Nutzer des bisherigen deutschen dualen Mauterhebungssystems.

Zu Nummer 3

Zu § 4a (Europäischer elektronischer Mautdienst)

§ 1 Absatz 3 Nummer 1 des Mautsystemgesetzes bestimmt, dass die Vorgaben des Mautsystemgesetzes (und damit des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes) bei Mautsystemen, die den Einbau eines Fahrzeuggerätes nicht erfordern, nur gelten, wenn dies durch Rechtsvorschrift bestimmt ist. Das deutsche Mauterhebungssystem nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz ist ein duales Mauterhebungssystem. Neben der automatischen Erhebung der Maut mittels Fahrzeuggerät besteht auch die Möglichkeit der manuellen Einbuchung (Mautstellenterminal, Internet). Daher ist der Einbau eines Fahrzeuggerätes zur Gebührenentrichtung nicht erforderlich. Aus diesem Grund ordnet § 4a ausdrücklich an, dass das Mautsystem nach diesem Gesetz ein elektronisches Mautsystem im Sinne des § 1 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes ist.

Zu § 4b (Bundesamt für Güterverkehr)

§ 4b überträgt die Aufgaben der für die Erhebung der Maut im Bund zuständigen Behörde nach den Vorschriften des Mautsystemgesetzes für das mautpflichtige Streckennetz nach § 1 auf das Bundesamt für Güterverkehr. Da das Bundesamt für Güterverkehr nicht nur für die Erhebung der Maut auf dem mautpflichtigen Streckennetz des Bundes zuständig ist, sondern in seiner Doppelrolle auch Aufgaben des Mitgliedstaates wahrnimmt, gehen manche Regelungen des Mautsystemgesetzes, soweit es Mitteilungs- bzw. Informationspflichten von den für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden an das Bundesamt für Güterverkehr betrifft, ins Leere. Als Beispiel seien hier die Mitteilungspflichten in § 9 Absatz 2, § 16 Absatz 1, § 17 Absätze 1 und 3 des Mautsystemgesetzes genannt.

Zu § 4c (Zulassungsverfahren)

In den §§ 4c bis 4f ist das Zulassungsverfahren nach § 10 des Mautsystemgesetzes für das mautpflichtige Streckennetz des Bundes nach § 1 geregelt.

Das Zulassungsverfahren dient dem Nachweis der Erfüllung der Voraussetzungen für die Zulassung als Anbieter.

Absatz 1:

Absatz 1 benennt die erforderlichen Schritte des Zulassungsverfahrens nach § 10 des Mautsystemgesetzes für das mautpflichtige Streckennetz nach § 1.

Absatz 2:

Absatz 2 benennt die Schritte der Gebrauchstauglichkeitsprüfung nach § 23 des Mautsystemgesetzes.

Zu § 4d (Prüfvereinbarung und Prüfverfahren)

§ 4d regelt Inhalt und Abschluss der Prüfvereinbarung und enthält Regelungen zur Durchführung des Prüfverfahrens.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt den Abschluss der Prüfvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Güterverkehr und dem jeweiligen Anbieter vor Durchführung der Prüfung nach Absatz 3. Hierzu schließt das Bundesamt für Güterverkehr einen öffentlich-rechtlichen Vertrag (Prüfvereinbarung) mit dem Anbieter ab.

Zu Absatz 2:

In den Nummern 1 bis 9 werden die wesentlichen Regelungsinhalte der Prüfvereinbarung genannt, deren weitere Ausgestaltung mit einer Rechtsverordnung nach § 4h Satz 1 erfolgt. Wesentlicher Zweck dieser Prüfvereinbarung ist es, die Rechte und Pflichten des Anbieters und des Bundesamtes für Güterverkehr im Zusammenhang mit der Durchführung des Prüfverfahrens festzulegen sowie die Sicherheit der Daten und des Datenschutzes zu gewährleisten. Daten im Sinne der Prüfvereinbarung sind alle Informationen jeglicher Art in elektronischer, Papier- oder sonstiger Form. Regelungen zum Ende des Prüfverfahrens und des Pilotbetriebs im Sinne des Absatzes 2 Nummer 1 können auch Regelungen zur vorzeitigen Beendigung des Prüfverfahrens und des Pilotbetriebs (Beispiel:

Kündigung) sein. Die Prüfvereinbarung enthält dabei auch Entgelte für die Prüfung durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4d Absatz 3 und § 4e Absatz 2 dieses Gesetzes. Die Prüfvereinbarung begründet dabei keinen Anspruch des Anbieters auf Erteilung der Zulassung zur Mitwirkung an der Mauterhebung.

