

Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung - GVV)

GVV

Ausfertigungsdatum: 20.03.2018

Vollzitat:

"EEMD-Gebietsvorgabenverordnung vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V1), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. August 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 258) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 1.8.2024 I Nr. 258

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 28.3.2018 +++)

Eingangsformel

Auf Grund des § 4i Satz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) in Verbindung mit § 9 Absatz 1, 3 und 4 des Mautsystemgesetzes, die durch die Artikel 1 und 2 Nummer 3 des Gesetzes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980) eingefügt worden sind, in Verbindung mit § 1 Nummer 1 der BAG-Übertragungsverordnung vom 14. Januar 2016 (BAnz AT 26.01.2016 V1), verordnet das Bundesamt für Güterverkehr:

§ 1 Gebietsvorgaben

Die Gebietsvorgaben im Sinne des § 9 Absatz 1, 3 und 4 des Mautsystemgesetzes für die nach § 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes mautpflichtigen Straßen ergeben sich aus den Anlagen zu dieser Verordnung.

§ 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 1

(Fundstelle: BAnz AT 29.10.2021 V2)

**Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),
dieses vertreten durch das
Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)
Vorgaben für das EETS-Gebiet nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz
(EETS-Gebiet BFStrMG)**

Die folgenden Gebietsvorgaben, deren Nummern keinen Zusatz haben, gelten für alle EETS-Anbieter gleichermaßen, unabhängig davon, ob der EETS-Anbieter den Mauterhebungsdienst des Mauterhebers nutzt oder nicht.

Gebietsvorgaben, deren Nummer den Zusatz „EET“ (Eigene Erkennung und Tarifierung) trägt, gelten nur für EETS-Anbieter, die den Mauterhebungsdienst nicht nutzen. Sie gelten bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Migration ihrer OBU auf den Mauterhebungsdienst.

Gebietsvorgaben, deren Nummer den Zusatz „MED“ (Mauterhebungsdienst) trägt, gelten nur für EETS-Anbieter, die den Mauterhebungsdienst nutzen.

Für EETS-Anbieter, die auf den Mauterhebungsdienst migrieren, gelten diese ab dem Zeitpunkt des Beginns des MED Pilotbetriebs.

	Wirtschaftliche Vorgaben	
1	Sicherheit	<p>Der EETS-Anbieter muss nachweisen, dass er zu jedem Zeitpunkt, zu dem er seinen Dienst für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) anbietet, mit einer Bankgarantie oder einem gleichwertigen Finanzinstrument ausgestattet ist, deren Betrag der durchschnittlich monatlich von dem EETS-Anbieter für das EETS-Gebiet BFStrMG gezahlten Summe für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes (MautSysG) entspricht.</p> <p>Die folgenden Kriterien müssen im Fall einer Bankgarantie erfüllt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es muss sich um die Bankgarantie eines Kreditinstituts, welches seinen Sitz oder seine Niederlassung in der Europäischen Union oder in der EFTA hat, handeln. 2. Das Kreditinstitut muss ein Investmentgrade-Rating für Langfristverbindlichkeiten von mindestens A3 (Moody's) oder A- (S&P oder Fitch) aufweisen und für Kurzfristverbindlichkeiten von mindestens P2 (Moody's) oder A-2 (S&P) oder F-2 (Fitch) aufweisen. 3. Es handelt sich um eine Bankgarantie auf erstes Anfordern. 4. Die Bankgarantie muss sich nach zeitlichem Ablauf automatisch erneuern („revolvierende Bankgarantie“). <p>Sofern ein anderes Finanzinstrument zur Sicherung der Mauteinnahmen vorgehalten wird, muss dieses einer Bankgarantie, die die genannten Kriterien erfüllt, gleichwertig sein. Ein Finanzinstrument ist gleichwertig, wenn es denselben Grad an Sicherheit wie eine Bankgarantie bietet. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn die Gesellschafter des EETS-Anbieters eine Kapitalintakthalteerklärung in Bezug auf den EETS-Anbieter abgeben und eine der zu besichernden Summe angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen. Die Entscheidung über die Gleichwertigkeit steht im Ermessen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM).</p> <p>Der Betrag der Bankgarantie oder des gleichwertigen Finanzinstruments wird auf der Grundlage der im vorausgegangenen Jahr von dem EETS-Anbieter für das EETS-Gebiet BFStrMG insgesamt gezahlten Summe für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 MautSysG in Abstimmung mit dem Mauterheber bestimmt.</p> <p>Für neu hinzukommende Unternehmen wird der Betrag auf der Grundlage der erwarteten monatlichen Durchschnittssumme für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 MautSysG festgelegt, die der EETS-Anbieter aufgrund der Anzahl und Art seiner Verträge und der in seinem Geschäftsplan veranschlagten durchschnittlichen Maut je Vertrag für das EETS-Gebiet BFStrMG zahlen dürfte. Für die Prognose wird ein Betrachtungszeitraum von 12 Monaten zugrunde gelegt.</p>
2	EETS-Anbietervergütung und Gebühren	Der Mauterheber hat dem EETS-Anbieter eine Vergütung nach Maßgabe des EETS-Zulassungsvertrags zu zahlen. Die Vergütung ist

