

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/2054 –**

### **Einführung eines Elektronischen Europäischen Mautdienstes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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/](http://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.

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)?

Bei den im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des Europäischen Elektronischen Mautdienstes bezifferten 103 Mio. Euro handelt es sich um die Abschätzung des Erfüllungsaufwandes im Gesetz. In der Vergütung der Toll Collect GmbH sind für die Ertüchtigung des Mautsystems für den Europäischen Elektronischen Mautdienst (EETS) 3,2 Mio. Euro seit 2012 enthalten.

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)?

Es wird auf das auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) veröffentlichte EETS-Register verwiesen.

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)?

Die AGES EETS GmbH war mit Wirkung vom 30. April 2015 als Anbieter in Deutschland registriert und hat ihren Antrag auf Registrierung am 16. November 2015 zurückgenommen.

4. Welche Anträge auf Zulassung als EETS-Anbieter wurden seit 2009 gestellt, und wie wurden diese Anträge aus welchen Gründen beschieden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Die EETS-Anbieter müssen bei der Registrierung noch keine interoperable On-Board-Unit (OBU) besitzen, sondern nach Maßgabe der Gebietsvorgaben der Bundesregierung erst im Zulassungsverfahren einen entsprechenden Nachweis erbringen. Vor diesem Hintergrund ist eine Bezifferung möglicherweise vorhandener interoperabler OBUs nicht möglich.

6. Welche weiteren potenziellen EETS-Anbieter (inklusive Gesellschafter) wollen sich nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland registrieren?

Hierüber liegen der Bundesregierung derzeit keine Kenntnisse vor.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den Inhalten der in der Vorrede zitierten Webseite nimmt die Bundesregierung keine Stellung. Im Hinblick auf die potentiellen EETS-Anbieter, mit denen derzeit Abstimmungen zur Zulassung stattfinden, wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen. Derzeit befindet sich die Revision der EETS-Richtlinie in Verhandlungen auf EU-Ebene.

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 Kurzzusammenfassung des Inhalts begründen)?

Es gibt derzeit kein Vertragsverletzungsverfahren wegen der nicht ordnungsgemäßen Umsetzung der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft.

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](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)?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht.

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?

Ja. Im System werden insbesondere die in Artikel 2 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) vorgesehenen Technologien eingesetzt und die europäischen und internationalen Standards (CEN, ISO) beachtet.

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?

Es wird auf die laufenden Verhandlungen zur Revision der EETS-Richtlinie auf EU-Ebene verwiesen.

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 aufzuführen)?

Die Bundesrepublik Deutschland steht in regelmäßigem Kontakt mit der EU-Kommission im Rahmen der regulären Verhandlungen zu der EETS-Richtlinie.

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?

Nein.

15. Wann sollen hierzulande Zulassungsverfahren für welche in Deutschland registrierten EETS-Anbieter beginnen, und welche laufen bereits (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Das Lkw-Mautsystem ist seit Dezember 2016 technisch in der Lage, EETS-Anbieter in das System einzubinden und ihnen die Mitwirkung an der Mauterhebung zu ermöglichen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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](http://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?

Für die Kommunikation zwischen Kontrollstellen und Fahrzeuggeräten ist der Austausch von sog. Masterkeys notwendig. Die Schnittstelle SST 004 beschreibt den Weg, wie diese Masterkeys ausgetauscht werden, nämlich mit Transportschlüsseln. Die Schnittstelle wurde aufgrund eines technischen Fehlers aktualisiert.

19. Seit wann stehen für EETS-Anbieter alle notwendigen Schnittstellen bereit, bzw. wann soll dies der Fall sein (bitte begründen)?

Die erste Veröffentlichung erfolgte am 10. Januar 2013 auf der Seite des BAG entsprechend den bestehenden Gebietsvorgaben.

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](http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:122457-2018:TEXT:DE:HTML&rearus=LSMjWwEbAd8A_lyd5iy3pQ))?

Die Anbindung der EETS-Anbieter erfolgt auf der Grundlage des Erlasses der maßgeblichen Verordnungen am 27. März 2018.