Nach Absatz 2 Satz 2 können auch übliche Vertragsklauseln in die Prüfvereinbarung aufgenommen werden (Beispiele: Schriftformerfordernis, Salvatorische Klausel, Gerichtsstand, Streitbeilegung).

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt Inhalt und Umfang des Prüfverfahrens. Das Bundesamt für Güterverkehr stellt auf Grundlage der Prüfvereinbarung fest, ob ein Anbieter die Vorgaben nach § 4f Absatz 1 Nummer 1 bis 3 erfüllt. Diese Prüfung erfolgt dabei noch nicht im Wirkbetrieb.

Zu § 4e (Beschränkte Zulassung und Pilotbetrieb)

§ 4e regelt Inhalt, Umfang und Ablauf der beschränkten Zulassung und des Pilotbetriebs.

Absatz 1:

Nach Absatz 1 erfolgt die beschränkte Zulassung durch Verwaltungsakt. Von der Möglichkeit des § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes, die beschränkte Zulassung durch öffentlich-rechtlichen Vertrag zu regeln, wird kein Gebrauch gemacht. Die beschränkte Zulassung setzt voraus, dass das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4d Absatz 3 festgestellt hat, dass der Anbieter die Vorgaben nach § 4f Absatz 1 Nummer 1 bis 3 erfüllt.

Absatz 2:

Absatz 2 regelt Inhalt und Umfang des Pilotbetriebs. Das Bundesamt für Güterverkehr stellt dabei im Wirkbetrieb fest, ob ein Anbieter die Vorgaben nach § 4f Absatz 1 Nummer 1 bis 3 erfüllt.

Zu § 4f (Zulassung von Anbietern)

Zu Absatz 1:

Absatz 1 bestimmt die Voraussetzungen, die ein Anbieter, der nach § 4 des Mautsystemgesetzes registriert ist und eine Zulassung zur Erbringung mautdienstbezogener Leistun-

gen in dem nach § 1 mautpflichtigen Streckennetz beantragt, erfüllen muss, bevor das Bundesamt für Güterverkehr mit ihm einen Zulassungsvertrag abschließt.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 bestimmt die Inhalte des Zulassungsvertrags, den das Bundesamt für Güterverkehr nach Absatz 1 mit einem Anbieter abschließt, der die Prüfung nach § 4e Absatz 2 erfolgreich bestanden hat.

In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 13 werden wesentliche Regelungsinhalte des Zulassungsvertrages genannt, deren weitere Ausgestaltung mit einer Rechtsverordnung nach § 4h Satz 1 erfolgt.

Der Zulassungsvertrag regelt nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 auch die Fälle, in denen das Verfahren zur Feststellung der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten nach § 23 des Mautsystemgesetzes vollständig oder teilweise zu wiederholen ist. Als Anlässe einer erneuten (Teil-)Prüfung kommen beispielsweise in Betracht: Änderungen des Verfahrens zur Feststellung der Gebrauchstauglichkeit, grundlegende Änderungen im System des Bundesamtes für Güterverkehr oder des Anbieters. Für diese Fälle sind im Zulassungsvertrag Entgelte vorzusehen, die der Anbieter an das Bundesamt für Güterverkehr zu entrichten hat. Außerdem ist im Zulassungsvertrag zu regeln, ob, in welcher Höhe und auf welche Art und Weise das Bundesamt für Güterverkehr vom Anbieter Entgelte zur Deckung der Kosten nach § 9 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Mautsystemgesetzes verlangt.