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		<p>unter anderem von den vom EETS-Anbieter an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen abhängig. Näheres regelt der EETS-Zulassungsvertrag. Die Methode zur Berechnung der EETS-Anbietervergütung ist in den Hinweisen zum Vergütungsmodell in Anlage 2 zur EEMD-Gebietsvorgabenverordnung dargestellt. Die EETS-Anbietervergütung unterliegt Vorgaben des deutschen und europäischen Rechts.</p> <p>Der Mauterheber behält sich vor, von jedem EETS-Anbieter feste Gebühren im Sinne von Anhang II Nummer 1.1 Buchstabe a 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 432 vom 17.2.2020, S. 49), die sich an den einmaligen und laufenden Kosten des Mauterhebers für Bereitstellung, Betrieb und Instandhaltung eines EETS-konformen Systems im EETS-Gebiet BFStrMG orientieren, zu erheben.</p>
3_EET	Mautauskehr	<p>Der EETS-Anbieter muss für alle von ihm verwalteten EETS-Nutzerkonten Zahlungen in voller Höhe der von seinen Nutzern geschuldeten Maut, sowohl bei einer nachgewiesenen Übermittlung eines Mautbuchungsnachweises als auch bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises auf der Grundlage einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes, leisten.</p> <p>Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen darauf beruht, dass ein Mautschuldner seine Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat.</p> <p>Der EETS-Anbieter haftet nicht für die Verwendung von Bordgeräten, die gesperrt sind und zu denen sich entsprechende Einträge in der Sperrliste finden.</p>
3_MED	Mautauskehr	<p>Der EETS-Anbieter muss für alle von ihm verwalteten EETS-Nutzerkonten Zahlungen in voller Höhe der von seinen Nutzern geschuldeten Maut, sowohl bei einer nachgewiesenen Übermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung mautpflichtiger Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes als auch bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung im Rahmen mautpflichtiger Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes, leisten.</p> <p>Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Nichtübermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung mautpflichtiger Befahrungen darauf beruht, dass ein Mautschuldner seine Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat.</p> <p>Der EETS-Anbieter haftet nicht für die Verwendung von Bordgeräten, die gesperrt sind und zu denen sich entsprechende Einträge in der Sperrliste finden.</p>
4	Verlust von Mauteinnahmen	Der EETS-Anbieter trägt das Risiko des Verlustes von Mauteinnahmen, die der EETS-Anbieter oder ein von ihm beauftragter Dritter von den Mautschuldnern einnimmt.
5	Gesamtschuldnerische Haftung	Der EETS-Anbieter haftet mit anderen EETS-Anbietern gesamtschuldnerisch, wenn die eindeutige Zuordnung eines Nutzers zu einem EETS-Anbieter nicht möglich ist.

