

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Andrej Hunko, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, Hubertus Zebel und der Fraktion DIE LINKE.

Einführung eines Elektronischen Europäischen Mautdienstes

Derzeit gibt es in Europa eine Vielzahl verschiedener mautpflichtiger Streckennetze und Mautsysteme. Ein Lkw, der europaweit zum Straßengütertransport eingesetzt werden soll, muss bei verschiedenen Mauterhebern registriert und mit mehreren elektronischen Erfassungsgeräten ausgestattet werden.

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (EETS-Richtlinie) sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (EETS-Entscheidung) sollte ein europäischer elektronischer Mautdienst (EETS) in der Europäischen Union eingeführt werden.

Der EETS soll die Entrichtung von Mautgebühren auf Grundlage eines einzigen Vertrages mit einem einzigen Anbieter von mautdienstbezogenen Leistungen (EETS-Anbieter) und mit nur einem Fahrzeuggerät in der gesamten Europäischen Union ermöglichen.

14 Jahre nach Verabschiedung der Richtlinie ist noch kein Anbieter in Deutschland zugelassen worden, gleiches gilt für die meisten Staaten in der Europäischen Union. Die EU-Kommission hat daraufhin im Sommer letzten Jahres eine Revision der Richtlinie vorgelegt, in der grundlegende Kritik an den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des EETS geäußert wird: Zum einen seien die Verwaltungsverfahren bei der Registrierung und anschließenden Zulassung von EETS-Anbietern zu lang und änderungsanfällig, zum anderen würden EETS-Anbieter durch Behörden diskriminiert, um nationale Mauterheber zu schützen (vgl. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_9673_2017_INIT&qid=1525783193926&from=DE). Obwohl die revidierte Richtlinie noch nicht verabschiedet wurde, ist Bewegung in den EETS gekommen. (Potenzielle) Anbieter sprechen davon, dass „2018 [...] ein Jahr des Wandels für internationale Transportunternehmen (ist), da durch die Einführung des European Electronic Toll Service (EETS) die europaweite Mautbegleichung mit nur einer einzigen On-Board-Unit (OBU) möglich wird“ (www.bp-plus-aral.de/dienstleistungen-unterwegs/europaeische-maut-eets/).

Im März 2018 wurden von der Bundesregierung mehrere Verordnungen zum EETS erlassen (u. a. die „Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz“), zudem wurde vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) per Direktvergabe ein Auftrag zur Unterstützung des Anschlusses von EETS-Anbietern an die technischen Schnittstellen des BAG vergeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kosten sind aufgrund welcher Maßnahmen für die Einführung des EETS bisher in Deutschland angefallen?

Wer hat diese Kosten, die im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes auf 103 Mio. Euro beziffert wurden (siehe Bundestagsdrucksache 18/2656), getragen, und welche Vergütungen hat die Toll Collect GmbH in diesem Zusammenhang bisher erhalten (bitte nach einmaligen Vergütungen für technische Anpassungen etc. und jährlichen Vergütungen für den Betrieb differenziert angeben)?

2. Welche EETS-Anbieter sind derzeit in Deutschland registriert, und welche Gesellschafter stehen hinter den registrierten EETS-Anbietern (bitte unter Angabe des Zeitpunktes der Registrierung anführen)?
3. Welche EETS-Anbieter waren in Deutschland registriert, und aus welchen Gründen haben nach Kenntnis der Bundesregierung diese EETS-Anbieter ihre Registrierung wieder zurückgezogen (bitte unter Angabe des Zeitpunktes der Registrierung und deren Aufhebung anführen)?
4. Welche Anträge auf Zulassung als EETS-Anbieter wurden seit 2009 gestellt, und wie wurden diese Anträge aus welchen Gründen beschieden?
5. Verfügen die registrierten EETS-Anbieter nach Kenntnis der Bundesregierung bereits über interoperable On-Board-Units (OBUs), die den Vorgaben der EU bzw. der Bundesregierung (durch das Bundesamt für Güterverkehr) entsprechen (bitte begründen), und wenn ja, seit (bzw. bei baldiger Verfügbarkeit ab) wann?

In welchen europäischen Mautgebieten (Staaten) sind diese OBUs einsetzbar?

