

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes**

##### **A. Problem und Ziel**

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

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

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

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

### 1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

Die Richtlinie 2004/52/EG wurde einer Revision unterzogen. Die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) ist am 19. April 2019 in Kraft getreten und ist bis zum 19. Oktober 2021 in deutsches Recht umzusetzen. 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 3.1.1994, S.1) sind die Hoheitsgebiete Liechtensteins, Islands und Norwegens für die Zwecke der Umsetzung der Richtlinie als Teil des Gebiets der Europäischen Union anzusehen. Die Bezeichnung „Europäische Union“ bezeichnet daher hier das Gebiet des EWR.

Durch die Richtlinie (EU) 2019/520 sind den Mitgliedstaaten verschiedene Regelungsaufgaben übertragen worden. Dabei ist es den Mitgliedstaaten überlassen, die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie entsprechend ihren jeweiligen nationalen Rechtsordnungen sowie den Rahmenbedingungen ihres Mauterhebungssystems zu ergreifen. Im Rahmen der Revision der alten Interoperabilitätsrichtlinie wurden an bestehenden Regelungen der Richtlinie Änderungen vorgenommen, Inhalte der EEMD-Entscheidung in die Richtlinie überführt und neue Regelungen hinzugefügt. Die neue Richtlinie sieht u. a. erstmalig einen Anspruch der EEMD-Anbieter auf eine Vergütung durch den Bund vor und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU über die Nichtentrichtung der Maut in Bezug auf Daten zum Fahrzeug und Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs über das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (EUCARIS).

### 2. Weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

Durch Änderungen im Mautsystemgesetz wird es den zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglicht, die Berechnung der Maut künftig einheitlich für alle Nutzer der EEMD-Anbieter vorzunehmen. Das Mautsystemgesetz bietet ihnen damit mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter. Für das derzeit einzige Mautsystem in Deutschland wird im Bundesfernstraßenmautgesetz die Möglichkeit geschaffen, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Berechnung der Maut durchführt.

Es könnten künftig Fahrzeuggeräte eingesetzt werden, die nicht fest in ein Fahrzeug eingebaut, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossen werden (sog. „Wind-shield-OBU“), oder deren Bedienung über eine Applikation auf dem Smartphone erfolgt. Die Nutzung dieser Geräte soll durch die Erweiterung der mautrechtlichen Vorschriften ermöglicht werden.

Es sollen zudem verschiedene gesetzliche Klarstellungen in folgenden Bereichen vorgenommen werden:

1. Datenschutz,
2. Nutzung von Mautdaten als Beweismittel in Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren,
3. Nutzung von Mautdaten für statistische Zwecke,
4. Aufrechnungsverbot gegen Mautforderungen und
5. Verwendung des Mautaufkommens.

## B. Lösung

Das vorliegende Änderungsgesetz setzt die erforderlichen Änderungen nationaler Vorschriften zur Erhebung von streckenbezogenen Gebühren aufgrund der Revision der Richtlinie (EU) 2019/520 und der Schaffung der Möglichkeit der Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder sowie zur Klarstellung bestehender mautrechtlicher Regelungen um.

Die Änderungen erfolgen im Mautsystemgesetz (Artikel 1) und im Bundesfernstraßenmautgesetz (Artikel 2). Mit Artikel 3 wird eine Ergänzung des Gerichtskostengesetzes vorgenommen.

## C. Alternativen

In Bezug auf die Inhalte der Richtlinie (EU) 2019/520 bestehen keine anderen Möglichkeiten, da die zwingenden unionsrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden müssen. Die Möglichkeit zur Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr für das bestehende Mautsystem, könnte nicht geschaffen werden. Die Möglichkeit der Berechnung durch die zuständigen Behörden dient jedoch dazu, mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung des Mautsystems und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter zu erlangen. Sie soll zudem die einheitliche Tarifierung für alle Mautpflichtigen über das gleiche System sicherstellen, sie erhöht die Flexibilität für Anpassungen im mautpflichtigen Streckennetz und böte insbesondere für neu in den Markt eintretende Anbieter Vorteile, da das Zulassungsverfahren vereinfacht und die Anfangsinvestitionen für die Tätigkeit in Deutschland verringert werden.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben. Es entfallen rund 850 000 Euro einmalig auf das Haushaltsjahr 2021 und rund 3,1 Millionen Euro jährlich auf die Haushaltsjahre ab 2022. Es entsteht ein zusätzlicher Bedarf von insgesamt 26,5 Planstellen/Stellen im mittleren und gehobenen Dienst beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen.

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

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

## E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Mautdienst führt 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 am Mautdienst teilnehmen wollen. Der Mautdienst dient der zeitlichen und administrativen Entlastung im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Erfolgt die Berechnung der Maut durch die zuständigen Behörden, werden die Anbieter nicht mit der Durchführung der entsprechenden Verfahren und dem Aufbau und Betrieb der notwendigen technischen Systeme belastet.

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

### Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

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

## E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund:

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

Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rund 600 000 Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rund 1,3 Millionen Euro liegen. Die Kosten schließen die Vergütung der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH für die Anpassung und den Betrieb der technischen Systeme ein.

Zusätzlich werden derzeit beim Kraftfahrt-Bundesamt einmalige Kosten für die Einrichtung des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten in Höhe von rund 146 000 Euro und jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 9 400 Euro geschätzt.

Länder und Kommunen:

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

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

### **F. Weitere Kosten**

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



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 11. März 2021

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG  
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 1001. Sitzung am 5. März 2021 beschlossen, gegen den  
Gesetzesentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen  
zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel





## Anlage 1

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes\***

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1****Änderung des Mautsystemgesetzes**

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

1. § 1 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

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

c) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Parkgebühren.“

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

3. § 3 wird wie folgt gefasst:

**„§ 3****Europäischer elektronischer Mautdienst**

(1) Der europäische elektronische Mautdienst ist ein Dienst, der den Nutzern die Zahlung der Maut für ein Fahrzeug in mehreren mautpflichtigen Streckennetzen auf Grundlage eines einzigen Vertrags und mit einem Bordgerät ermöglicht (Mautdienst). Der Mautdienst wird von Anbietern erbracht, die den Nutzern durch einen Vertrag Zugang zu mehreren mautpflichtigen Streckennetzen gewähren, die Maut des Mautschuldners an die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständige Behörde zahlen und im Mitgliedstaat registriert sind, in dem sie ihren Sitz oder eine ständige Niederlassung haben.

(2) Bund und Länder haben ihre elektronischen Mautsysteme nach Maßgabe dieses Gesetzes so zu betreiben, dass der Mautdienst ermöglicht wird.“

---

\* Die Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes dienen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

4. In § 4 werden nach dem Wort „Leistungen“ die Wörter „als Anbieter“ eingefügt und wird nach dem Wort „will“ die Angabe „(Anbieter)“ gestrichen.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 3 Buchstabe b wird das Wort „EG-Zertifikat“ durch das Wort „Zertifikat“ ersetzt und werden die Wörter „Nummer 1 des Anhangs IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49)“ ersetzt.
  - b) In Nummer 5 wird das Wort „allen“ durch die Wörter „den nach § 12 Absatz 1 abzudeckenden“ ersetzt.
6. § 9 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Streckennetze“ die Wörter „nach Maßgabe des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ eingefügt.
    - bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Insbesondere sind in nicht personenbezogener Form Regelungen zu treffen über

      1. die von den Anbietern zu zahlenden Entgelte nach Absatz 3 und die Bankgarantie oder ein gleichwertiges Finanzinstrument nach Absatz 4,
      2. das Verfahren zur Abwicklung der Mitwirkung bei der Mauterhebung durch die Anbieter hinsichtlich
        - a) der Voraussetzungen für die Zulassung als Anbieter,
        - b) der Mitwirkung der Anbieter bei der Berechnung der Maut und der Maut-Basisdaten nach § 17,
        - c) der elektronischen Schnittstellen nach Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204, einschließlich des Anlegens von Sperrlisten und Nutzerlisten, den Zugriff auf und die Übermittlung von Sperrlisten und Nutzerlisten oder Daten daraus,
        - d) des Formats für die Übermittlung der Positionsdaten, der für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung und der Daten des Mautbuchungsnachweises,
        - e) der Termine und der Häufigkeit der Übermittlung dieser Daten,
        - f) der Richtigkeit der Positionsdaten, der für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung und der Daten des Mautbuchungsnachweises,
        - g) der Betriebsbereitschaft,
        - h) der Fakturierungsgrundsätze,
        - i) der Zahlungsgrundsätze,
        - j) der Geschäftsbedingungen, einschließlich der Methode der Berechnung der Vergütung, die von der für die Erhebung der Maut zuständigen Behörde des Bundes oder eines Landes an die Anbieter zu zahlen ist, und einschließlich der Anforderungen an die Dienstleistungsqualität,

- k) der Unterstützung der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht durch die Teilsysteme der Anbieter,
  - l) der Überwachung der Anbieter,
  - m) des Umgangs mit Änderungen und
  - n) der Vermittlungsstelle nach § 28.“
- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die jeweils für die Erhebung einer Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden haben die Angaben nach Absatz 1 so rechtzeitig an das Bundesamt für Güterverkehr zur Aufnahme in das Mautdienstregister nach § 21 Absatz 1 zu übermitteln, dass die Zulassung von Anbietern oder die Wiederholung von Teilen des Zulassungsverfahrens spätestens einen Monat vor Beginn der Mauterhebung auf Grundlage der Angaben nach Absatz 1 abgeschlossen werden kann.“
- c) In Absatz 4 Satz 1 wird das Wort „ferner“ gestrichen.
7. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Vergütung

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

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

1. der Betreiber eine Vergütung für Kosten zur Erfüllung von Anforderungen und Verpflichtungen erhält, die nicht für die Anbieter gelten, und
  2. die zuständige Behörde die Vergütung der Anbieter um feste Entgelte für die Kosten reduziert, die ihr für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines den Anforderungen des Mautdienstes entsprechenden Systems in ihrem mautpflichtigen Streckennetz entstehen, einschließlich der Zulassungskosten, sofern die Kosten für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines den Anforderungen des Mautdienstes entsprechenden Systems in ihrem mautpflichtigen Streckennetz nicht in der Maut enthalten sind.“
8. § 12 wird wie folgt gefasst:

„§ 12

Abdeckung der mautpflichtigen Streckennetze

(1) Ein Anbieter muss innerhalb von 36 Monaten nach seiner Registrierung Zulassungsverträge über alle mautpflichtigen Streckennetze mit elektronischen Mautsystemen im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) in mindestens vier Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum abschließen (Abdeckung). Ein Anbieter muss innerhalb von 24 Monaten

nach dem Abschluss des ersten Zulassungsvertrags in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum Zulassungsverträge über alle zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetze in diesem Staat abschließen, soweit die zuständige Stelle für die Erhebung der Maut in dem jeweiligen zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetz die Vorgaben aus Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2019/520 beachtet. Soweit die Abdeckung mautpflichtiger Streckennetze nach Satz 1 nicht mehr gegeben ist, muss der Anbieter die vollständige Abdeckung unverzüglich wiederherstellen.

(2) Ein beim Bundesamt für Güterverkehr registrierter Anbieter muss Informationen über die von ihm abgedeckten mautpflichtigen Streckennetze sowie Änderungen daran unverzüglich nach der Registrierung veröffentlichen. Ein beim Bundesamt für Güterverkehr registrierter Anbieter muss innerhalb eines Monats nach der Registrierung ausführliche Pläne für die mögliche Erweiterung seiner Dienste auf weitere mautpflichtige Streckennetze veröffentlichen und jährlich aktualisieren. Jeder beim Bundesamt für Güterverkehr registrierte Anbieter muss dem Bundesamt für Güterverkehr ferner bis zum 31. Oktober eines jeden Kalenderjahres eine Erklärung über die mautpflichtigen Streckennetze übermitteln, in denen er mautdienstbezogene Leistungen erbringt. Das Bundesamt für Güterverkehr überprüft mindestens einmal jährlich, ob die bei ihm registrierten Anbieter ihren Pflichten aus den Sätzen 1 und 2 nachkommen. § 6 Absatz 1 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend.“

9. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ein zugelassener Anbieter hat seinen Nutzern auf deren Anforderung Fahrzeuggeräte zur Verfügung zu stellen, die den festgelegten technischen Anforderungen in der Richtlinie (EU) 2019/520, der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62; L 16 vom 23.1.2015, S. 66), die durch die Verordnung (EU) 2018/1139 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1) geändert worden ist, und der Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79), die durch die Verordnung (EU) 2018/1139 (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1) geändert worden ist, entsprechen. Auf Verlangen des Bundesamtes für Güterverkehr hat der Anbieter nachzuweisen, dass die Anforderung nach Satz 1 erfüllt ist.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Ein beim Bundesamt für Güterverkehr registrierter Anbieter muss Nutzern vor Vertragsabschluss die allgemeinen Bedingungen offenlegen, die er den Verträgen mit seinen Nutzern zu Grunde legt. Ein Anbieter muss die Nutzer bei Abschluss eines Vertrags über die für die Vertragserfüllung gültigen Zahlungsmittel informieren.“

10. § 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Unverändertheit“ durch das Wort „Unveränderlichkeit“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräten“ die Wörter „und in der Applikation der Mobilgeräte“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „resultieren“ die Wörter „oder daraus, dass die Konfiguration von veränderlichen oder unveränderlichen Merkmalen für die Fahrzeugklassifizierung in der Applikation des Mobilgerätes von der im Fahrzeuggerät abweicht“ eingefügt.

c) Die folgenden Absätze 3 und 4 werden angefügt:

„(3) Berechnet die zuständige Behörde des Bundes oder Landes die Maut, die Anbieter für die Fahrzeuge ihrer Nutzer schulden, stellt ein zugelassener Anbieter der Behörde die Informationen zur Verfügung, die die Behörde benötigt, um die Maut zu berechnen und zu erheben. Berechnen die zugelassenen Anbieter die Maut, die die Anbieter für die Fahrzeuge ihrer Nutzer schulden, stellt ein Anbieter

der zuständigen Behörde des Bundes oder Landes alle erforderlichen Informationen bereit, damit diese die Berechnung der Maut überprüfen kann.