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		<p>Hat ein EETS-Nutzer Verträge mit mehreren EETS-Anbietern abgeschlossen und kann das von diesem EETS-Nutzer im EETS-Gebiet BFStrMG eingesetzte Bordgerät nicht eindeutig einem bestimmten EETS-Anbieter zugeordnet werden, so haften alle EETS-Anbieter, mit denen der EETS-Nutzer zum Zeitpunkt der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes im EETS-Gebiet BFStrMG einen Vertrag abgeschlossen hatte und die nicht nachgewiesen haben, dass es sich bei dem Bordgerät nicht um ihr Bordgerät handelt, nach Maßgabe von § 19 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 MautSysG.</p> <p>Der Mauterheber ist berechtigt, Leistungen nach Maßgabe von § 19 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 MautSysG von jedem der EETS-Anbieter ganz oder zum Teil, jedoch insgesamt nur einmal, zu fordern. Dies gilt nicht, soweit ein EETS-Anbieter nachweist, dass das von ihm ausgegebene Bordgerät gesperrt war und dem Mauterheber diese Sperrung in Form eines Eintrags in der Sperrliste mitgeteilt wurde oder dass die Nutzung eines von ihm ausgegebenen Geräts zum fraglichen Zeitpunkt ausgeschlossen war. Es gelten die Regelungen der §§ 421 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) zur gesamtschuldnerischen Haftung.</p>
6	Verzug	<p>Befindet sich der EETS-Anbieter mit seinen Zahlungsverpflichtungen in Verzug, hat der Mauterheber einen Anspruch auf Verzugszinsen in der in § 288 Absatz 1 BGB festgelegten Höhe. Eine Geldschuld ist während des Verzugs zu verzinsen. Der Verzugszinssatz beträgt für das Jahr fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz der Deutschen Bundesbank (§ 247 BGB).</p>
7	Beachtung des Haushaltsrechts	<p>Der EETS-Anbieter muss</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die einschlägigen Regelungen der Bundeshaushaltsordnung (BHO), 2. die Verwaltungsvorschriften für Zahlungen, Buchführung und Rechnungslegung (§§ 70 bis 72 und 74 bis 80 BHO) – VV-ZBR BHO – und 3. die Bestimmungen über die Mindestanforderungen für den Einsatz automatisierter Verfahren im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (BestMaVB-HKR) <p>in den jeweils gültigen Fassungen beachten.</p>
8	Berechnung der Mauteinnahmen	<p>Die Berechnung der Mauteinnahmen muss in Euro erfolgen.</p> <p>Sowohl die Berechnung der Maut als auch die Auskehr der Mauteinnahmen auf das Konto des Mauterhebers erfolgt anhand der Vorgaben des Mauterhebers in der Währung Euro.</p>
9_EET	Mauterhebung und Mautauskehr	<p>Der EETS-Anbieter begründet mit seinen EETS-Nutzern ein Rechtsverhältnis, auf Grund dessen sich der EETS-Nutzer verpflichtet, für jede mautpflichtige Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 BFStrMG ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den EETS-Anbieter zu zahlen. Nähere Anforderungen an die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses regelt der EETS-Zulassungsvertrag.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss die Mauteinnahmen rechtzeitig und vollständig bei Fälligkeit erheben und diese innerhalb bestimmter Wertstellungsfristen an den Mauterheber auskehren (Wirtschaftlichkeits- und Gleichheitsgebot).</p> <p>Die angefallene Maut muss spätestens mit Wertstellung 28 Werkzeuge nach Ende der mautpflichtigen Fahrt (und zwar an jedem Stichtag</p>