6. Welche weiteren potenziellen EETS-Anbieter (inklusive Gesellschafter) wollen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland registrieren?
7. Teilt die Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Auffassung von (potenziellen) EETS-Anbietern, dass im Jahr 2018 ein einheitlicher Europäischer Mautdienst eingeführt wird (bitte begründen)?
8. Zu welchem Zeitpunkt hätte auf Basis der EU-Richtlinie und der dazugehörigen Entscheidung der EETS in Deutschland eingeführt sein bzw. alle Voraussetzungen (rechtliche, technische etc.) für dessen Umsetzung geschaffen worden sein müssen?
9. Gab es im Hinblick auf die Umsetzung der EETS-Richtlinie ein Vertragsverletzungsverfahren, und welchen Stand hat selbiges ggfs. (bitte unter Angabe des Datum der Zuleitung betreffender Schreiben der EU-Kommission sowie Antworten der Bundesregierung inklusive Kurzanzeige des Inhalts begründen)?
10. Teilt die Bundesregierung die Kritik der EU-Kommission, dass Fortschritte beim EETS hauptsächlich durch „diskriminierende Behandlung (von EETS-Anbietern) durch die Behörden (einschließlich des Schutzes der etablierten Betreiber)“ (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_9673_2017_INIT&qid=1525783193926&from=DE) ausblieben, auch in Bezug auf die Einführung eines EETS in Deutschland (bitte begründen)?

11. Entspricht das deutsche Lkw-Mauterhebungssystem „den festgelegten Normen“ (ebd.) der EU?
Wenn ja, seit wann, und durch welche Maßnahmen wurde dies gewährleistet?
Wenn nein, welchen Normen entspricht das System nicht, und wann wird dies geändert?
12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der EU-Kommission, dass die Verpflichtung für EETS-Anbieter unzumutbar ist, „ihre Dienste innerhalb von 24 Monaten nach ihrer amtlichen Registrierung in allen Mitgliedstaaten anzubieten“ (ebd.)?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, welche Konsequenzen wird die Bundesregierung auf die diesbezügliche Regelung in § 12 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes ziehen?
13. Welchen Austausch gab es seitens der Bundesregierung mit der EU-Kommission seit dem 1. Januar 2016 bezüglich der Einführung des EETS (bitte unter Angabe der den Austausch führenden Stellen, nebst Datum des schriftlichen oder mündlichen Austausches und kurzer Angabe des Inhaltes aufführen)?
14. Wurde im Kontext der Verhandlungen der Bundesregierung und der EU-Kommission über die Pkw-Maut, die Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens war, auch der EETS thematisiert?
Wenn ja, in welcher Weise, und welche Zusagen hat die Bundesregierung ggf. bezüglich des EETS gemacht?
15. Wann sollen hierzulande Zulassungsverfahren für welche in Deutschland registrierten EETS-Anbieter beginnen, und welche laufen bereits (bitte begründen)?
16. Welche in anderen EU-Staaten registrierten EETS-Anbieter haben einen Antrag auf Zulassung in Deutschland gestellt, und welche in Deutschland registrierten EETS-Anbieter haben nach Kenntnis der Bundesregierung einen Antrag auf Zulassung in einem anderen EU-Staat gestellt?
17. Ist es angesichts der im Ausschreibungstext zur geplanten Veräußerung der Toll-Collect-Anteile geforderten Option „Erweiterung des Mautsystems zur Mauterkennung für EETS-Anbieter“ zutreffend, dass das deutsche Lkw-Maut-System zumindest bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung am 4. November 2016 für EETS-Anbieter nicht anschlussfähig war (bitte begründen)?
Wenn ja, aus welchen rechtlichen und technischen Gründen und durch welche Maßnahmen wurde das deutsche Mautsystem ggf. inzwischen für EETS-Anbieter anschlussfähig gemacht?
Wenn nein, warum wurden bisher keine EETS-Anbieter angeschlossen?
18. Welche Relevanz hat die Veröffentlichung der Schnittstelle „SST 004 – Trustobjects“, deren Spezifikationen seit dem 18. Dezember 2017 beim Bundesamt für Güterverkehr angefordert können (siehe www.bag.bund.de/DE/Navigation/EETS/mautdienst_node.html) für den Anschluss von EETS-Anbietern an das deutsche Mautsystem, und welche Änderungen wurden in der Version vom 18. Dezember 2017 vorgenommen?
Aus welchen Gründen wurde diese Schnittstelle aktualisiert bzw. neu aufgesetzt?
19. Seit wann stehen für EETS-Anbieter alle notwendigen Schnittstellen bereit, bzw. wann soll dies der Fall sein (bitte begründen)?