(4) Ein zugelassener Anbieter muss die zuständige Behörde des Bundes oder Landes bei der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht und bei der nachträglichen Mauterhebung unterstützen. Er muss bei Verdacht auf die Nichtentrichtung der Maut eines Nutzers der Behörde auf Anfrage die Daten zum beteiligten Fahrzeug und zum Eigentümer oder Halter unverzüglich übermitteln, soweit dies zur Durchführung der nachträglichen Mauterhebung durch die zuständige Behörde des Bundes oder Landes jeweils erforderlich ist.“

11. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Wird das Fahrzeuggerät über eine Applikation im Mobilgerät des Nutzers gesteuert, muss der Nutzer sicherstellen, dass das mit dem Fahrzeuggerät verbundene Mobilgerät während des Einsatzes in den zum Mautdienst gehörenden mautpflichtigen Streckennetzen funktionsfähig ist. Befindet sich mehr als ein Fahrzeuggerät in einem Fahrzeug, muss der Nutzer das Fahrzeuggerät nutzen, das für den Einsatz in dem jeweiligen mautpflichtigen Streckennetz bestimmt ist.“

b) In Absatz 4 Satz 1 werden nach den Wörtern „haben Fahrzeuggeräte“ die Wörter „und die Applikation der mit den Fahrzeuggeräten verbundenen Mobilgeräte“ und nach den Wörtern „die Fahrzeuggeräte“ die Wörter „und die Applikation“ eingefügt.

12. § 16 Absatz 6 wird aufgehoben.

13. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die für die Erhebung einer Maut zuständige Behörde des Bundes oder Landes gibt die Maut-Basisdaten vor, die für die Berechnung der Maut in dem jeweiligen mautpflichtigen Streckennetz und für die Durchführung der Mauttransaktion erforderlich sind.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

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

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

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

14. § 18 wird wie folgt gefasst:

## „§ 18

### Fahrzeugklassifizierung

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

(2) Die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde des Bundes oder Landes übermittelt dem Bundesamt für Güterverkehr und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mindestens sechs Monate vor der Einführung neuer Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung Informationen über die Einführung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterrichtet die Kommission, die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den

Europäischen Wirtschaftsraum und die Anbieter mindestens sechs Monate vor der Einführung der neuen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung über die Einführung.“

15. § 19 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Berechnen die zugelassenen Anbieter die für die Fahrzeuge ihrer Nutzer geschuldete Maut, können Bund und Länder von einem zugelassenen Anbieter die Zahlung der geschuldeten Maut für alle von ihm verwalteten Nutzerkonten verlangen

1. auf der Grundlage einer nachgewiesenen Übermittlung eines Mautbuchungsnachweises und
2. bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises auf der Grundlage einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes.

Berechnet die zuständige Behörde des Bundes oder Landes die für die Fahrzeuge der Nutzer eines Anbieters geschuldete Maut, können Bund und Länder von einem zugelassenen Anbieter die Zahlung der geschuldeten Maut für alle von ihm verwalteten Nutzerkonten verlangen

1. auf der Grundlage einer nachgewiesenen Übermittlung der Positionsdaten und der für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung zu einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes und
2. bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung der Positionsdaten und der für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung auf der Grundlage einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes.“

16. § 20 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 20

#### Buchführung

Betreiber und Anbieter müssen zur Vermeidung von Quersubventionen ihre Buchführung so gestalten, dass eine eindeutige Unterscheidung der Aufwendungen und Erträge im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter von den Aufwendungen und Erträgen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten möglich ist. Sie haben dazu in ihrer internen Rechnungslegung jeweils getrennte Konten so zu führen, wie dies erforderlich wäre, wenn die Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter und die anderen Tätigkeiten von rechtlich selbständigen Unternehmen ausgeführt würden. Die Informationen über die Aufwendungen und Erträge im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter müssen der Vermittlungsstelle nach § 28 Absatz 1 oder dem zuständigen Gericht auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden. Handels- und steuerrechtliche Pflichten zur Rechnungslegung bleiben unberührt.“

17. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.

bb) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. Name und Adresse der zentralen Anlaufstelle nach § 35, einschließlich deren zentraler E-Mail-Adresse und deren zentraler Telefonnummer.“

b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „den registerführenden Stellen in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sowie“ gestrichen.

18. In § 22 Absatz 2 werden die Wörter „2004/52/EG, der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „(EU) 2019/520, der Delegierten Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41) und der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.

## 19. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Anhang IV Nummer 1 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III Ziffer I bis IV der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „Anhang IV Nummer 2 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III Ziffer V der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Anhang IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
  - bb) In Satz 2 werden die Wörter „Anhang IV Nummer 3 der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III Ziffer VI der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- d) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die für die Erhebung einer Maut zuständige Behörde des Bundes oder Landes richtet für das mautpflichtige Streckennetz eine Testumgebung ein, in der ein Anbieter oder seine Bevollmächtigten die Gebrauchstauglichkeit seiner Fahrzeuggeräte prüfen und eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss der Tests erhalten können. Personenbezogene Daten dürfen für die Prüfung nur mit Einwilligung der betroffenen Person erhoben, gespeichert und verwendet werden. Die personenbezogenen Daten sind unverzüglich zu löschen, sobald die Prüfung beendet wurde. Die zuständige Behörde kann eine einheitliche Testumgebung für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz einrichten und einem Bevollmächtigten eines Anbieters ermöglichen, die Gebrauchstauglichkeit einer Art von Fahrzeuggeräten für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz zu prüfen. Die zuständige Behörde kann von den Anbietern oder von deren Bevollmächtigten ein Entgelt für die Durchführung der Tests verlangen.“

## 20. § 25 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies erfordert insbesondere, dass bei den Fahrzeuggeräten und bei der Applikation des Mobilgerätes, das mit dem Fahrzeuggerät verbunden ist, die vor Beginn der Fahrt vorgenommenen mautrelevanten Einstellungen hinsichtlich der Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung, einschließlich der veränderbaren Bemessungsgrößen, und die korrekte Betriebsbereitschaft während einer Fahrt nicht durch die Nutzer veränderbar sind.“
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „2004/52/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ und das Wort „Fahrzeugarten“ durch das Wort „Fahrzeuge“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Fahrzeuggerät“ die Wörter „und bei der Applikation des Mobilgerätes, das mit dem Fahrzeuggerät verbunden ist,“ eingefügt.
- d) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Ein Anbieter kann im Rahmen des Mautdienstes Fahrzeuggeräte verwenden, die eigene Hardware und Software nutzen oder Elemente anderer im Fahrzeug vorhandener Hardware und Software nutzen, wenn diese insbesondere den Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutz-Grundverordnung entsprechen.“

## 21. § 27 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Anhang IV der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden die Wörter „2004/52/EG und Artikel 17 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang V der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Wörter „(EU) 2019/520 und des Anhangs III der Delegierten Verordnung (EU) 2020/203“ ersetzt.

- c) In Absatz 5 werden die Wörter „Absatz 2 Satz 2“ durch die Wörter „Absatz 3 Satz 3“, die Angabe „Artikel 5“ durch die Angabe „Artikel 31“ und die Angabe „2004/52/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ ersetzt.
22. § 28 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „überträgt“ die Wörter „einer Behörde oder“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 2 werden die Wörter „Kosten und Risiken der Vertragsparteien angemessen widerspiegeln“ durch die Wörter „ob die Vergütung der Anbieter nach § 10a erfolgt“ ersetzt.
- c) In Absatz 6 werden die Wörter „die Grundsätze und Methodik ihrer Arbeit“ durch die Wörter „ihre Arbeit, Leitlinien und Verfahren“ ersetzt.
23. In § 32 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „2004/52/EG, der Entscheidung 2009/750/EG“ durch die Angabe „(EU) 2019/520“ ersetzt.
24. Die folgenden §§ 33 bis 37 werden angefügt:

### „§ 33

#### Austausch von Informationen über die Nichtentrichtung der Maut

Die nationalen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind befugt, sich zur Identifizierung des Fahrzeugs und des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, bei dem der Verdacht besteht, dass die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde, Fahrzeug- und Halterdaten gemäß Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 gegenseitig zu übermitteln. Nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch sind

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

### § 34

#### Abrufe aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt ist befugt, die in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister, soweit diese nach § 33 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes gespeichert sind, auf Abruf im automatisierten Verfahren nach § 37a Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes an die nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu übermitteln. Dies gilt nur, soweit diese Übermittlung für die Abrufenden zur Erfüllung des in § 33 Satz 1 genannten Zwecks jeweils erforderlich ist.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat über die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen. Die Aufzeichnungen müssen die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Fahrzeug- und Halterdaten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten. Die Protokolldaten nach Satz 1 dürfen nur für den Zweck der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen. Die Protokolldaten sind nach sechs Monaten zu löschen.



(3) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat bei Abrufen von Fahrzeug- und Halterdaten zusätzlich Aufzeichnungen über den Anlass des Abrufs zu fertigen. Die Aufzeichnungen müssen auch die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Personen ermöglichen.

(4) Die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten nach Absatz 1 darf nur bei Verwendung des vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt werden.

(5) Das Kraftfahrt-Bundesamt teilt einem betroffenen Halter auf seine Anfrage unverzüglich die Daten nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 mit, die nach § 33 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes gespeichert sind und dem Mitgliedstaat oder dem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übermittelt wurden, in dem der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut bestand. Der betroffene Halter muss bei seiner Anfrage den Zeitraum benennen, für den die Anfrage erfolgt. Die Mitteilung umfasst das Datum der Anfrage und die zuständige Behörde des genannten Mitgliedstaats.

### § 35

#### Abrufe aus den Fahrzeugregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr ist befugt, die für einen Abruf von Fahrzeug- und Halterdaten aus den Fahrzeugregistern der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erforderlichen, in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten an eine nationale Kontaktstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu übermitteln. Die Übermittlung nach Satz 1 darf erfolgen, soweit dies zur Erfüllung des in § 33 Satz 1 genannten Zwecks erforderlich ist. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die durch einen Abruf von Fahrzeug- und Halterdaten nach Satz 1 von der in Satz 1 genannten nationalen Kontaktstelle im automatisierten Verfahren übermittelten Fahrzeug- und Halterdaten erheben, speichern und verwenden, soweit dies für die Erfüllung des in § 33 Satz 1 genannten Zwecks erforderlich ist.

(2) Das Bundesamt für Güterverkehr darf die Fahrzeug- und Halterdaten nach Absatz 1 Satz 3 an die zuständige Behörde des Bundes oder Landes übermitteln, sofern es nicht selbst die zuständige Behörde ist. Die Übermittlung nach Satz 1 darf erfolgen, soweit diese Übermittlung für die Erfüllung des in § 33 Satz 1 genannten Zwecks für die Übermittlungsempfänger jeweils erforderlich ist. Die in Satz 1 genannten Daten sind vom Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich nach deren Weiterübermittlung an die zuständige Behörde des Bundes oder Landes zu löschen.

(3) Das Bundesamt für Güterverkehr hat über die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen. Die Aufzeichnungen müssen die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Fahrzeug- und Halterdaten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten. Die protokollierten Daten dürfen nur für den Zweck der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen. Die Protokolldaten sind nach sechs Monaten zu löschen.