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		<p>bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ) unabhängig vom tatsächlichen Geldeingang beim EETS-Anbieter dem Konto des Mauterhebers gutgeschrieben worden sein.</p> <p>Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.</p> <p>Die Gutschrift hat auf das Konto der Bundeskasse Trier – Deutsche Bundesbank Saarbrücken, IBAN DE81 5900 0000 0059 0010 20, BIC MARKDEF1590 zu erfolgen. Der EETS-Anbieter unterwirft sich gegenüber dem Mauterheber der sofortigen Vollstreckung in sein gesamtes Vermögen.</p> <p>Unabhängig von den vorstehenden Regelungen sind vom EETS-Anbieter die Zahlungsvorgänge zwischen ihm, den EETS-Nutzern und dem Mauterheber sowie die Kontoführung des EETS-Anbieters so auszugestalten, dass in jedem Fall, auch im Fall der Insolvenz oder drohender Insolvenz des EETS-Anbieters, die Sicherheit der vollständigen Auskehr der dem Mauterheber zustehenden Maut nicht gefährdet ist.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss beim Vertrieb und Erbringung seiner Leistung sicherstellen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine direkte Vertragsbeziehung zwischen EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter besteht und 2. die Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber durch den EETS-Anbieter erfolgt. <p>Stellt der Mauterheber im Rahmen seiner Überwachung des EETS-Anbieters fest, dass die Mautauskehr durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht vollständig erfolgte, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter eine Nachforderung stellen. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.</p> <p>Wenn die Nacherhebung der Maut von dem beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer nicht erfolgreich war, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter ebenfalls eine Nachforderung stellen.</p>
9_MED	Mauterhebung und Mautauskehr	<p>Der EETS-Anbieter begründet mit seinen EETS-Nutzern ein Rechtsverhältnis, auf Grund dessen sich der EETS-Nutzer verpflichtet, für jede mautpflichtige Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 BFStrMG ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den EETS-Anbieter zu zahlen. Nähere Anforderungen an die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses regelt der EETS-Zulassungsvertrag.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung seiner EETS-Nutzer erheben sowie rechtzeitig und vollständig an den Mauterheber übermitteln. Der EETS-Anbieter muss die Mauteinnahmen rechtzeitig und vollständig innerhalb bestimmter Wertstellungsfristen an den Mauterheber auskehren (Wirtschaftlichkeits- und Gleichheitsgebot).</p> <p>Die angefallene Maut muss spätestens mit Wertstellung 28 Werktage nach Ende der mautpflichtigen Fahrt (und zwar an jedem Stichtag bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ) unabhängig vom tatsächlichen</p>

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		<p>Geldeingang beim EETS-Anbieter dem Konto des Mauterhebers gutgeschrieben worden sein.</p> <p>Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.</p> <p>Die Gutschrift hat auf das Konto der Bundeskasse Trier – Deutsche Bundesbank Saarbrücken, IBAN DE81 5900 0000 0059 0010 20, BIC MARKDEF1590 zu erfolgen. Der EETS-Anbieter unterwirft sich gegenüber dem Mauterheber der sofortigen Vollstreckung in sein gesamtes Vermögen.</p> <p>Unabhängig von den vorstehenden Regelungen sind vom EETS-Anbieter die Zahlungsvorgänge zwischen ihm, den EETS-Nutzern und dem Mauterheber sowie die Kontoführung des EETS-Anbieters so auszugestalten, dass in jedem Fall, auch im Fall der Insolvenz oder drohender Insolvenz des EETS-Anbieters, die Sicherheit der vollständigen Auskehr der dem Mauterheber zustehenden Maut nicht gefährdet ist.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss beim Vertrieb und Erbringung seiner Leistung sicherstellen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine direkte Vertragsbeziehung zwischen EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter besteht und 2. die Auskehr der Mautentnahmen an den Mauterheber durch den EETS-Anbieter erfolgt. <p>Stellt der Mauterheber im Rahmen seiner Überwachung des EETS-Anbieters fest, dass die Mautauskehr durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht vollständig erfolgte, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter eine Nachforderung stellen. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.</p> <p>Wenn die Nacherhebung der Maut von dem beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer nicht erfolgreich war, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter ebenfalls eine Nachforderung stellen.</p>
10_EET	Mautabrechnung	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Maut korrekt abrechnen.</p> <p>Der EETS-Anbieter ist für die Entgegennahme und grundsätzlich auch für die Bearbeitung von Reklamationen und Erstattungsanträgen von EETS-Nutzern, die im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren stehen, verantwortlich. Ist er im Einzelfall nicht für die Bearbeitung verantwortlich, muss er diese nach den Vorgaben des Mauterhebers an den Mauterheber weiterleiten.</p> <p>Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.</p>
10_MED	Mautabrechnung	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Maut korrekt abrechnen.</p> <p>Im Fall, dass der Mauterheber fehlerhafte Mautbuchungsnachweise über die Schnittstelle SST 007R an den EETS-Anbieter übermittelt hat, kann der Mauterheber den EETS-Anbieter zur Sicherstellung der Korrektheit der Mautabrechnung zur manuellen Korrektur der vom Mauterheber übermittelten Mautbuchungsnachweise oder zur</p>