Nach Absatz 2 Satz 2 können auch übliche Vertragsklauseln in den Vertrag aufgenommen werden (Beispiele: Schriftformerfordernis, Salvatorische Klausel, Gerichtsstand, Streitbeilegung).

Zu § 4g (Überwachung)

Zu Absatz 1:

Gemäß Absatz 1 überwacht das Bundesamt für Güterverkehr die Einhaltung der Pflichten aus den Prüfvereinbarungen nach § 4d Absatz 1, den beschränkten Zulassungen nach § 4e Absatz 1 und den Zulassungsverträgen nach § 4f Absatz 1 und ist befugt, die Maßnahmen

zu ergreifen, die zur Feststellung oder zur Ausräumung eines hinreichenden Verdachts eines Verstoßes oder zur Beseitigung festgestellter Verstöße oder zur Verhütung künftiger Verstöße erforderlich sind. Dazu gehört insbesondere auch die Möglichkeit, eine Prüfvereinbarung nach Absatz 2 oder einen Zulassungsvertrag nach Absatz 4 mit einem Anbieter zu kündigen, wenn die in den Verträgen festgeschriebenen Kündigungsvoraussetzungen vorliegen.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 regelt die Voraussetzungen, unter denen das Bundesamt für Güterverkehr die beschränkte Zulassung zu widerrufen oder zurückzunehmen hat. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen und vollständigen Erhebung und Auskehr der Maut, insbesondere der Sicherung der Mauteinnahmen und zum Schutz der Nutzer, ist es zwingend erforderlich, die beschränkte Zulassung zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen nach § 4f Absatz 1 nachträglich entfallen sind und zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen von vornherein nicht erfüllt wurden. Die Erfüllung der Voraussetzungen ist wesentliche Grundlage der Mauterhebung und insbesondere auch zur Wahrung der Gebührengerechtigkeit erforderlich. Nur durch die Erfüllung der genannten Voraussetzungen ist sichergestellt, dass die Mauterhebung in rechtlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ordnungsgemäß erfolgt und die Mautpflichtigen durch die Entrichtung der Maut an den Anbieter von der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut an das Bundesamt für Güterverkehr (§ 4 Absatz 6 Satz 1) befreit sind.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 regelt die Voraussetzungen, unter denen das Bundesamt für Güterverkehr die beschränkte Zulassung nach pflichtgemäßem Ermessen widerrufen kann. Um die ordnungsgemäße und vollständige Erhebung und Auskehr der Maut während des Pilotbetriebs sicherstellen zu können, muss das Bundesamt für Güterverkehr in der Lage sein, die beschränkte Zulassung zu widerrufen, wenn der Anbieter gegen Pflichten verstößt, die sich aus diesem Gesetz, auf Grund dieses Gesetzes oder aus der Prüfvereinbarung nach § 4d Absatz 1 ergeben und deshalb eine ordnungsgemäße Durchführung des Pilotbetriebs nicht möglich ist.

Zu Absatz 4:

Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen und vollständigen Erhebung und Auskehr der Maut, insbesondere der Sicherung der Mauteinnahmen und zum Schutz der Nutzer, ist es zwingend erforderlich, die beschränkte Zulassung kurzfristig unmittelbar zu beenden, wenn der Anbieter gegen die genannten Pflichten verstößt. Insbesondere zum Schutz der Mautpflichtigen muss schnell eine klare und eindeutige Rechtslage geschaffen werden, damit diese Gewissheit haben, ob sie durch die Entrichtung der Maut an den Anbieter von der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut an das Bundesamt für Güterverkehr (§ 4 Absatz 6 Satz 1) befreit sind. Daher haben nach Absatz 4 Satz 2 Widerspruch und Anfechtungsklage keine aufschiebende Wirkung.