(4) Das Bundesamt für Güterverkehr hat bei Abrufen zusätzlich Aufzeichnungen über den Anlass des Abrufs zu fertigen. Die Aufzeichnungen müssen die Feststellung der für den Abruf verantwortlichen Personen ermöglichen.

(5) Die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten nach Absatz 1 darf nur bei Verwendung des vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt werden.

(6) Die zuständige Behörde des Bundes oder Landes ist befugt, die für eine Abfrage von Fahrzeug- und Halterdaten nach Absatz 1 erforderlichen Fahrzeug- und Halterdaten, die in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannt sind, an eine nationale Kontaktstelle eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Sinne von Artikel 23 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 zu übermitteln, soweit dies für den in § 33 Satz 1 genannten

Zweck erforderlich ist. Die zuständige Behörde des Bundes oder Landes darf die durch einen Abruf von Fahrzeug- und Halterdaten nach Absatz 1 Satz 3 übermittelten, in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Daten zu dem in § 33 Satz 1 genannten Zweck erheben, speichern und verwenden. Die Daten nach Satz 2 sind von der zuständigen Behörde des Bundes oder Landes unverzüglich zu löschen,

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

Wird festgestellt, dass die Maut nicht entrichtet worden ist, hat die zuständige Behörde des Bundes oder Landes die Daten nach Satz 2 jeweils unverzüglich nach der Entrichtung der Maut zu löschen. Die Daten sind spätestens zwei Jahre nach der erstmaligen Speicherung der Daten nach Satz 2 durch die zuständige Behörde des Bundes oder Landes zu löschen.

### § 36

#### Informationsschreiben über die Nichtentrichtung der Maut

(1) Hat die zuständige Behörde des Bundes oder Landes den Verdacht, dass die Maut nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde, und hat sie den Halter oder Eigentümer eines Kraftfahrzeugs auf Grund eines Informationsaustauschs nach § 35 ermittelt, übersendet sie der ermittelten Person ein Informationsschreiben nach Anhang II der Richtlinie (EU) 2019/520. In dem Informationsschreiben werden angegeben:

1. die Art, der Ort und die Zeit der Nichtentrichtung,
2. die anwendbaren Rechtsvorschriften sowie
3. die vorgesehenen Rechtsfolgen der Nichtentrichtung.

(2) Das Informationsschreiben ist zu übermitteln

1. in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs oder
2. in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

### § 37

#### Zentrale Anlaufstelle

(1) Wenn mindestens zwei elektronische Mautsysteme in Deutschland betrieben werden, benennt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine zentrale Anlaufstelle für Anbieter.

(2) Die zentrale Anlaufstelle hat die Aufgabe, auf Antrag eines Anbieters in nicht personenbezogener Form Kontakte zwischen dem Anbieter und der für die Erhebung einer Maut zuständigen Behörde des Bundes oder Landes zu erleichtern und zu koordinieren.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt die Benennung der zentralen Anlaufstelle und ihre Kontaktdaten unverzüglich nach der Benennung im Bundesanzeiger bekannt.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt interessierten Anbietern auf Anfrage die Kontaktdaten der zentralen Anlaufstelle zur Verfügung.“

## Artikel 2

### Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

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

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:

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

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

„(3a) Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer von Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes, einschließlich des Erkennungsprozesses zur Unterscheidung mautpflichtiger von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten und der Ermittlung der abschnittsbezogenen Erhebungsdaten und der Erstellung der Mautbuchungsnachweise, durch das Bundesamt für Güterverkehr, muss ein Anbieter dem Bundesamt für Güterverkehr zu diesem Zweck die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5, 6 und 7 Buchstabe b sowie Nummer 8 bis 10 genannten Daten übermitteln. Das Bundesamt für Güterverkehr darf die in Absatz 3 Satz 3 Nummer 5, 6 und 7 Buchstabe b sowie Nummer 8 bis 10 genannten Daten zu dem in Satz 1 genannten Zweck erheben, speichern und verwenden. Nach Abschluss des Erkennungsprozesses übermittelt das Bundesamt für Güterverkehr den Anbietern nach § 10 Absatz 1 und § 11 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes die Mautbuchungsnachweise. Das Bundesamt für Güterverkehr kann den Betreiber mit der Berechnung der Maut beauftragen. § 4 Absatz 3 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.“

2. § 4f wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 2 werden die Wörter „soweit diese durch den Anbieter durchgeführt wird,“ angefügt.
- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
  - aa) In Nummer 12 wird das Wort „sowie“ durch ein Komma ersetzt.
  - bb) In Nummer 13 wird der Punkt am Ende durch das Wort „sowie“ ersetzt.
  - cc) Folgende Nummer 14 wird angefügt:

„14. zu der Vergütung des Anbieters“.

3. § 4j wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Die nach“ durch die Wörter „Der Betreiber und die nach“ und die Wörter „die der Anbieter“ durch die Wörter „die der Betreiber oder der Anbieter“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „haben“ die Wörter „der Betreiber und“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Überwachung“ die Wörter „des Betreibers und“ eingefügt.

4. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 7 werden nach dem Wort „Fahrzeuggeräts“ die Wörter „sowie Informationen zu gesperrten Fahrzeuggeräten inklusive des Zeitraums der Sperrung und des Sperrgrundes“ eingefügt.
    - bb) In Nummer 8 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
    - cc) Folgende Nummer 9 wird angefügt:  
„9. Bedienungsdaten des Fahrzeuggeräts.“
  - b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:  
„Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, darf das Bundesamt für Güterverkehr die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 auch zur Überwachung der Anbieter nach den §§ 4e und 4f verarbeiten.“
  - c) In Absatz 3a Satz 1 wird das Wort „eigene“ gestrichen.
5. Nach § 8 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:  
„Der Bescheid kann mit einer Nebenbestimmung versehen werden.“
6. Nach § 8a wird folgender § 8b eingefügt:

„§ 8b

Aufrechnungsverbot

Gegen Mautforderungen, die durch Verwaltungsakt nach § 7 Absatz 7 Satz 1 und § 8 Absatz 1 Satz 1 und 3 festgesetzt werden, ist die Aufrechnung nicht zulässig.“

7. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort „Geschäftsstatistiken“ durch das Wort „Statistiken“ ersetzt.
  - b) Absatz 1a wird wie folgt gefasst:  
„(1a) Die nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 und nach § 4 Absatz 3a Satz 2 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 gespeicherten Daten sind unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses, vom Betreiber und vom Anbieter nach den §§ 4e und 4f automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses zu löschen. Erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer der Anbieter nach den §§ 4e und 4f durch das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3a, gilt Satz 1 für das Bundesamt für Güterverkehr entsprechend. Ein Anbieter nach den §§ 4e und 4f muss die Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 unverzüglich nach dem Empfang der Mautbuchungsnachweise nach § 4 Absatz 3a Satz 3 löschen, spätestens aber 72 Stunden nach der Übermittlung der Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 an das Bundesamt für Güterverkehr.“
  - c) In Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „zur Erstellung von Geschäftsstatistiken“ durch die Wörter „für statistische Zwecke“ ersetzt.

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

„§ 10a

**Kostentragungspflicht bei Nichtermittelbarkeit des Führers des Motorfahrzeugs**

(1) Kann in einem Bußgeldverfahren wegen einer Zuwiderhandlung nach § 10 Absatz 1 Nummer 1 und 2 der Führer des Motorfahrzeugs, der den Verstoß begangen hat, nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden oder würde seine Ermittlung einen unangemessenen Aufwand erfordern, so werden dem Halter des Motorfahrzeugs oder demjenigen, der über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, die Kosten des Verfahrens auferlegt; er hat in diesem Fall seine Auslagen zu tragen. Von einer Entscheidung nach Satz 1 wird abgesehen, wenn es unbillig wäre, den Halter des Motorfahrzeugs oder denjenigen, der über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt, mit den Kosten zu belasten. § 25a Absatz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

(2) § 107 Absatz 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.“

9. In § 11 Absatz 4 Nummer 2 werden die Wörter „dem europäischen elektronischen Mautdienst nach § 4a und“ gestrichen.

**Artikel 3**

**Änderung des Gerichtskostengesetzes**

In den Nummern 4301 und 4302 der Anlage 1 (Kostenverzeichnis) zum Gerichtskostengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 2014 (BGBl. I S. 154), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3328) geändert worden ist, werden jeweils nach der Angabe „§ 25a Abs. 1 StVG“ die Wörter „und nach § 10a BFStrMG in Verbindung mit § 25a Abs. 3 StVG“ eingefügt.

**Artikel 4**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 2021 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das vorliegende Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520. Die Richtlinie (EU) 2019/520 enthält Vorgaben für die technische Ausgestaltung und einzuhaltende Verfahren für elektronische Mautsysteme, unabhängig von der Art der mautpflichtigen Fahrzeuge. Die Änderungen dieser Vorgaben werden im Mautsystemgesetz und dem Bundesfernstraßenmautgesetz umgesetzt. Es werden zudem die rechtlichen Änderungen vorgenommen, die die Berechnung der Maut für den europäischen elektronischen Mautdienst (EEMD) durch die zuständigen Behörden des Bundes oder der Länder ermöglichen, und Anpassungen an weiteren mautrechtlichen Vorschriften vorgenommen.

Eine Mautpflicht für zusätzliche Fahrzeugarten, für die in Deutschland bislang keine Mautpflicht besteht, wie beispielsweise Pkw, wird durch dieses Gesetz nicht eingeführt.

##### 1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

Die Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45) (Interoperabilitätsrichtlinie) ist am 19. April 2019 in Kraft getreten und ist bis zum 19. Oktober 2021 in deutsches Recht umzusetzen. Sie bildet die unionsrechtliche Rechtsgrundlage des EEMD und ist das Ergebnis der Revision der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50) (alte Interoperabilitätsrichtlinie). Es wurden dabei auch Regelungen der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11) (EEMD-Entscheidung) in die Interoperabilitätsrichtlinie aufgenommen. Neben der Richtlinie wurden die Delegierte Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41) und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49) erlassen. Diese sind aufgrund ihrer unmittelbaren Geltung nicht in nationales Recht umzusetzen.

Die alte Interoperabilitätsrichtlinie wurde mit dem Mautsystemgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3692) in nationales Recht umgesetzt. Die Vorgaben der EEMD-Entscheidung wurden mittels des Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980), mit dem das Mautsystemgesetz neu gefasst und das Bundesfernstraßenmautgesetz sowie die Lkw-Maut-Verordnung um Regelungen zum EEMD erweitert wurden, umgesetzt. Zudem wurden auf Grundlage des Mautsystemgesetzes die Verordnung über die Führung des Mautdienstregisters (BGBl. I S. 1854), die Verordnung zur Registrierung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen (BGBl. I S. 1850) und die Verordnung zur Regelung des Vermittlungsverfahrens nach dem Mautsystemgesetz (BGBl. I S. 1855) erlassen. Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage des Bundesfernstraßenmautgesetzes und der Verordnung zur Übertragung von Befugnissen zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesamt für Güterverkehr vom 14. Januar 2016 (BAnz AT 26.01.2016 V1) die Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V1) und die Verordnung über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V2) erlassen. Mit dem vorliegenden

Änderungsgesetz werden die Änderungen und neuen Regelungsbereiche der Interoperabilitätsrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Es erfolgen keine Änderungen, soweit die bestehenden Regelungen mit den unionsrechtlichen Vorgaben übereinstimmen.

Gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) (Beschluss 94/1/EG des Rates und der Kommission vom 13. Dezember 1993 (ABl. L 1 vom 3.1.1994, S.1)) sind die Hoheitsgebiete Liechtensteins, Islands und Norwegens für die Zwecke der Umsetzung der Richtlinie als Teil des Gebiets der Europäischen Union anzusehen. Die Bezeichnung „Europäische Union“ in dieser Begründung bezeichnet daher das Gebiet des EWR.

## 2. Weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

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

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

Das vorliegende Gesetz dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der neuen Interoperabilitätsrichtlinie. Die Notwendigkeit der Regelungen ergibt sich aus Artikel 32 der Interoperabilitätsrichtlinie, nach dem die Mitgliedstaaten bis zum 19. Oktober 2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den an die Mitgliedstaaten gerichteten Vorgaben der Richtlinie nachzukommen, erlassen und veröffentlichen müssen. Es werden zudem die rechtlichen Änderungen vorgenommen, die die Berechnung der Maut für Nutzer des EEMD durch die zuständigen Behörden des Bundes oder eines Landes ermöglichen und zur Klarstellung bestehender mautrechtlicher Regelungen notwendig sind. Die Berechnung der Maut für Nutzer des EEMD durch die zuständigen Behörden des Bundes oder eines Landes erfordert insbesondere datenschutzrechtliche Regelungen in Bezug auf die Verarbeitung der Daten, einschließlich der Erhebung, Übermittlung, Nutzung und Löschung. Die Änderung verschiedener mautrechtlicher Regelungen ist zur Klarstellung bei der Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, zur Klarstellung der Nutzung von Mautdaten für statistische Zwecke, in Bezug auf die Aufrechnung gegen Mautforderungen und die Verwendung des Mautaufkommens notwendig. Durch die Gesetzesänderungen notwendige Folgeänderungen in den Rechtsverordnungen werden im Wege des Ordnungsgebungsverfahrens vorgenommen.