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		<p>Vornahme entsprechender Rückzahlungen an die beim EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer auffordern.</p> <p>Der EETS-Anbieter ist für die Entgegennahme und grundsätzlich auch für die Bearbeitung von Reklamationen und Erstattungsanträgen von EETS-Nutzern, die im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren stehen, verantwortlich. Ist er im Einzelfall nicht für die Bearbeitung verantwortlich, muss er diese nach den Vorgaben des Mauterhebers an den Mauterheber weiterleiten.</p> <p>Zum Ablauf der entsprechenden Prozesse wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.</p>
11_EET	Bericht über Mauteinnahmen	<p>Der EETS-Anbieter erstellt für jeden Werktag einen Tagesbericht über die ausgekehrten Mauteinnahmen und übermittelt die zu diesem Bericht gehörenden rechnungsbegründenden Unterlagen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007: „Mautbuchungsnachweise“ an den Mauterheber.</p> <p>Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.</p>
11_MED	Bericht über Mauteinnahmen	<p>Der EETS-Anbieter erstellt für jeden Werktag einen Tagesbericht über die ausgekehrten Mauteinnahmen und übermittelt diesen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 008: „Tagesbericht“ an den Mauterheber.</p> <p>Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.</p>
12_EET	Überwachung des EETS-Anbieters	<p>Der EETS-Anbieter muss den Mauterheber mit allen Informationen versorgen, die dieser benötigt, um die vollständige und ordnungsgemäße Mautauskehr durch den EETS-Anbieter zu überwachen. Die zur Überwachung notwendigen Erhebungs- und Abrechnungsdaten müssen für mindestens vier Monate vom EETS-Anbieter archiviert und dem Mauterheber regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstellen SST 006: „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“, SST 007 „Mautbuchungsnachweise“ und SST 008 „Tagesbericht“ zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Der Mauterheber überwacht den Betrieb des EETS-Mauterhebungssystems im EETS-Gebiet BFStrMG, insbesondere die ordnungsgemäße Funktion der Teilsysteme der EETS-Anbieter und ermittelt qualitätsbezogene Leistungsparameter (Key Performance Indicators).</p> <p>Der EETS-Anbieter überwacht die Qualität seiner Dienstleistung mit Hilfe eigener Überwachungssysteme und schafft damit die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Teilsystems. Die Ergebnisse der Qualitätsüberwachung des Teilsystems des EETS-Anbieters werden dem Mauterheber in Form eines Überwachungsreports regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ zur Verfügung gestellt.</p> <p>Darüber hinaus ist der EETS-Anbieter verpflichtet, dem Mauterheber auf dessen Verlangen weitere notwendige Informationen zur Durchführung seiner Überwachungsaufgaben zu übermitteln. Das</p>

	Wirtschaftliche Vorgaben	<p>Format zur Übertragung dieser Informationen wird vom Mauterheber nach billigem Ermessen vorgegeben.</p> <p>Die Regeln zur Übermittlung der Erhebungs- und Abrechnungsdaten werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt. Die übermittelten Informationen müssen den Mauterheber in die Lage versetzen, die mautpflichtigen Abschnittsnutzungen der beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer in jedem Einzelfall nachvollziehen und mit den Mautbuchungsnachweisen abgleichen zu können.</p> <p>Die Archivierung von vier Monaten dient dazu, dass der EETS-Anbieter innerhalb des Prüfzeitraums auf Verlangen des Mauterhebers durch eigene Prüfungen bestätigen kann, dass die Maut ordnungsgemäß ausgekehrt wurde.</p> <p>Bei Bedarf können weitere Überprüfungen (Audits) des Teilsystems des EETS-Anbieters durchgeführt werden.</p>
12_MED	Überwachung des EETS-Anbieters	<p>Der EETS-Anbieter muss den Mauterheber mit allen Informationen versorgen, die dieser benötigt, um die vollständige und ordnungsgemäße Mautauskehr durch den EETS-Anbieter zu überwachen. Die zur Überwachung notwendigen Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung sowie die Tagesberichte müssen dem Mauterheber regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstellen SST 005: „Fahrspurdaten“ und SST 008 „Tagesbericht“ zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Der Mauterheber überwacht den Betrieb des EETS-Mauterhebungssystems im EETS-Gebiet BFStrMG, insbesondere die ordnungsgemäße Funktion der Teilsysteme der EETS-Anbieter und ermittelt qualitätsbezogene Leistungsparameter (Key Performance Indicators).</p> <p>Der EETS-Anbieter überwacht die Qualität seiner Dienstleistung mit Hilfe eigener Überwachungssysteme und schafft damit die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Teilsystems. Die Ergebnisse der Qualitätsüberwachung des Teilsystems des EETS-Anbieters werden dem Mauterheber in Form eines Überwachungsreports regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ zur Verfügung gestellt.</p> <p>Darüber hinaus ist der EETS-Anbieter verpflichtet, dem Mauterheber auf dessen Verlangen weitere notwendige Informationen zur Durchführung seiner Überwachungsaufgaben zu übermitteln. Das Format zur Übertragung dieser Informationen wird vom Mauterheber nach billigem Ermessen vorgegeben.</p> <p>Die Regeln zur Übermittlung der Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung sowie der Tagesberichte werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt. Die übermittelten Informationen müssen den Mauterheber in die Lage versetzen, die mautpflichtigen Abschnittsnutzungen der beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer in jedem Einzelfall mit den ausgekehrten Mauteinnahmen abgleichen zu können.</p> <p>Bei Bedarf können weitere Überprüfungen (Audits) des Teilsystems des EETS-Anbieters durchgeführt werden.</p>
13_EET	Manuelle Korrektur von Daten	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die manuelle Korrektur von abrechnungsrelevanten Daten zulassen, die aufgrund von Fehlern bei der Erhebung, der Übermittlung, der Veränderung und Speicherung</p>