21. Ist die Toll Collect GmbH (TC) demnach bereits zugelassener EETS-Anbieter (bitte begründen und ggf. Daten der Zulassung und Registrierung angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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.)?
- Wann wurde die Entscheidung, diese Auftragserweiterung freihändig zu vergeben, getroffen (bitte genaues Datum angeben)?
  - Welche genauen Leistungen umfasst diese Auftragserweiterung?
  - Welche Vergütung erhält T-Systems hierfür?
  - 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)?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die freihändige Vergabe war notwendig, weil die Finalisierung und Veröffentlichung der maßgeblichen Rechtsverordnung zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar und mit der Rechtsverordnung der Markt für die Mauterhebung für EETS-Anbieter kurzfristig geöffnet werden konnte.

Die Entscheidung wurde im Dezember 2017 getroffen. Es handelt sich um die Sicherstellung des 24/7-Betriebes der Provider-Anbindungsdatenbank außerhalb der Betriebszeiten des BAG, damit zu jeder Zeit Fahrtdaten entgegengenommen werden können. Im Hinblick auf die vorgesehene Vergütung wird auf die Auftragsbekanntmachung verwiesen: [http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:122457-2018:TEXT:DE:HTML&rearus=LSMjWwEbAd8A\\_lyd5iy3pQ](http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:122457-2018:TEXT:DE:HTML&rearus=LSMjWwEbAd8A_lyd5iy3pQ).

Der Auftrag ist bis Oktober 2018 abzuschließen. Dann erfolgt eine Ablösung durch Neuausschreibung.

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?
- Inwiefern soll das Mauterhebungsverfahren umgestellt werden?
  - Was für ein neues manuelles Verfahren soll eingeführt werden?

Durch die Umstellungen im Rahmen der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen erfolgt die Datenbereitstellung für Fahrten- und Leistungsdaten über die Provider-Anbindungsdatenbank. Diese Umstellung erfolgt sukzessive bis zum 1. Juli 2018 für alle Nutzer der TC. Die Umstellung des Mauterhebungsverfahrens erfolgt durch die Toll Collect GmbH von dezentraler Mauterhebung (OBU) auf zentrale Mauterhebung.

26. Um welche „Umsetzungsverordnung“ (ebd.) bzw. Verordnungen handelt es sich, und wann wurde bzw. wurden diese im Bundesanzeiger veröffentlicht?
- Welchen Gegenstand soll bzw. welche Gegenstände sollen diese regeln, der bzw. die bisher noch nicht geregelt ist bzw. sind
  - Wann wurde mit der Erstellung dieser Verordnung bzw. Verordnungen sowie ggfs. der Anhänge begonnen?
  - Wann wurde mit der internen Abstimmung dieser Verordnung bzw. Verordnungen begonnen, und wann wurde der Abstimmungsprozess abgeschlossen?

Die Veröffentlichung der Rechtsverordnung ist am 27. März 2018 erfolgt. Es wird auf die im BAnz AT am 27. März 2018 veröffentlichten Rechtsverordnungen verwiesen (Prüfvereinbarung einschließlich der Verfahrensdokumente und den EETS-Zulassungsvertrag etc.).

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](http://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?

Die Erforderlichkeit ergibt sich aus den hier maßgeblichen gesetzlichen Grundlagen, vgl. § 31 MautSystG und die §§ 4h ff. BFStrMG.

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?

Die Rechtsverordnungen über die Gebietsvorgaben des EEMD und über die Zulassung zum EEMD (mit Prüfvereinbarung und Zulassungsvertrag) traten mit ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 27. März 2018 in Kraft. Eine Vergütung von EETS-Anbietern durch den Mauterheber ist in diesen Rechtsverordnungen nicht vorgesehen, da hierfür im EU-Recht eine Rechtsgrundlage fehlt. Es wird auf die laufenden Verhandlungen zur Revision der EETS-Richtlinie auf EU-Ebene verwiesen.

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

Toll Collect darf nur „mautnahe Zusatzleistungen“ (z. B. Entsperren der OBU, Zweitexemplar von Rechnungen) erbringen. EETS-Anbieter unterliegen keinen Beschränkungen bei der Erbringung von Zusatzleistungen.

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?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Innerhalb der Bundesregierung bestehen hierzu derzeit keine Überlegungen.