## II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

### 1. Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520

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

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

- Verzicht auf die Abdeckung sämtlicher Mautgebiete der EU als Voraussetzung für die Erbringung des Mautdienstes (Artikel 5 der Richtlinie – siehe § 12 Mautsystemgesetz)
- Verpflichtung der Anbieter zur Übermittlung der notwendigen Informationen zur Berechnung oder Überprüfung der Berechnung der Maut an die zuständigen Behörden und Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden bei einem Verdacht auf die Nichtentrichtung der Maut (Artikel 5 der Richtlinie – siehe § 14 Mautsystemgesetz)
- Anspruch der Anbieter auf Zahlung einer Vergütung durch den Mauterheber (Artikel 7 der Richtlinie – siehe § 10a Mautsystemgesetz)
- Erweiterung der Vorgaben für die Buchführung und das Verbot von Quersubventionen auf Betreiber (Artikel 9 der Richtlinie – siehe § 20 Mautsystemgesetz)
- Benennung einer zentralen Anlaufstelle, sofern mehr als ein Mautgebiet in einem Mitgliedstaat liegt (Artikel 18 der Richtlinie – siehe § 37 Mautsystemgesetz)
- Austausch von Informationen in Bezug auf Fahrzeug- und Halterdaten im Fall des Verdachts der Nichtentrichtung der Maut zwischen den Mitgliedstaaten und Versand von Informationsschreiben an Betroffene – Bundesamt für Güterverkehr und Kraftfahrt-Bundesamt können künftig als nationale Kontaktstellen über das europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS) zum Zweck der Identifizierung des Fahrzeugs oder Eigentümers bzw. Halters eines Fahrzeugs, für das der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, Fahrzeug- und Halterdaten mit den nationalen Kontaktstellen der anderen EU-Mitgliedstaaten austauschen (Artikel 23 ff. der Richtlinie – siehe die §§ 33 bis 36 Mautsystemgesetz).

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

## 2. Weitere Anpassungen mautrechtlicher Vorschriften

Die Verpflichtung der Anbieter zur Übermittlung der notwendigen Informationen zur Berechnung der Maut für die Fahrzeuge der EEMD-Nutzer an die zuständigen Behörden wird durch Artikel 1 des Gesetzes in § 14 Absatz 3 Mautsystemgesetz für alle bestehenden und künftigen elektronischen Mautsysteme in Deutschland eingeführt (siehe Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520), um den Behörden die Berechnung der Maut zu ermöglichen und bietet ihnen damit mehr Flexibilität hinsichtlich der Gestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung von Aufgaben an die Anbieter. Die Berechnung der Maut auf Basis von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung (zulässiges Gesamtgewicht, Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse) mittels der Erkennung und Tarifierung maupflichtiger Fahrten erfolgt im einzigen Mautgebiet in Deutschland für die Nutzer des EEMD bislang durch die EEMD-Anbieter. Die zuständigen Behörden können künftig, sofern sie die Berechnung der Maut selbst durchführen, die Erkennung von Befahrungen des maupflichtigen Streckennetzes und die Ermittlung der für die Befahrungen zu entrichtenden Maut selbst vornehmen. Die Berechnung der Maut durch den Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr werden durch Artikel 2 dieses Gesetzes geschaffen, indem in § 4 Absatz 3 Satz 7 und Absatz 3a Bundesfernstraßenmautgesetz die Übermittlung der Positionsdaten und der Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines maupflichtigen Fahrzeugs von EEMD-Anbietern an das Bundesamt für Güterverkehr und die Durchführung des Erkennungsprozesses geregelt werden. Die strenge Zweckbindung der Mautdaten wird ausdrücklich auf die in diesem Rahmen verarbeiteten Daten erstreckt. Die Regelungen über den Umfang der Mitwirkung der EEMD-Anbieter an der Berechnung der Maut erfolgen in den Gebietsvorgaben (Änderung § 9 Absatz 1 Mautsystemgesetz durch Artikel 1 dieses Gesetzes).



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

### **III. Alternativen**

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

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

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

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

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

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

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

## VI. Gesetzesfolgen

### 1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

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

### 2. Nachhaltigkeitsaspekte

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

Die Lkw-Maut bietet im Sinne der Schonung des Energie- und Ressourcenverbrauchs einen Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen und sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht. Der EEMD trägt durch die Reduzierung der notwendigen Fahrzeuggeräte für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zur Ressourcenschonung bei und vereinfacht die europaweite Mobilität. Das Ziel der geringen Staatsverschuldung wird durch die Möglichkeit zur Berechnung der Maut durch die zuständige Behörde unterstützt, da dies dazu beiträgt, die Kosten der Mauterhebung gering zu halten und damit mehr Mittel aus der Nutzerfinanzierung für Investitionen in den Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

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

Die Ausgaben für Personal- und Sachmittel umfassen einmalige und laufende Ausgaben. Es entfallen rund 850 000 Euro Ausgaben für Sachkosten einmalig auf das Haushaltsjahr 2021 und rund 3,1 Millionen Euro Ausgaben jährlich für Personal- und Sachkosten auf die Haushaltsjahre ab 2022. Die Personalkosten werden dabei auf rund 2,1 Millionen Euro und die Sachkosten auf rund 825 000 Euro geschätzt.

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

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

Besoldungsgruppe / Entgeltgruppe	Anzahl Planstellen / Stellen	Personalkostensatz in Euro	Personalausgaben in Euro
A 11	1	99 540	99 540
A 10	2	86 952	173 903
A 9m	2,5	82 237	205 592
A 8	2	74 641	149 283
E 9a	16,5	78 688	1 298 352
Summe	24		1 926 670

Die Sachausgaben betragen 763 988 Euro (Sachkostenpauschale von 24 850 Euro x 24 Personen).

Der zusätzliche Bedarf wurde auf Grundlage von Organisationsuntersuchungen und Berechnungen nach den Vorgaben des Organisationshandbuchs ermittelt. Es wird davon ausgegangen, dass durch den mit Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 eingeführte Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU wegen der Nichterhebung der Maut künftig jährlich 22 000 Mautverstöße zusätzlich verfolgt und im Rahmen der Nacherhebung der Maut bearbeitet werden können. Aus jedem verfolgten Mautverstoß ergeben sich regelmäßig rund 2,3 Verwaltungsverfahren (Nacherhebung und Ordnungswidrigkeitenverfahren, mehrere Betroffene). Die in Umsetzung der Richtlinie in diesen Fällen an betroffene Nutzer zu versendenden Informationsschreiben werden daher auf 50 000 geschätzt, wovon rund 38 000 Verfahren durch das Bundesamt für Güterverkehr geführt werden mit einem zeitlichen Aufwand von jährlich etwa 5 700 Stunden. Bei einer Rechtsbehelfsquote von 4,5 % treten rund 1 700 Ein- und Widersprüche hinzu. Es ist zu erwarten, dass jährlich geschätzt 10 000 Kostenentscheidungen auf Grundlage des § 10a des Bundesfernstraßenmautgesetzes mit einem Aufwand von rund 2 500 Stunden getroffen werden können, zuzüglich etwa 450 Rechtsbehelfe. Die Bearbeitung dieser zusätzlichen Verfahren erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im mittleren Dienst (15,5 mD Verfahrensbearbeitung, 2,5 mD Rechtsbehelfsbearbeitung, 1 mD IT-Abläufe, 2 mD Zahlstelle). Zusätzlich entsteht Bedarf für Planstellen/Stellen im gehobenen Dienst für Steuerungsaufgaben und im Querschnittsbereich (3 gD), insbesondere in der Personalverwaltung.

Neben den zuvor genannten 24 Planstellen/Stellen entsteht aufgrund der Personalverstärkung für allgemeine Verwaltungs- und IT-Aufgaben beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen insgesamt ein Mehrbedarf von weiteren 2,5 Planstellen des gehobenen Dienstes. Die Personalkosten für diese Stellen betragen 205 592 Euro (Personalkostensatz A 9m 82 237 Euro x 2,5 Personen). Die Sachausgaben betragen 61 125 Euro (Sachkostenpauschale von 24 850 Euro x 2,5 Personen).

Die Personal- und Sachkosten wurden gemäß dem BMF-Rundschreiben vom 18. Juni 2020 (Az. II A 3 – H 1012-10/07/0001:016) ermittelt.

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

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

#### **4. Erfüllungsaufwand**

##### **a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

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

##### **b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

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

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

## c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Aus den Regelungen wird sich nur teilweise Erfüllungsaufwand ergeben.

Bund:

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

Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten in Höhe von rund 600 000 Euro für die Anpassung von Software für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitenverfahren aus. Die Höhe der Kosten ist dabei insbesondere auf die Komplexität der Änderungen zurückzuführen, da verschiedene technische Systeme beim Bundesamt für Güterverkehr und beim Betreiber anzupassen sind. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rund 1,3 Millionen Euro liegen.

Die Kosten stellen die Kosten aufgrund der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 dar. Es wird aufgrund der Erfahrungen des Bundesamtes für Güterverkehr bei der Bearbeitung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren damit gerechnet, dass durch den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU wegen der Nichterichtung der Maut künftig jährlich 22 000 Mautverstöße zusätzlich verfolgt und im Rahmen der Nacherhebung der Maut bearbeitet werden können, die bislang aufgrund fehlender Fahrzeug- und Halterdaten nicht bearbeitet werden konnten. Aus jedem verfolgten Mautverstoß ergeben sich regelmäßig rund 2,3 Verwaltungsverfahren (Nacherhebung und Ordnungswidrigkeitenverfahren, mehrere Betroffene). Die Bearbeitung dieser zusätzlichen Verfahren erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im mittleren Dienst (15,5 Personen im mittleren Dienst für die Verfahrensbearbeitung, 2,5 Personen im mittleren Dienst für die Rechtsbehelfsbearbeitung, 1 Person im mittleren Dienst für IT-Abläufe, 2 Personen im mittleren Dienst für die Zahlstelle) und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Betreibers mit vergleichbarer Einstufung. Zusätzlich entsteht Bedarf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im gehobenen Dienst für Steuerungsaufgaben und im Querschnittsbereich (3 Personen im gehobenen Dienst), insbesondere in der Personalverwaltung. Für allgemeine Verwaltungs- und IT-Aufgaben beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen entsteht insgesamt ein Mehrbedarf von weiteren 2,5 Personen im gehobenen Dienst. Es wird mit der Bearbeitung von zusätzlich rund 19 100 Nacherhebungsverfahren mit einem Zeitaufwand von jeweils 16,4 Minuten und insgesamt rund 5 221 Stunden gerechnet. Dies ergibt Personalkosten von 165 506 Euro (5 221 Stunden x 31,70 Euro). Es wird zudem mit der Bearbeitung von zusätzlich rund 18 350 Ordnungswidrigkeitenverfahren mit einem Zeitaufwand von jeweils 24 Minuten und insgesamt rund 7 340 Stunden gerechnet. Dies ergibt Personalkosten von 232 678 Euro (7 340 Stunden x 31,70 Euro). Die in Umsetzung der Richtlinie in diesen Fällen an betroffene Nutzer zu versendenden Informationsschreiben werden daher auf 50 000 geschätzt, wovon rund 38 000 Schreiben durch das Bundesamt für Güterverkehr bearbeitet werden und die übrigen mit vergleichbarem Personal des Betreibers, mit einem zeitlichen Aufwand von etwa 9 Minuten pro Fall und damit jährlich etwa 7 500 Stunden. Dies ergibt Personalkosten von 237 750 Euro (7 500 Stunden x 31,70 Euro). Bei einer Rechtsbehelfsquote von 4,5 % treten rund 1 700 Ein- und Widersprüche hinzu. Für die Bearbeitung eines Ein- und Widerspruches kommt es nach der Erfahrung des Bundesamtes für Güterverkehr zu einer Bearbeitungszeit von jeweils etwa 120 Minuten und damit insgesamt 3 400 Stunden. Dies ergibt Personalkosten von 107 780 Euro (3 400 Stunden x 31,70 Euro). Es ist zu erwarten, dass geschätzt 10 000 Kostenentscheidungen auf Grundlage des § 10 Absatz 4 Bundesfernstraßenmautgesetz getroffen werden können, zuzüglich etwa 450 Rechtsbehelfe. Die Bearbeitung einer Kostenentscheidung dauert nach der Erfahrung des Bundesamtes für Güterverkehr jeweils etwa 15 Minuten und damit entsteht insgesamt ein Aufwand von 2 500 Stunden. Die Rechtsbehelfsbearbeitung dauert jeweils 90 Minuten und insgesamt 675 Stunden. Dies ergibt Personalkosten für die Kostenentscheidung von 79 250 Euro (2 500 Stunden x 31,70 Euro) und für die Rechtsbehelfsbearbeitung von 21 398 Euro (675 Stunden x 31,70 Euro). Für die fachliche Verfahrensbetreuung im Bereich der Regelung, Steuerung und Betreuung der IT-gestützten Abläufe im Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren entsteht ein Bedarf von einem Personengleichem und damit Personalkosten von 50 720 Euro (1 600 Stunden x 31,70 Euro). Der Aufwand für Steuerungsaufgaben und im Querschnittsbereich, insbesondere in der Personalverwaltung, beträgt rund 4 800 Stunden und begründet damit Personalkosten von 208 320 Euro (4 800 Stunden x 43,40 Euro). Beim Bundesamt für Güterverkehr wird zur Erfüllung dieser Anforderungen mit Personalkosten von jährlich insgesamt geschätzt rund 1 103 402 Euro und einmaligen Sachkosten von rund 600 000 Euro gerechnet.