20. Aus welchen Gründen müssen „neben TC [...] nun auch weitere EETS-Anbieter, kurzfristig an die o. g. Schnittstellen des BAG angebunden werden“ (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:122457-2018:TEXT:DE:HTML&rearus=LSMjWwEbAd8A_lyd5iy3pQ)?
21. Ist die Toll Collect GmbH (TC) demnach bereits zugelassener EETS-Anbieter (bitte begründen und ggf. Daten der Zulassung und Registrierung angeben)?
22. Inwiefern war die Notwendigkeit einer freihändigen Vergabe von zusätzlichen Leistungen zur Unterstützung des BAG bei der Zulassung von EETS-Anbietern an die T-Systems International GmbH „extern begründet“ (ebd.)?
 - a) Wann wurde die Entscheidung, diese Auftragsverweiterung freihändig zu vergeben, getroffen (bitte genaues Datum angeben)?
 - b) Welche genauen Leistungen umfasst diese Auftragsverweiterung?
 - c) Welche Vergütung erhält T-Systems hierfür?
 - d) Bis wann ist der Auftrag abzuschließen?
23. Inwiefern verhindern die „Geschäftszeiten des öffentlichen Dienstes“, dass die Leistung „nicht durch das Personal des BAG vorgehalten werden kann“ (ebd.)?
24. Welche genauen Leistungen umfasst der Auftrag, der mit der freihändigen Vergabe erweitert wurde, im Hinblick auf den EETS, und welche Laufzeit hat dieser (bitte genaue Daten des Vertragsbeginns und Vertragsendes sowie ggf. zwischenzeitliche Verlängerungen des Auftrages angeben)?
25. Welche genauen Leistungen in Bezug auf die „Umstellung des Mauterhebungsverfahrens, die Einführung von Kontrollsäulen und die Einführung des neuen manuellen Verfahrens sowie die Anpassung einzelner Funktionalitäten inklusive der jeweiligen betrieblichen Unterstützung“ (ebd.) werden dabei vom Auftragnehmer erbracht?
 - a) Inwiefern soll das Mauterhebungsverfahren umgestellt werden?
 - b) Was für ein neues manuelles Verfahren soll eingeführt werden?
26. Um welche „Umsetzungsverordnung“ (ebd.) bzw. Verordnungen handelt es sich, und wann wurde bzw. wurden diese im Bundesanzeiger veröffentlicht?
 - a) Welchen Gegenstand soll bzw. welche Gegenstände sollen diese regeln, der bzw. die bisher noch nicht geregelt ist bzw. sind
 - b) Wann wurde mit der Erstellung dieser Verordnung bzw. Verordnungen sowie ggfs. der Anhänge begonnen?
 - c) Wann wurde mit der internen Abstimmung dieser Verordnung bzw. Verordnungen begonnen, und wann wurde der Abstimmungsprozess abgeschlossen?
27. Aus welchen Gründen war der Erlass einer Verordnung bzw. von Verordnungen angesichts der Tatsache notwendig, dass bereits mehrere Umsetzungsverordnungen zum EETS erlassen wurden und darüber hinaus detaillierte Gebietsvorgaben und Vorgaben für das Zulassungsverfahren (siehe www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/EETS/Info_EETSGebietBFStrMG.pdf?__blob=publicationFile) existieren?

Inwieweit gehen die Verordnungen ggf. inhaltlich über die bisherigen Vorgaben hinaus?

28. Hat die Bundesregierung Regelungen zur Vergütung von EETS-Anbietern getroffen?

Wenn ja, welche sind das, und wann wurden diese verabschiedet?

Wenn nein, warum ist dies bislang nicht erfolgt, und bis wann soll dies geschehen?

29. Welche Arten von Zusatzdiensten dürfen von Toll Collect derzeit angeboten werden, und welche von EETS-Anbietern (bitte begründen)?

30. Kann das autonome Fahren nach Kenntnis der Bundesregierung perspektivisch eine Zusatzdienstleistung im Rahmen des Mautbetriebes sein (bitte begründen)?

Wenn ja, unter welchen Bedingungen, und in welcher zeitlichen Perspektive?

Wenn nein, warum nicht?

31. Welchen Austausch gab es diesbezüglich zwischen der Bundesregierung und (potenziellen) EETS-Anbietern, und mit welchem Ergebnis?

Berlin, den 23. April 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