Zu § 4h (Prüfvereinbarung und Zulassungsvertrag)

Mit § 4h Satz 1 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, durch Rechtsverordnung die konkreten Bestimmungen der Prüfvereinbarung nach § 4d Absatz 2 und des Zulassungsvertrages nach § 4f Absatz 2 einheitlich festzusetzen. Damit soll eine diskriminierungsfreie Gleichbehandlung aller registrierten Anbieter gewährleistet werden. Diese Befugnis kann nach Satz 2 ganz oder teilweise auf das Bundesamt für Güterverkehr übertragen werden.

Zu § 4i (Gebietsvorgaben)

Nach § 9 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes ist es Aufgabe von Bund und Ländern, jeweils für ihre mautpflichtigen Streckennetze Regelungen zu treffen, in denen die allgemeinen Bedingungen für die Zulassung der Anbieter enthalten sind (Gebietsvorgaben). § 4i sieht vor, dass die Gebietsvorgaben für das nach § 1 mautpflichtige Streckennetz des Bundes durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird nach Satz 2 ermächtigt, seine Befugnis ganz oder teilweise auf das Bundesamt für Güterverkehr zu übertragen.

Zu § 4j (Nutzerlisten)

Europarechtlicher Anknüpfungspunkt für die Nutzerlisten ist Artikel 4 Absatz 10 und Artikel 7 Absatz 2 der EEMD-Entscheidung. Zwar taucht dort der Begriff der „Nutzerlisten“ nicht ausdrücklich auf, jedoch sind diese Nutzerlisten notwendig, damit das Bundes-

amt für Güterverkehr seine Kontrollaufgaben wahrnehmen und die Ansprüche des Bundes aus § 19 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes geltend machen kann. Ohne diese Nutzerlisten hätte das Bundesamt für Güterverkehr keine Kenntnis davon, über welchen Anbieter ein bestimmter Nutzer seine Maut entrichtet.

Zu Absatz 1:

Absatz 1 regelt den Inhalt und Übermittlungsweg der Nutzerlisten von den Anbietern zum Bundesamt für Güterverkehr. In den einzelnen Nutzerlisten sind zum jeweiligen Zeitpunkt immer alle Nutzer mit den erforderlichen Daten enthalten, mit denen ein Anbieter zu diesem Zeitpunkt einen Vertrag abgeschlossen hat. Das Bundesamt für Güterverkehr benötigt die Daten in den Nutzerlisten zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Absatz 3.

Zu Absatz 2:

Absatz 2 regelt die Fälle, in denen das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Absatz 3 anlassbezogen neben den Daten in den Nutzerlisten nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 bis 3 auch den Namen und die Anschrift eines Nutzers benötigt. Beispielsweise sind der Name und die Anschrift eines Nutzers für die Übersendung eines Nacherhebungsbescheids nach § 8 Absatz 1 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes erforderlich.

Zu Absatz 3:

Absatz 3 Satz 1 beschreibt, für welche Zwecke das Bundesamt für Güterverkehr die Daten nach den Absätzen 1 und 2 erheben, speichern und nutzen darf. Satz 2 verbietet die Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften.

Zu Absatz 4:

In Absatz 4 werden die Löschfristen für die Daten nach den Absätzen 1 und 2 festgelegt.

Zu Nummer 4 (§ 7 Absatz 2 und Absatz 3)

a) Die Ergänzung von § 7 Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist erforderlich, da im Rahmen des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes zusätzliche Daten erhoben, gespeichert, genutzt und übermittelt werden müssen. Dabei handelt es sich um die