Für allgemeine Verwaltungs- und IT-Aufgaben beim Bundesamt für Güterverkehr und bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen kommt ein Aufwand von 4 000 Stunden und folglich Personalkosten von 173 600 Euro (4 000 Stunden x 43,40 Euro) hinzu.

Zusätzlich werden derzeit beim Kraftfahrt-Bundesamt einmalige Kosten für die Einrichtung des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten in Höhe von rund 146 000 Euro und jährliche Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) von rund 9 400 Euro geschätzt. Der einmalige Erfüllungsaufwand ergibt sich aus einem geschätzten Personalaufwand von insgesamt 2 900 Stunden im gehobenen Dienst im Bereich Modellierung, Entwicklung und Test für die Realisierung des Verfahrens mit Personalkosten von 125 860 Euro (2 900 Stunden x 43,40 Euro) und Sachkosten in Höhe von etwa 20 000 Euro für die Entwicklung und Bereitstellung des Verfahrens im EUCARIS-System und der Mitgliedschaft Deutschlands in der zugehörigen EUCARIS-Nutzergruppe. Die jährlichen Kosten ergeben sich aus der Verfahrensbetreuung Internationale Verfahren mit geschätzten Personalkosten für 100 Stunden im gehobenen Dienst von 4 340 Euro (100 Stunden x 43,40 Euro) und Sachkosten für die EUCARIS-seitige Anwenderbetreuung, Pflege und Betrieb des Verfahrens in Höhe von geschätzten 5 000 Euro.

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung des Bundes beträgt insgesamt einmalig rund 746 000 Euro und jährlich rund 1,3 Millionen Euro.

Länder und Kommunen:

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

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

## **5. Weitere Kosten**

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

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

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

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Dieses Regelungsvorhaben ist nicht befristet und wird nicht evaluiert.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Mautsystemgesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

#### **Zu Buchstabe a**

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

**Zu Buchstabe b und c**

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

**Zu Nummer 2**

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

**Zu Nummer 3**

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

In § 3 Absatz 2 werden die Verweise auf die Interoperabilitätsrichtlinie 2004/52/EG und die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG gestrichen und geregelt, dass elektronische Mautsysteme nach Maßgabe des Mautsystemgesetzes betrieben werden müssen. Sie müssen damit gleichzeitig den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 entsprechen, die mit dem Mautsystemgesetz umgesetzt werden. Es gelten zudem die Regelungen der unmittelbar geltenden Delegierten Verordnung (EU) 2020/203 und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204.

**Zu Nummer 4**

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

**Zu Nummer 5****Zu Buchstabe a**

In § 5 Nummer 3 Buchstabe b des Mautsystemgesetzes wird zur Angleichung an § 23 des Mautsystemgesetzes der Begriff EG-Zertifikat durch Zertifikat ersetzt und der Verweis auf den Anhang der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch einen Verweis auf den entsprechenden Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

**Zu Buchstabe b**

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

**Zu Nummer 6**

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

Finanzinstrument und zum Umfang der Mitwirkung an der Mauterhebung sowie dem Verfahren der Abwicklung der Mitwirkung getroffen werden.

### **Zu Buchstabe a**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa**

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

#### **Zu Doppelbuchstabe bb**

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

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

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

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

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

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

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

### **Zu Buchstabe b**

In § 9 Absatz 2 des Mautsystemgesetzes wird die Vorgabe aus Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 hinsichtlich der Frist für die Veröffentlichung der Gebietsvorgaben umgesetzt. Anbieter müssen danach im Fall eines neu eingeführten Systems auf Basis der in den Gebietsvorgaben veröffentlichten Anforderungen spätestens

einen Monat vor der Inbetriebnahme des Systems zugelassen werden können und im Fall eines geänderten Systems spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des geänderten Systems ihre Interoperabilitätskomponenten an die neuen Anforderungen anpassen und eine erneute Zulassung erhalten können. Die jeweils zuständige Behörde muss nach der neuen Fristenregelung bei einer Änderung der Gebietsvorgaben berücksichtigen, ob die Änderungen die erneute Durchführung des Zulassungsverfahrens oder von Teilen des Verfahrens erfordern und welcher zeitliche Aufwand hierdurch entsteht. Der Zeitpunkt der Übermittlung variiert damit entsprechend dem notwendigen Vorlauf für die Zulassung der Anbieter. Erfolgt die Übermittlung nicht rechtzeitig, können die neuen Vorgaben nicht angewendet werden und entsprechend wäre auch keine Sanktionierung der Anbieter wegen der Nichterfüllung der Anforderungen möglich.

### **Zu Buchstabe c**

In § 9 Absatz 4 des Mautsystemgesetzes wird das Wort „ferner“ aus redaktionellen Gründen gestrichen.

### **Zu Nummer 7**

Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 regelt erstmalig europarechtlich einen Anspruch der EEMD-Anbieter auf die Zahlung einer Vergütung durch den Mauterheber und verpflichtet die Mitgliedstaaten, bei der Ausgestaltung der Anbietervergütung bestimmte Vorgaben einzuhalten. Die Vorgaben der Richtlinie werden durch den neu eingefügten § 10a des Mautsystemgesetzes umgesetzt und sind von den jeweils für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden bei der Gestaltung der Vergütung zu beachten.

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

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

### **Zu Nummer 8**

Die Neufassung von § 12 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes dient der Umsetzung von Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520. Nach der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG mussten Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung Verträge über sämtliche mautpflichtigen Streckennetze im Anwendungsbereich der Richtlinie abschließen und die Abdeckung sämtlicher Streckennetze zu jedem Zeitpunkt aufrechterhalten bzw. wiederherstellen. Diese Voraussetzung sollte dazu dienen, dass Anbieter sich nicht nur auf die wirtschaftlich attraktiven Mautgebiete beschränken. Auf das Erfordernis der Vollabdeckung wurde im Rahmen der Revision der



Richtlinie verzichtet, da es sich u. a. aufgrund der teilweise sehr aufwendigen Zulassungsverfahren in den verschiedenen Mautgebieten als Hindernis der Entwicklung des EEMD erwiesen hatte.

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

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

## **Zu Nummer 9**

### **Zu Buchstabe a**

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

### **Zu Buchstabe b**

Zur Umsetzung von Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 werden die Informationspflichten der Anbieter in § 13 Absatz 4 des Mautsystemgesetzes angepasst. Die beim Bundesamt für Güterverkehr registrierten Anbieter müssen Nutzern ihre allgemeine Vertragspolitik bekannt machen. Hierzu gehören insbesondere die Beschreibung der vertraglichen Haupt- und Nebenpflichten, wie auch die Information über sonstige ergänzende vertragliche Regelungen, wie z. B. Allgemeine Geschäftsbedingungen oder vergleichbare für eine Vielzahl von Verträgen genutzte Regelungen im Vertragsverhältnis zwischen Anbieter und Nutzer. Diese Informationspflicht bezieht sich nicht auf individuell zwischen einem Anbieter und einem einzelnen Nutzer verhandelte Vertragsbestandteile, diese müssen nicht anderen Nutzern offengelegt werden. Die allgemeinen Vorschriften des Vertragsrechts, insbesondere des Rechts der allgemeinen Geschäftsbedingungen, bleiben von der Informationspflicht unberührt. Die Verpflichtung trifft entsprechend der unionsrechtlichen Vorgabe nur die beim Bundesamt für Güterverkehr registrierten Anbieter. Die Einhaltung der Verpflichtungen der in anderen Mitgliedstaaten registrierten Anbieter wird von den jeweiligen Niederlassungsstaaten überwacht.

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

verschiedene Zahlungsmittel (z. B. Kreditkarten, Tankkarten, Guthaben, Bargeld) anbieten und sich die Konditionen für deren Einsatz unterscheiden können (z. B. Entgelte, Zahlungsziele). Die Nutzer sind zudem gemäß der Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1) über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten und ihre datenschutzrechtlichen Rechte zu informieren und über die ihnen nach anderen datenschutzrechtlichen Vorschriften zustehenden Rechte.

### **Zu Nummer 10**

#### **Zu Buchstabe a**

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

#### **Zu Buchstabe b**

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

#### **Zu Buchstabe c**

Der neu angefügte § 14 Absatz 3 und 4 des Mautsystemgesetzes setzt Artikel 5 Absatz 7 und 8 der Richtlinie (EU) 2019/520 um. Die für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden (Mauterheber) können nach den europäischen Vorgaben die Berechnung der Maut entweder selbst durchführen oder von den Anbietern durchführen lassen, die Anbieter müssen den Behörden in beiden Fällen die jeweils notwendigen Daten zur Verfügung stellen. Die Richtlinie ermöglicht den Mitgliedstaaten eine Flexibilität bei der Ausgestaltung ihrer Mautsysteme und der Übertragung der Aufgabe der Berechnung der Maut. Die Anbieter sollen unabhängig von der Ausgestaltung des Systems mit den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um die korrekte Berechnung der Maut sicherzustellen. Anbieter werden nach Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 erstmals auf Grundlage des Unionsrechts verpflichtet, den zuständigen Behörden die notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, um die Maut für die EEMD-Nutzer berechnen zu können, oder damit sie die Berechnung der von den Anbietern berechneten Maut überprüfen können. Das Mautsystemgesetz bildet dabei den Rahmen für das heute vorhandene und für künftig eingeführte elektronische Mautsysteme im Anwendungsbereich des Gesetzes. Da Mautsysteme unterschiedlich ausgestaltet sein können, z. B. ganz andere Daten erfordern können, sind die Vorgaben des Mautsystemgesetzes für jedes Mautsystem gesetzlich weiter auszugestalten. Die Regelungen zur Datenübermittlung für das bestehende Mautsystem sind insbesondere in den §§ 4 Absatz 3, 7 Absätze 2 und 3 sowie § 9 des Bundesfernstraßenmautgesetzes enthalten.

Berechnen die zuständigen Behörden die Maut selbst, müssen die Anbieter ihnen nach § 14 Absatz 3 Satz 1 des Mautsystemgesetzes die notwendigen Informationen für die Berechnung der Maut übermitteln. Dies sind die Positionsdaten der Fahrzeuggeräte und die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines mautpflichtigen Fahrzeugs (z. B. Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse, Gewicht) zu einer Fahrt auf dem mautpflichtigen Streckennetz. Im Fall der Berechnung der Maut durch die Anbieter sind den zuständigen Behörden nach § 14 Absatz 3 Satz 2 des Mautsystemgesetzes die gleichen oder ähnliche Daten zu übermitteln, da diese auch für die Überprüfung der korrekten Berechnung der Maut durch den Anbieter erforderlich sind. Die Regelung in Satz 2 entspricht der geltenden Rechtslage, wird in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/520 im Regelungszusammenhang mit der erstmalig geregelten Verpflichtung nach Satz 1 in das Mautsystemgesetz aufgenommen. Die datenschutzkonforme Ausgestaltung der Pflicht zur Bereitstellung der Daten nach den beiden Varianten erfolgt für die jeweiligen mautpflichtigen Streckennetze im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes in gesonderten Gesetzen, für das bestehende Lkw-Mautsystem im Bundesfernstraßenmautgesetz. Die zur Verfügung zu stellenden Daten für beide in diesem Absatz geregelten Fälle sind für das Lkw-Mautsystem die in § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummern 5, 6, 7 b) und

8 bis 10 des Bundesfernstraßenmautgesetzes genannten Daten. § 4 Absatz 3 Sätze 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und damit Regelungen zur Zweckbindung der Mautdaten und zum Beschlagnahmeverbot entsprechende Vorschriften in künftigen Gesetzen gelten auch für die Bereitstellung von Daten auf Grundlage dieser Vorschrift.