	Wirtschaftliche Vorgaben	
		dieser Daten die Höhe der Mauteinnahmen beeinflussen können. Die Prozesse zur manuellen Korrektur von Daten müssen transparent und revisionsfest dokumentiert und gegen Missbrauch geschützt werden. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.
13_MED	Manuelle Korrektur von Daten	Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die manuelle Korrektur von Mautbuchungsnachweisen zulassen, die aufgrund von Fehlern bei ihrer Erhebung, ihrer Übermittlung, ihrer Veränderung oder ihrer Speicherung die Höhe der Mauteinnahmen beeinflussen können. Die Prozesse zur manuellen Korrektur von Daten müssen transparent und revisionsfest dokumentiert und gegen Missbrauch geschützt werden. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.
	Technisch-organisatorische Vorgaben	
14	Kompatibilität der EETS-Teilsysteme	Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss zum EETS-Teilsystem des Mauterhebers kompatibel sein. Das Teilsystem des EETS-Anbieters ist so zu gestalten, dass es zusammen mit dem EETS-Teilsystem des Mauterhebers die Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ermöglicht.
15	Beeinflussung des nationalen Mautsystems	Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf das Nationale Duale Mauterhebungssystem, das EETS-Teilsystem des Mauterhebers, das Kontrollsystem sowie externe Anwendungen nicht negativ beeinflussen. Externe Anwendungen können sowohl innerhalb des Fahrzeugs als auch außerhalb des Fahrzeugs zu finden sein, wie zum Beispiel Lichtsignalanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Mobiltelefone. Diese Vorgabe umfasst auch eventuell mit dem Teilsystem des EETS-Anbieters erbrachte sonstige Dienste.
16_EET	Funktionen des EETS-Teilsystems	Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss alle technischen Einrichtungen, Verfahren und Prozesse zur Mauterhebung, zur Abrechnung und Auskehr der Maut und zur Durchführung des Betriebs sowie zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Kontrolle der EETS-Nutzer und der Überwachung umfassen.
16_MED	Funktionen des EETS-Teilsystems	Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss alle technischen Einrichtungen, Verfahren und Prozesse zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Mauterhebung, zur Abrechnung und Auskehr der Maut und zur Durchführung des Betriebs sowie zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Kontrolle der EETS-Nutzer und der Überwachung umfassen.
17	Zeitbasis	Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss UTC (Universal Time Coordinated) als Zeitbasis verwenden. Eine einheitliche Zeitbasis der Teilsysteme ist erforderlich für die ordnungsgemäße, eindeutige und nachvollziehbare Mauterhebung und ist Voraussetzung für die Kontrolle und Überwachung. Alle Zeitangaben, die im Rahmen des Informations- und Datenaustausches an den Mauterheber übermittelt werden, müssen in UTC angegeben sein.