so genannte Identifikationsnummer des Anbieters bzw. Betreibers, die Identifikationsnummer und den Betriebszustand (erhebungsbereit ja/nein, Kommunikationsstatus, Qualität des Satellitenempfangs) des Fahrzeuggeräts sowie die Vertragsnummer des Nutzers. Bei der Vertragsnummer des Nutzers handelt es sich um eine Identifikationsnummer, die Anbieter im Hinblick auf den Vertrag eines Nutzers vergeben. Sie kann nutzer- oder fahrzeugbezogen vergeben werden. Sie wird, zusammen mit der Identifikationsnummer des Fahrzeuggeräts und dem Kennzeichen, zur eindeutigen Identifikation eines mautpflichtigen Fahrzeugs in den Abrechnungs- und Kontrollsystemen verwendet. Sie dient auch zur Ableitung individueller kryptografischer Schlüssel und ist deshalb wesentlich für die Umsetzung der IT-Sicherheitsanforderungen in Bezug auf die authentische und nicht abstreitbare Übermittlung von mautrelevanten Daten. Anhand dieser Daten lässt sich das Fahrzeuggerät eines Nutzers auf dem mautpflichtigen Streckennetz des Bundes eindeutig entweder dem Betreiber oder einem Anbieter zuordnen. Dies ist für die Überwachung des Betreibers und des Anbieters sowie für die Kontrolle der Nutzer hinsichtlich der korrekten Mautentrichtung erforderlich. Bei der Vertragsnummer handelt es sich um eine Identifikationsnummer zum Vertrag eines Nutzers, die von Anbietern fahrzeug- oder nutzerbezogen vergeben werden kann.

b) Die Ergänzung von § 7 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist erforderlich, um die Kontrolle der Nutzer des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes und die Überwachung der Anbieter durch das Bundesamt für Güterverkehr sicherzustellen.

Zu Nummer 5 (§ 9 Absatz 1)

Die Ergänzung von § 9 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die strengen datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes auch für Anbieter des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes Geltung erlangen.

Zu Artikel 3 (Änderung der LKW-Maut-Verordnung)

Zu Nummer 1 (§ 4 Absatz 1)

Die Änderung von § 4 Absatz 1 der LKW-Maut-Verordnung erweitert den potentiellen Anwendungsbereich der Norm. Dies ist erforderlich, damit auch automatische Mauterhe-

bungssysteme von Anbietern des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes vom Geltungsbereich der Norm erfasst sind.

Zu Nummer 2 (§ 6 Absatz 1 und Absatz 1a)

a) zu Absatz 1

aa) Die Änderung von § 6 Absatz 1 Satz 1 ist erforderlich, um auch Anbieter des Mautdienstes nach § 3 des Mautsystemgesetzes in den Anwendungsbereich der Norm einzubeziehen.

bb) Die Ergänzung von § 6 Absatz 1 Satz 5 stellt klar, dass Fahrzeuggeräte des Betreibers des bisherigen nationalen Mautsystems und Fahrzeuggeräte gemäß den Vorschriften des Mautsystemgesetzes rechtlich gleich behandelt werden. Das heißt insbesondere, dass die Pflichten der Nutzer von Fahrzeuggeräten nach den Vorschriften des Mautsystemgesetzes im Hinblick auf das Fahrzeuggerät denen bei der nationalen Mauterhebung entsprechen. Beispielsweise muss auch ein solcher Nutzer vor Beginn einer mautpflichtigen Straßenbenutzung überprüfen, ob das Fahrzeuggerät erhebungsbereit ist (§ 6 Absatz 3 Satz 1).

b) zu Absatz 1a

Die Ergänzung ist vorzunehmen, da ein Nutzer von Fahrzeuggeräten nach den Vorschriften des Mautsystemgesetzes Änderungen der mauterheblichen Tatsachen nicht dem Betreiber des bisherigen nationalen Mautsystems, sondern seinem Anbieter mitteilen muss.

Zu Artikel 4 (Aufhebung von Vorschriften)

Die bisher in § 5 des bisherigen Mautsystemgesetzes geregelte Überleitungsvorschrift kann ersatzlos entfallen, da die EEMD-Entscheidung mittlerweile in Kraft getreten und der nach § 5 Satz 1 des bisherigen Mautsystemgesetzes maßgebliche Zeitpunkt im Bundesanzeiger bekannt gegeben worden ist (Bekanntmachung vom 29. März 2010; veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 55 vom 13. April 2010, Seite 1307).

Die notwendigen Vorschriften des bisherigen Mautsystemgesetzes werden in das neue Mautsystemgesetz (§§ 1 bis 3 und 25) übernommen, so dass das bisherige Mautsystemgesetz obsolet wird und aufzuheben ist.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

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