Die Pflicht der Anbieter zur Unterstützung der zuständigen Behörden im Fall nicht oder nicht vollständig entrichteter Maut im Rahmen von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren, insbesondere durch die Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten, wird entsprechend den Vorgaben in Artikel 5 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2019/520 in § 14 Absatz 4 des Mautsystemgesetzes normiert. Nach dem Erwägungsgrund 17 der Richtlinie sollen Anbieter verpflichtet sein, uneingeschränkt mit den Mauterhebern bei ihren Durchsetzungsbemühungen zusammenzuarbeiten, um die allgemeine Effizienz elektronischer Mautsysteme zu verbessern. Mauterheber sollen daher in Fällen, in denen der Verdacht der Nichterichtung der Maut besteht, vom Anbieter Daten über das Fahrzeug und den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs anfordern können, sofern diese Daten nicht für andere Zwecke als die Rechtsdurchsetzung verwendet werden. Die zur Verfügung zu stellenden Daten nach diesem Absatz sind für das Lkw-Mautsystem ebenfalls die in § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummern 1 bis 9 des Bundesfernstraßenmautgesetzes genannten Daten. § 4 Absatz 3 Sätze 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und damit Regelungen zur Zweckbindung der Mautdaten und zum Beschlagnahmeverbot entsprechende Vorschriften in künftigen Gesetzen gelten auch für die Bereitstellung von Daten auf Grundlage dieser Vorschrift. § 14 Absatz 4 des Mautsystemgesetzes begründet keine Pflicht zur Durchführung einer nachträglichen Mauterhebung oder der nachträglichen Zahlung der Maut durch einen Nutzer und es findet keine Ausweitung der im Lkw-Mautsystem bestehenden nachträglichen Mauterhebung nach § 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes statt.

#### **Zu Nummer 11**

##### **Zu Buchstabe a**

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

##### **Zu Buchstabe b**

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

#### **Zu Nummer 12**

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

#### **Zu Nummer 13**

##### **Zu Buchstabe a**

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

**Zu Buchstabe b**

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

**Zu Buchstabe c**

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

**Zu Nummer 14**

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

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

**Zu Nummer 15**

Die Haftung der Anbieter für die Zahlung der Maut nach § 19 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes, auch im Fall der nachgewiesenen Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen, wird für mautpflichtige Streckennetze, in denen die zuständigen Behörden die Berechnung der Maut selbst durchführen, mittels des Satzes 2 alternativ zu den Mautbuchungsnachweisen auf die in diesem Fall zu übermittelnden Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgeblichen Merkmale der Fahrzeugklassifizierung ausgeweitet. Führt die zuständige Behörde die Berechnung der Maut durch, müssen die Positionsdaten und Fahrzeugmerkmale beide an die Behörde übermittelt werden, da beide Daten gemeinsam die Grundlage der Berechnung der Maut bilden, so dass die korrekte Übermittlung beider Daten Grundlage für Zahlungsforderungen gegenüber den Anbietern bildet. Nach der Vorschrift wird nicht die zusätzliche Übermittlung weiterer Daten geregelt, sondern die ohnehin übermittelten Daten (Positionsdaten und für die Höhe der Maut maßgebliche Merkmale der Fahrzeugklassifizierung) als Anknüpfungspunkt der Zahlungsverpflichtung genannt. Es findet keine Erweiterung von Zahlungsverpflichtungen der Anbieter statt. Der neu hinzugefügte Satz 2 regelt für den Fall der Berechnung der Maut durch die zuständige Behörde, die in § 14 Absatz 3 Satz 1 des Mautsystemgesetzes vorgesehen ist, die Bedingungen für eine Zahlungsverpflichtung der Anbieter.

**Zu Nummer 16**

Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2019/520 hat die Anforderungen an die Buchführung im Hinblick auf die durch die Vorschrift Verpflichteten als auch auf die voneinander abzugrenzenden Tätigkeiten ausgeweitet. Auf Grundlage dieser Vorgaben müssen sämtliche Anbieter und Betreiber nach § 20 des Mautsystemgesetzes mit Inkrafttreten der Änderung ihre Buchführung so gestalten, dass eine eindeutige Unterscheidung der Aufwendungen und Erträgen im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter von den Aufwendungen und Erträgen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten (z. B. als Zahlungsdienstleister oder Tankkartenanbieter) möglich ist. Die Trennung der Aufwendungen und Erträgen aus verschiedenen Geschäftsfeldern der Betreiber und Anbieter dient insbesondere der Überprüfbarkeit und der Durchsetzung des Verbots des Gewinn- und Verlustausgleichs

(sog. Quersubventionen) zwischen den Geschäftsfeldern. Die Informationen über die Aufwendungen und Erträgen aus der Tätigkeit als Betreiber oder Anbieter müssen im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens der Vermittlungsstelle nach § 28 des Mautsystemgesetzes oder im Fall eines gerichtlichen Verfahrens dem zuständigen Gericht auf eine entsprechende Aufforderung hin zur Verfügung gestellt werden. Die gesellschaftsrechtlichen und handelsrechtlichen Pflichten, einschließlich der Offenlegungspflichten, bleiben von dieser Regelung unberührt.

#### **Zu Nummer 17**

##### **Zu Buchstabe a**

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

##### **Zu Buchstabe b**

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

#### **Zu Nummer 18**

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

#### **Zu Nummer 19**

##### **Zu Buchstabe a bis c**

Die Verweise auf Anhang IV der EEMD-Entscheidung 2009/750/EG in § 23 Absätze 1, 2 und 4 des Mautsystemgesetzes werden durch Verweise auf den Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ersetzt.

##### **Zu Buchstabe d**

Der neu angefügte § 23 Absatz 5 Satz 1 des Mautsystemgesetzes setzt die Pflicht in Artikel 15 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 zur Einrichtung einer Testumgebung für die Prüfung der für den EEMD eingesetzten Fahrzeuggeräte auf ihre Gebrauchstauglichkeit um. Soweit bei der Prüfung der Gebrauchstauglichkeit personenbezogene Daten von beteiligten Personen verarbeitet werden, erfordert die Verarbeitung dieser Daten die Einwilligung der jeweiligen Person, z. B. des Fahrers eines zu Testzwecken eingesetzten Fahrzeugs, nach Artikel 4 Nummer 11 der Datenschutz-Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 7 und Artikel 8 der Datenschutz-Grundverordnung. Die personenbezogenen Daten sind in diesem Fall unverzüglich nach Beendigung der Prüfung zu löschen. § 23 Absatz 5 Satz 2 räumt auf Grundlage von Artikel 15 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2019/520 die Möglichkeit ein, eine einheitliche Testumgebung einzurichten, um die Gebrauchstauglichkeit für mehr als ein mautpflichtiges Streckennetz zu prüfen. Die Durchführung der Gebrauchstauglichkeitsprüfung in der Testumgebung kann unter Mitwirkung einer notifizierten Stelle nach § 27 des Mautsystemgesetzes erfolgen.

#### **Zu Nummer 20**

##### **Zu Buchstabe a**

Die Ergänzung in § 25 Absatz 1 Satz 2 des Mautsystemgesetzes berücksichtigt Fahrzeuggeräte, die über eine Applikation auf einem Mobilgerät gesteuert werden. Während der Fahrt sollen weder im Fahrzeuggerät selbst noch in einer ein Fahrzeuggerät steuernden Applikation Änderungen durch die Nutzer möglich sein, insbesondere auch um Betrugsfälle zu verhindern. So soll beispielsweise vermieden werden, dass Erhebungsgeräte nur kurzzeitig vor dem Passieren von automatischen oder manuellen Kontrollstellen korrekt bedient werden und nach Passieren wieder unzutreffende Einstellungen vorgenommen werden. Die Regelung soll für neue technische Lösungen in gleichem Maße gelten, da diese Betrug durch einfachere Bedienungsmöglichkeiten befördern könnten. In Bezug auf die Merkmale für die Fahrzeugklassifizierung wird eine sprachliche Angleichung vorgenommen.

**Zu Buchstabe b**

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

**Zu Buchstabe c**

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

**Zu Buchstabe d**

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

**Zu Nummer 21****Zu Buchstabe a**

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

**Zu Buchstabe b**

In § 27 Absatz 3 des Mautsystemgesetzes wird der Verweis auf die Richtlinie 2004/52/EG und die EEMD-Entscheidung 2009/750/EG durch den Verweis auf die Richtlinie (EU) 2019/520 und den Anhang III der Delegierten Verordnung (EU) 2020/203 ersetzt. Die Notifizierung einer akkreditierten Stelle erfordert, neben der Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2019/520, nach dieser Vorschrift die Erfüllung der Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen für akkreditierte Stellen nach Anhang III der delegierten Verordnung (EU) 2020/203.

**Zu Buchstabe c**

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

**Zu Nummer 22****Zu Buchstabe a**

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

tinuität der Aufgabenwahrnehmung dauerhaft gewährleisten. Die von einer Behörde betriebene Vermittlungsstelle müsste dabei dieselben Voraussetzungen, insbesondere an die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit, erfüllen wie eine von einem Privaten betriebene Stelle.

#### **Zu Buchstabe b**

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

#### **Zu Buchstabe c**

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

#### **Zu Nummer 23**

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

#### **Zu Nummer 24**

(Zu § 33)

Die §§ 33 bis 35 des Mautsystemgesetzes dienen der Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben zum Informationsaustausch über die Nichtentrichtung der Maut zwischen den Mitgliedstaaten in den Artikeln 23 bis 27 der Richtlinie (EU) 2019/520. Besteht der Verdacht, dass die Maut nicht oder nicht vollständig entrichtet wurde, können die Mitgliedstaaten der EU über die jeweils von ihnen benannten nationalen Kontaktstellen Daten zum Fahrzeug, für das der Verdacht der Nichtentrichtung besteht, und Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs entsprechend den Vorgaben in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 austauschen. Die Mitgliedstaaten gewähren sich dabei gegenseitig auf Basis des Unionsrechts die Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche in den nationalen Fahrzeugzulassungsdatenbanken unter Verwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS). Das Straßenverkehrsgesetz enthält bereits ähnliche Vorschriften zum Informationsaustausch auf Grundlage unionsrechtlicher Vorschriften über EUCARIS, u. a. in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Die bestehende technische Anbindung des Kraftfahrt-Bundesamtes an das EUCARIS-System wird für den Zweck der Identifizierung von Fahrzeugen und Haltern, bei denen der Verdacht der Nichtentrichtung der Maut besteht, erweitert. Da das Zentrale Fahrzeugregister nach § 33 des Straßenverkehrsgesetzes beim Kraftfahrt-Bundesamt nur Halterdaten und keine Informationen zum Eigentümer eines Fahrzeugs enthält, können neben den Fahrzeugdaten nur Informationen zum Halter durch einen Abruf im automatisierten Verfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt abgefragt werden. Sofern ausländische Datenbanken Informationen zum Eigentümer eines Fahrzeugs enthalten, können diese durch einen Abruf im Ausland erlangt werden.

Der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten erfolgt ausschließlich über die nationalen Kontaktstellen, deren Befugnisse sich nach dem jeweiligen nationalen Recht richten. Nationale Kontaktstelle in Deutschland ist nach § 33 des Mautsystemgesetzes für Abrufe der anderen Mitgliedstaaten in Deutschland das Kraftfahrt-Bundesamt, das das Zentrale Fahrzeugregister betreibt und nationale Kontaktstelle für den Informationsaustausch nach anderen unionsrechtlichen Vorschriften ist. Für Abrufe aus den Fahrzeugregistern der anderen Mitgliedstaaten ist nach § 33 des Mautsystemgesetzes das Bundesamt für Güterverkehr als die für die Mauterhebung zuständige Behörde nationale Kontaktstelle. Eine ähnliche Aufteilung der Funktion der nationalen Kontaktstelle zwischen eingehenden und ausgehenden Abfragen existiert beim Informationsaustausch auf Basis anderer Rechtsgrundlagen.

Es gelten für die mittels des Informationsaustauschs verarbeiteten Daten strenge datenschutzrechtliche Vorgaben, insbesondere der Datenschutzgrundverordnung (EU) 2016/679, der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zum Datenschutz und der speziellen mautrechtlichen Vorschriften zum Datenschutz im Mautsystemgesetz und Bundesfernstraßenmautgesetz. Diese umfassen u. a. eine strenge Zweckbindung der Daten allein für die

die Identifizierung des Fahrzeugs oder des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das der Verdacht einer Nichtentrichtung der Maut besteht, der Begrenzung auf den für den Zweck erforderlichen Umfang der Daten und die unverzügliche Löschung, die für das bestehende Mautsystem in den §§ 7 und 9 des Bundesfernstraßenmautgesetzes geregelt sind. Die datenschutzrechtlichen Regelungen zur Verarbeitung der Daten im Rahmen des Informationsaustauschs bei Abrufen aus dem Ausland und in das Ausland durch die beteiligten Stellen (nationale Kontaktstellen und zuständige Behörden des Bundes oder eines Landes, insbesondere das Bundesamt für Güterverkehr) erfolgen in § 34 Absätze 1 bis 3 und § 35 Absätze 1 bis 4 und 6. Sollten künftig mautpflichtige Streckennetze im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes auf Basis landesrechtlicher Regelungen eingeführt werden, wären in den Landesgesetzen ggf. ergänzende Regelungen zu treffen.