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
18_EET	Schnittstellen	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss über die vom Mauterheber vorgegebenen Schnittstellen verfügen und diese gemäß den Vorgaben des Mauterhebers bedienen.</p> <p>Die an den Schnittstellen zwischen EETS-Teilsystem des Mauterhebers und Teilsystem des EETS-Anbieters übertragenen Datenobjekte sind im Einzelnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sperrliste (SST 001), 2. Nutzerlisten (SST 002), 3. Trustobjects (SST 004), 4. Abschnittsbezogene Erhebungsdaten (SST 006), 5. Mautbuchungsnachweise (SST 007), 6. Tagesbericht (SST 008), 7. Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht übersandter Mautbuchungsnachweise, 8. Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen, 9. Maut-Basisdaten (SST 003), 10. Überwachungsreport (SST 013), 11. Technischer Zustand eines Bordgeräts (SST 016) und 12. DSRC-Daten (SST 301). <p>Vorgaben für die Schnittstellen mit IT-Unterstützung stellt der Mauterheber durch die entsprechenden Spezifikationen der Datenobjekte und der jeweiligen Schnittstellen zur Übertragung der Datenobjekte öffentlich zur Verfügung.</p> <p>Zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber werden nur Daten mit Bezug zur Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ausgetauscht.</p>
18_MED	Schnittstellen	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss über die vom Mauterheber vorgegebenen Schnittstellen verfügen und diese gemäß den Vorgaben des Mauterhebers bedienen.</p> <p>Die an den Schnittstellen zwischen EETS-Teilsystem des Mauterhebers und Teilsystem des EETS-Anbieters übertragenen Datenobjekte sind im Einzelnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sperrliste (SST 001), 2. Nutzerlisten (SST 002), 3. Trustobjects (SST 004), 4. Fahrspurdaten (SST 005), 5. Mautbuchungsnachweise (SST 007R), 6. Tagesbericht (SST 008), 7. Informationen zu Auffälligkeiten bei Bordgeräten (SST 009), 8. Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht oder nicht in voller Höhe ausgekehrter Mautbuchungsnachweise,