Um die Bewertung des Verfahrens zum Informationsaustausch zu ermöglichen, übermittelt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 bis zum 19. April 2023 und danach alle drei Jahre einen Bericht über die durchgeführten Verfahren auf Grundlage der Artikel 23ff. der Richtlinie (EU) 2019/520 an die Kommission. Der Bericht enthält die Zahl der automatisierten Suchanfragen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, im Anschluss an diese Nichtentrichtungen in seinem Hoheitsgebiet an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichtet hat, zusammen mit der Zahl der ergebnislosen Anfragen. Der Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene bei den Folgemaßnahmen, die wegen Nichtentrichtungen der Maut eingeleitet wurden, auf der Grundlage des Anteils dieser Rechtsverstöße, bei denen anschließend Informationsschreiben versandt wurden. Die für den Bericht nach Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2019/520 erforderlichen Informationen zur Anzahl durchgeführter Abfragen werden insbesondere mittels der Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes und des Bundesamtes für Güterverkehr zu den Fallzahlen ermittelt.

(Zu § 34)

Das Kraftfahrt-Bundesamt ist die nationale Kontaktstelle für eingehende Abrufe zu Fahrzeug- und Halterdaten über die EUCARIS-Schnittstellen nach § 33 Satz 2 Nummer 1 des Mautsystemgesetzes und ermöglicht die automatisierte Abfrage aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 34 des Mautsystemgesetzes.

Eine automatisierte Suche wird von der nationalen Kontaktstelle des Staats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt. Der Abruf erfolgt im automatisierten Verfahren nach § 37a Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes. Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt der nationalen Kontaktstelle des anfragenden Staates die in Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/520 genannten Fahrzeug- und Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister, soweit diese nach § 33 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes gespeichert sind. Der Staat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, verwendet die erhaltenen Daten ausschließlich zur Feststellung der für die Nichtentrichtung verantwortlichen Person im Rahmen eines Nacherhebungs- oder Ordnungswidrigkeitenverfahrens oder eines vergleichbaren Verfahrens. Die als Ergebnis der Abfrage im automatisierten Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 bzw. § 34 des Mautsystemgesetzes erhaltenen Daten dürfen von der nationalen Kontaktstelle nur an die für die Erhebung der Maut zuständige Behörde übermittelt werden, sofern diese Daten für die Verfahren wegen der Nichtentrichtung der Maut notwendig sind, die der Nichtentrichtung verdächtige Person über den Vorwurf informiert wird, es sich um die zuständige Stelle für das Verfahren handelt und die Pflicht zur Mautzahlung durch die Zahlung der nicht entrichteten Maut erfüllt wird. Die Berechtigung für Anfragen aus dem Ausland muss durch die jeweilige nationale Kontaktstelle des Mitgliedstaats sichergestellt werden.

Das Kraftfahrt-Bundesamt speichert nach § 34 Absätze 2 und 3 des Mautsystemgesetzes Aufzeichnungen über die durchgeführten Abrufe in Form von Protokolldaten. Die Aufzeichnungen müssen die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Fahrzeug- und Halterdaten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten. Sie dienen der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage und dürfen nur für diese Zwecke verwendet werden.

Der Auskunftsanspruch des von einer Datenübermittlung betroffenen Halters nach § 34 Absatz 5 des Mautsystemgesetzes erfolgt für den Antragsteller kostenfrei. Der betroffene Halter muss bei seiner Anfrage angeben, in welchem Zeitraum er eine Datenübermittlung erfragt, und muss die Betroffenheit mit geeigneten Belegen, wie einem entsprechenden Schreiben aus dem Ausland (z. B. Informationsschreiben nach Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2019/520, Mautgebührenbescheid, Bußgeldbescheid), nachweisen.



(Zu § 35)

Das Bundesamt für Güterverkehr wird nach § 33 Satz 2 Nummer 2 des Mautsystemgesetzes als nationale Kontaktstelle für ausgehende Anfragen bei den zuständigen Behörden im Ausland benannt. Im Fall des § 35 des Mautsystemgesetzes bedient sich das Bundesamt für Güterverkehr der technischen Möglichkeiten des Kraftfahrt-Bundesamtes, um eine Abfrage des Bundesamtes für Güterverkehr über die entsprechenden Schnittstellen an das Ausland zu stellen. Eine automatisierte Suche wird von der nationalen Kontaktstelle des Staats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

Die Prüfung, ob eine Berechtigung zur Durchführung einer automatisierten Suche im Ausland im Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 vorliegt, wird durch das Bundesamt für Güterverkehr vorgenommen. Das Bundesamt ist die derzeit einzige zuständige Behörde für die Erhebung der Maut und damit gleichzeitig als Behörde grundsätzlich zur Durchführung von Abfragen im Rahmen eines Verdachts der Nichtentrichtung der Maut bei den zuständigen Behörden im Ausland berechtigt. Für die Durchführung von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen der Nichtzahlung der Maut in Deutschland ist neben dem Bundesamt für Güterverkehr für bestimmte Fälle auch die Toll Collect GmbH als Beliehene zuständig. Da mit dem Mautsystemgesetz Regelungen für alle derzeit oder künftig in den Anwendungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie fallenden mautpflichtigen Streckennetze getroffen werden, sind in § 35 Absätze 2 und 6 des Mautsystemgesetzes Vorgaben für den Fall enthalten, dass es neben dem Bundesamt für Güterverkehr andere zuständige Behörden des Bundes oder eines Landes gibt. Sollte es künftig weitere zuständige Behörden des Bundes oder der Länder geben, würde das Bundesamt für Güterverkehr die Abfrageberechtigung prüfen und die Anfragen sowie die erhaltenen Daten an die entsprechenden Behörden weiterleiten. Das Bundesamt für Güterverkehr muss zudem sicherstellen und bei Bedarf belegen können, dass die konkret abfragende öffentliche Stelle zur Durchführung einer Abfrage berechtigt ist.

Das Bundesamt für Güterverkehr speichert nach § 35 Absätze 3 und 4 des Mautsystemgesetzes Aufzeichnungen über die durchgeführten Abrufe in Form von Protokolldaten. Die Aufzeichnungen müssen die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Fahrzeug- und Halterdaten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten. Sie dienen der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage und dürfen nur für diese Zwecke verwendet werden.

(Zu § 36)

§ 36 des Mautsystemgesetzes setzt die unionsrechtlichen Vorgaben aus Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2019/520 um. Die zuständige Behörde muss im Rahmen von Nacherhebungs- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren, in denen der Halter oder Eigentümer eines Fahrzeugs, für das der Verdacht eines Verstoßes gegen die Mautpflicht besteht und der durch einen Abruf im automatisierten Verfahren nach Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2019/520 bzw. § 35 des Mautsystemgesetzes ermittelt wurde, ein Informationsschreiben über die Nichtentrichtung der Maut übermitteln. Die Schreiben sind auf Grundlage des Musters in Anhang II der Richtlinie (EU) 2019/520 zu erstellen. Sie werden dabei an die konkreten Umstände (z. B. Stellung als Betroffener oder Zeuge, Verwarnung, Bußgeld) anzupassen sein und sind nach Absatz 2 in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates zu übermitteln, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Die Schreiben dienen der Information der von einem Verdacht der Nichtentrichtung der Maut Betroffenen insbesondere über die Art des Vorwurfs, die Umstände und die anwendbaren Rechtsvorschriften einschließlich der Rechtsfolgen.

(Zu § 37)

Der neu angefügte § 37 des Mautsystemgesetzes dient der Umsetzung von Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2019/520, nach dem jeder Mitgliedstaat, der über mindestens zwei elektronische Mautsysteme im Anwendungsbereich der Richtlinie auf seinem Hoheitsgebiet verfügt, eine zentrale Anlaufstelle für Anbieter benennt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nimmt die Benennung für Deutschland vor, sofern und sobald in Deutschland mehr als ein elektronisches Mautsystem im Anwendungsbereich des Mautsystemgesetzes betrieben wird. Die Benennung wird in diesem Fall im Bundesanzeiger bekanntgegeben. Die Kontaktdaten werden Anbietern auf Anfrage in nicht personenbezogener Form vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung gestellt und zusätzlich nach § 21 des Mautsystemgesetzes im Mautdienstregister veröffentlicht. Die zentrale Anlaufstelle soll den Kontakt zwischen den Anbietern und den zuständigen Behörden im

Bund und in den Ländern erleichtern und koordinieren. Insbesondere Anbieter, die sich für einen Markteintritt in Deutschland interessieren, können sich an diese zentrale Anlaufstelle wenden und Kontaktdaten oder Ansprechpartner der jeweils für die Erhebung der Maut in Bund und Ländern zuständigen Behörden erfragen.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)**

### **Zu Nummer 1**

#### **Zu Buchstabe a**

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

#### **Zu Buchstabe b**

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

Die Berechnung der Maut erfolgt durch den Erkennungsprozess, bestehend aus der Erkennung einer Befahrung des mautpflichtigen Streckennetzes durch den Abgleich der Positionsdaten eines mautpflichtigen Fahrzeugs mit der elektronischen Karte des mautpflichtigen Streckennetzes und der Berechnung der Höhe der zu entrichtenden Maut anhand der tarifbestimmenden Merkmale der Fahrzeugklassifizierung eines Fahrzeugs (zulässiges Gesamtgewicht, Achszahl, Emissions-/Schadstoffklasse). Die EEMD-Anbieter würden im Fall der Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr zur Durchführung des Erkennungsprozesses die Positionsdaten und die Merkmale der Fahrzeugklassifizierung zu einer Fahrt auf dem mautpflichtigen Streckennetz an das Bundesamt für Güterverkehr (Verantwortlicher im Sinne von Artikel 4 Nummer 7 DSGVO) übermitteln, wobei die Daten bei einer entsprechenden Beauftragung vom Betreiber als Auftragsverarbeiter für das Bundesamt für Güterverkehr empfangen und dort verarbeitet würden. Die Verarbeitung der Daten von Nutzern der EEMD-Anbieter würde beim Betreiber getrennt von den Daten der Nutzer des Betreibers und automatisiert erfolgen. Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt in diesem Fall die als Ergebnis des Erkennungsprozesses erzeugten Mautbuchungsnachweise (zu einer mautpflichtigen Fahrt zusammengeführte abschnittsbezogene Erhebungsdaten) an die EEMD-Anbieter, die diese Daten als Basis für die Rechnungsstellung an die Nutzer und für die Auskehr der Mauteinnahmen an das Bundesamt für Güterverkehr verwenden.

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

Staaten umgesetzt und war im Rahmen der Vorbereitungen der Einführung des EEMD in Deutschland von EEMD-Anbietern gefordert worden.

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

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

## **Zu Nummer 2**

### **Zu Buchstabe a**

Wird die Berechnung der Maut für das mautpflichtige Streckennetz nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz nach § 3 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes durch das Bundesamt für Güterverkehr als zuständige Behörde des Bundes durchgeführt, wirken die Anbieter durch die Erfassung und Übermittlung der Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung nur noch an der Ermittlung der Maut mit. Die Anbieter können dadurch nicht selbst sicherstellen, dass die Berechnung der Maut nach § 3 Absatz 4 des Bundesfernstraßenmautgesetzes erfolgt, wenn diese Berechnung durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgt. Durch die Änderung in § 4f Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird klargestellt, dass der Anbieter nur für die korrekte Berechnung verantwortlich ist, soweit er diese selbst vornimmt.

### **Zu Buchstabe b**

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

## **Zu Nummer 3**

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

**Zu Nummer 4****Zu Buchstabe a**

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

**Zu Buchstabe b**

Aufgrund der Ermöglichung der Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr wird mit der Ergänzung in § 7 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes die Rechtsgrundlage für die Verwendung der erhobenen Daten im Rahmen der Anbieterüberwachung geschaffen. Die Verarbeitung der erforderlichen Daten für die Durchführung des Erkennungsprozesses wird zusätzlich zu den Sätzen 1 bis 3 geregelt, da hier von den Anbietern an das Bundesamt für Güterverkehr übermittelte Daten für die Anbieterüberwachung in Bezug auf die Berechnung der Maut im Auftrag des Bundesamtes genutzt werden. Nach den Sätzen 1 und 2 dürfen die vom Betreiber übermittelten Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 des Bundesfernstraßenmautgesetzes für die Betreiberüberwachung genutzt werden. Der Satz 3 regelt die Verwendung der von den Anbietern übermittelten Daten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 1 bis 9 des Bundesfernstraßenmautgesetzes für die Anbieterüberwachung. Der neue Satz 4 regelt die Verwendung von Daten, die die Anbieter an das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt haben, für die Anbieterüberwachung auch im Fall der Berechnung der Maut durch das Bundesamt für Güterverkehr.

**Zu Buchstabe c**

Durch die Änderung der Regelung des § 7 Absatz 3a Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird ermöglicht, nicht nur die eigenen optisch-elektronischen Messeinrichtungen des Bundesamtes für Güterverkehr nutzen zu können. Die Anlagen des Bundesamtes für Güterverkehr müssen für jede Messung unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitsschutzes auf- und abgebaut werden. Es soll dem Bundesamt für Güterverkehr aufgrund der geänderten technischen Ausstattung der Lkw-Mautkontrollstellen ermöglicht werden, zur stichprobeartigen Überprüfung der Qualität der Messeinrichtungen des Betreibers auch die Kamertechnik des Betreibers einzusetzen. Die Nutzung von Technik Dritter oder die Bedienung durch Dritte ist nicht vorgesehen. Die Auswertung und Bewertung erfolgt auch künftig ausschließlich durch das Bundesamt für Güterverkehr.

**Zu Nummer 5**

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

**Zu Nummer 6**

Ein Aufrechnungsverbot gegen öffentlich-rechtlich festgesetzte Mautforderungen soll als § 8b des Bundesfernstraßenmautgesetzes eingefügt werden, da Nacherhebungsbescheide und hieraus bestehende Forderungen als

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

### **Zu Nummer 7**

#### **Zu Buchstabe a**

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

#### **Zu Buchstabe b**

Die Regelung zur Löschung der Positionsdaten in § 9 Absatz 1a des Bundesfernstraßenmautgesetzes nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses nach Satz 1 bleibt inhaltlich unverändert, da der Betreiber und die Anbieter wie bisher die Mauterkennung für die von ihnen erhobenen Positionsdaten jeweils selbst durchführen.

Es wird lediglich eine sprachliche Klarstellung vorgenommen, dass die Positionsdaten unverzüglich nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses automatisiert zu anonymisieren und spätestens nach 120 Tagen zu löschen sind.

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

#### **Zu Buchstabe c**

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

Durch die Änderung soll klargestellt werden, dass die nach dem Gesetz gespeicherten Daten in anonymisierter Form nicht nur für interne Geschäftszwecke sondern für statistische Zwecke jeglicher Art verwendet werden dürfen. Der Begriff der statistischen Zwecke greift den Begriff in Erwägungsgrund 162, Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 89 der Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679 auf und stellt damit einen Gleichlauf zu dieser her. Mit der Regelung des § 9 Absatz 6 ist weiterhin kein Anspruch Dritter auf die Übermittlung der anonymisierten Mautdaten verbunden. Die Regelung steht eigenständig neben § 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, der die Übermittlung bestimmter, ausdrücklich genannter anonymisierter Mautdaten zur Verwendung ohne Zweckbestimmung und durch jedermann an die mCLOUD oder ein Nachfolgeportal vorschreibt.

**Zu Nummer 8**

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

**Zu Nummer 9**

Mit der Streichung in § 11 Absatz 4 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes erfolgt die klare Trennung der Kosten, die dem Bund aus seiner Rolle als Mitgliedstaat der EU und den daraus resultierenden EU-rechtlichen Pflichten entstehen, von den Kosten des Bundes aus seiner Rolle als Mauterheber, die nach § 4b des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom Bundesamt für Güterverkehr wahrgenommen wird. Die Kosten der Durchführung des Mautsystemgesetzes, die der Bund aus seinem Anteil des Mautaufkommens leistet, sind die durch Verpflichtungen als Mitgliedstaat begründeten Kosten, insbesondere für die Durchführung des Registrierungsverfahrens der Anbieter nach § 6 des Mautsystemgesetzes, das Mautdienregister nach § 21 des Mautsystemgesetzes und die Vermittlungsstelle nach § 28 des Mautsystemgesetzes. Die Kosten des Bundes als Mauterheber, wie die Durchführung der Zulassungsverfahren für Anbieter nach § 4c des Bundesfernstraßenmautgesetzes, dienen der Mauterhebung insgesamt. Die Kosten der Zulassung und Überwachung der Anbieter kommen den kommunalen Baulastträgern in vergleichbarer Art zugute wie die Kosten der Mauterhebung durch den Betreiber, da die Anbieter neben dem Betreiber Maut erheben, und sind damit auch allen Trägern der Straßenbaulast anteilig zuzurechnen. Die hierfür aufgewendeten Beträge werden als Bestandteil der Ausgaben nach § 11 Absatz 1 nach Absatz 3 Satz 1 in Abzug gebracht.

**Zu Artikel 3 (Änderung des Gerichtskostengesetzes)**

Wie für die vergleichbaren Fälle des § 25a des Straßenverkehrsgesetzes sollen auch für die Entscheidungen des Gerichts und der Staatsanwaltschaft nach § 10a des Bundesfernstraßenmautgesetzes in Verbindung mit § 25a Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes die Gebühren nach den Nummern 4301 und 4302 der Anlage 1 (Kostenverzeichnis) zum Gerichtskostengesetz entstehen.

**Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)**

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

## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR****Zweites Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes  
(NKR-Nr. 5580, BMVI)**

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

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 1,3 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 746.000 Euro
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Regelungsvorhaben über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.
Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

## II. Im Einzelnen

Dieses Regelungsvorhaben dient der Anpassung des nationalen Rechts an die zwingenden Vorgaben der neuen EU-Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union. Hierbei soll ein europäischer elektronischer Mautdienst in der Europäischen Union eingeführt werden.

Die Einführung des Mautdienstes dient der Entbürokratisierung des grenzüberschreitenden Straßengütertransportes in Europa. Dieser Mautdienst ermöglicht die Entrichtung von Maut mit nur einem Fahrzeuggerät über einen Anbieter und über eine Abrechnung in der gesamten Europäischen Union. Der Mautdienst ergänzt die nationalen Mautsysteme. Zu den Nutzern gehören alle Unternehmen mit mautpflichtigen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Die Nutzung ist freiwillig, alternativ kann jeder Nutzer auch weiterhin die Mautgebühren je Mitgliedstaat unmittelbar an den zuständigen Mauterheber bzw. Betreiber bezahlen.

Für die Umsetzung der EU-Richtlinie plant das BMVI insbesondere Änderungen im nationalen Mautsystemgesetz und im Bundesfernstraßenmautgesetz. Den zuständigen Behörden soll ermöglicht werden, die Berechnung der Maut künftig selbst vorzunehmen, hierfür stellen die zugelassenen Anbieter die im Mautsystem erhobenen Daten zur Verfügung. Führen die Anbieter die Berechnung der Maut aus, müssen Sie den zuständigen Behörden alle erforderlichen Informationen für Prüfzwecke zur Verfügung stellen.

Zudem soll mit der EU-Richtlinie der Austausch von Informationen zu Fahrzeug- und Halterdaten im Fall des Verdachts der Nichtentrichtung der Maut zwischen den Mitgliedstaaten ermöglicht werden.

## II.1. Erfüllungsaufwand

Das BMVI hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar ermittelt und dargestellt.

### Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

### Wirtschaft

Der neueingeführte Mautdienst führt grundsätzlich zu keiner finanziellen oder zeitlichen Belastung von Unternehmen. Es handelt es sich um einen freiwilligen Dienst. Den mautpflichtigen Unternehmen steht es frei zu entscheiden, ob sie daran teilnehmen wollen.

### Verwaltung (Bund)

Das BMVI schätzt für den Bund einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 1,3 Mio. Euro sowie einen einmaligen Erfüllungsaufwand von ca. 746.000 Euro. Diese Aufwände fallen insbesondere beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) an.

#### Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Einführung des Mautdienstes muss insbesondere die Software im Bereich der Ordnungswidrigkeitenverfahren angepasst werden. Das Ressort erwartet hierfür einen einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 600.000 Euro beim Bundesamt für Güterverkehr. Die Höhe der Kosten begründet das BMVI aufgrund der Komplexität der Änderungen, da verschiedene technische Systeme beim BAG und beim Betreiber betroffen sind.

Zusätzlich muss beim Kraftfahrt-Bundesamt ein Verfahren zum Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten eingerichtet werden. Hierfür schätzt das Ressort Sachkosten in Höhe von etwa 20.000 Euro sowie einen Personalaufwand von 125.860 Euro (2.900 Stunden x 43,40<sup>1</sup> Euro) für Modellierung, Entwicklung und Test des Verfahrens. Das BMVI beziffert den einmaligen Erfüllungsaufwand beim KBA auf insgesamt rund 146.000 Euro.

#### Jährlicher Erfüllungsaufwand

Das BMVI erwartet, dass durch den künftigen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU wegen der Nichtentrichtung der Maut jährlich ca. 22.000 Mautverstöße zusätzlich verfolgt und bearbeitet werden können. Diese konnten bislang aufgrund fehlender Fahrzeug- und Halterdaten nicht bearbeitet werden. Laut BMVI ergeben sich aus jedem verfolgten Mautverstoß ca. 2,3 Verwaltungsverfahren für Nacherhebungen und Ordnungswidrigkeitenverfahren.

---

<sup>1</sup> Gehobener Dienst: Durchschnittlicher Lohnkostensatz Bund pro Stunde.



Das Ressort rechnet mit rund 19.100 Nacherhebungsverfahren mit einem Zeitaufwand von jeweils 16,4 Minuten und insgesamt rund 5.221 Stunden. Dies ergibt einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 166.000 Euro (5.221 Stunden x 31,70<sup>2</sup> Euro).

Ferner geht es von rund 18.350 zusätzlichen Ordnungswidrigkeitenverfahren mit einem Zeitaufwand von jeweils 24 Minuten und insgesamt rund 7.340 Stunden aus. Der jährliche Erfüllungsaufwand hieraus beträgt ca. 233.000 Euro (7.340 Stunden x 31,70 Euro).

Für die Benachrichtigung der betroffenen Maut-Nutzer werden ca. 50.000 Informationsschreiben (ggf. mehrere Schreiben an einen Nutzer) versendet. Im Einzelfall benötigt das BAG pro Schreiben einen zeitlichen Aufwand von etwa neun Minuten und damit jährlich etwa 7.500 Stunden. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand von ca. 238.000 Euro (7.500 Stunden x 31,70 Euro).

Zudem erwartet das BMVI ca. 1.700 Ein- und Widersprüche. Die Bearbeitung beträgt im Einzelfall etwa 120 Minuten und insgesamt ca. 3.400 Stunden. Hieraus ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 108.000 Euro (3.400 Stunden x 31,70 Euro).

Das Ressort geht davon aus, dass ca. 10.000 Kostenentscheidungen auf Grundlage der Bußgeldvorschriften im Bundesfernstraßenmautgesetz getroffen werden können, zuzüglich erwartet es hierzu etwa 450 Rechtsbehelfe. Die Bearbeitungszeit einer Kostenentscheidung beträgt etwa 15 Minuten (ca. 2.500 Stunden insgesamt). Die Rechtsbehelfsbearbeitung dauert jeweils 90 Minuten und insgesamt ca. 675 Stunden. Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Kostenentscheidung beträgt demnach ca. 79.000 Euro (2.500 Stunden x 31,70 Euro) und für die Rechtsbehelfsbearbeitung ca. 21.000 Euro (675 Stunden x 31,70 Euro).

Zudem rechnet das BMVI mit jährlichem Erfüllungsaufwand beim BAG und KBA in folgenden Bereichen:

- Fachliche Verfahrensbetreuung im Bereich der Regelung, Steuerung und Betreuung im Ordnungswidrigkeiten- und Nacherhebungsverfahren im BAG: ca. 51.000 Euro (1.600 Stunden x 31,70 Euro).
- Querschnitts- und Steuerungsaufgaben im BAG: ca. 210.000 Euro (4.800 Stunden x 43,40 Euro).
- Allgemeine Verwaltungs- und IT-Aufgaben im BAG: ca. 174.000 Euro (4.000 Stunden x 43,40 Euro).
- Verfahrensbetreuung für Internationale Verfahren im KBA: ca. 10.000 Euro (100 Stunden x 43,40 Euro + 5.000 Sachkosten).

### III. Ergebnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatterin

<sup>2</sup> Mittlerer Dienst: Durchschnittlicher Lohnkostensatz Bund pro Stunde.