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>9. Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen,</p> <p>10. Überwachungsreport (SST 013),</p> <p>11. Technischer Zustand eines Bordgeräts (SST 016),</p> <p>12. DSRC-Daten (SST 301),</p> <p>13. Gutzuschreibende EETS-Fahrten (SST 017),</p> <p>14. Bewertete Gutschriften (SST 018) und</p> <p>15. EETS-Anbieter Gutschriften (SST 019).</p> <p>Die folgende Schnittstelle kann vom EETS-Anbieter auf freiwilliger Basis umgesetzt und betrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mautbasisdaten (SST 003). <p>Vorgaben für die Schnittstellen mit IT-Unterstützung stellt der Mauterheber durch die entsprechenden Spezifikationen der Datenobjekte und der jeweiligen Schnittstellen zur Übertragung der Datenobjekte öffentlich zur Verfügung.</p> <p>Zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber werden nur Daten mit Bezug zur Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ausgetauscht.</p>
19	Sperrliste	<p>Der EETS-Anbieter muss sicherstellen, dass nur tatsächlich gesperrte Bordgeräte in der an den Mauterheber übermittelten Sperrliste aufgeführt sind.</p> <p>In der Sperrliste sind die Bordgeräte einschließlich der zugeordneten Kennzeichen eines EETS-Anbieters aufzuführen, die der EETS-Anbieter gesperrt hat, um eine weitere Nutzung dieser Bordgeräte zur Mauterhebung zu verhindern. Der EETS-Anbieter übermittelt die jeweils vollständigen Listen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 001: „Sperrliste“ an den Mauterheber.</p> <p>Der Mauterheber kann verlangen, dass der EETS-Anbieter solche Bordgeräte auf die Sperrliste setzt, bei denen der Mauterheber wiederholt schwerwiegende Unregelmäßigkeiten festgestellt hat.</p> <p>Es ist vom EETS-Anbieter zu verhindern, dass ein Bordgerät dem EETS-Nutzer die Erhebungsbereitschaft signalisiert, obwohl das entsprechende Bordgerät auf der Sperrliste aufgeführt ist.</p>
20	Nutzerlisten	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Listen mit Informationen über die Verträge, die der EETS-Anbieter mit seinen EETS-Nutzern abgeschlossen hat.</p> <p>Der EETS-Anbieter übermittelt regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 002a: „Nutzerlisten“ die jeweils vollständigen Nutzerlisten an den Mauterheber.</p> <p>Des Weiteren können vom Mauterheber EETS-Nutzer-bezogene Informationen und Fahrzeugdaten (SST 002b: User-Details) sowie die weiteren vom EETS-Nutzer beim EETS-Anbieter registrierten und im EETS-Gebiet BFStrMG mautpflichtigen Fahrzeuge (SST 002c: User-IDs eines EETS-Nutzers) unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen angefragt werden.</p> <p>Der Mauterheber nutzt die über Nutzerlisten und Anfragen beim EETS-Anbieter zusammengetragenen Informationen zur Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben im Rahmen der</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		Kontrolle und Ahndung sowie bei der Überwachung der EETS-Anbieter.
21	Trustobjects	<p>Der EETS-Anbieter tauscht mit dem Mauterheber sicherheitsrelevante Objekte aus.</p> <p>Der Austausch der entsprechenden Informationen und Daten zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter findet u.a. über die Schnittstelle SST 004: „Trustobjects“ statt.</p> <p>„Trust Objects“ sind sicherheitsrelevante Objekte, wie zum Beispiel Zertifikate, kryptographische Schlüssel oder spezifische Sperrlisten, die für den sicheren Austausch von Datenobjekten erforderlich sind.</p>
22_EET	Abschnittsbezogene Erhebungsdaten	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den von den Nutzern befahrenen mautpflichtigen Streckenabschnitten und der erhobenen Maut.</p> <p>Der EETS-Anbieter übermittelt die abschnittsbezogenen Erhebungsdaten regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 006: „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“ an den Mauterheber.</p> <p>Die Daten enthalten dabei alle tarifrelevanten Parameter der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes durch die Fahrzeuge des EETS-Anbieters.</p>
22_MED	Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung seiner Nutzer.</p> <p>Der EETS-Anbieter übermittelt die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 005: „Fahrspurdaten“ an den Mauterheber.</p> <p>Die Positionsdaten müssen neben den Vorgaben der Schnittstelle SST 005: „Fahrspurdaten“ insbesondere auch die vom Mauterheber in der Anlage 2 zu Schnittstelle SST 005 vorgegebenen Anforderungen an die Ortungsqualität erfüllen.</p> <p>Die Daten enthalten dabei alle tarifrelevanten Parameter der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes durch die Fahrzeuge des EETS-Anbieters.</p>
23_EET	Mautbuchungsnachweise	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den mautpflichtigen Fahrten seiner Nutzer.</p> <p>Der EETS-Anbieter übermittelt die Mautbuchungsnachweise regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007: „Mautbuchungsnachweise“ an den Mauterheber.</p> <p>Die Mautbuchungsnachweise enthalten Referenzen auf die vom EETS-Anbieter ermittelten abschnittsbezogenen Erhebungsdaten, die sich einem EETS-Nutzer und einer mautpflichtigen Fahrt zuordnen lassen.</p> <p>Die Mautbuchungsnachweise dienen dem Mauterheber als rechnungsbegründende Unterlagen des EETS-Anbieters und zum Abgleich mit dem Tagesbericht.</p>
23_MED	Mautbuchungsnachweise	Der EETS-Anbieter muss die vom Mauterheber erhobenen Informationen zu den mautpflichtigen Fahrten seiner Nutzer entgegennehmen.

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>Der Mauterheber übermittelt die Mautbuchungsnachweise regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007R: „Mautbuchungsnachweise“ an den EETS-Anbieter.</p> <p>Die Mautbuchungsnachweise müssen sich einem EETS-Nutzer und einer mautpflichtigen Fahrt zuordnen lassen und alle Informationen für eine korrekte Mautabrechnung des EETS-Anbieters gegenüber dem Nutzer enthalten.</p> <p>Die Mautbuchungsnachweise dienen dem Mauterheber als rechnungsbegründende Unterlagen des EETS-Anbieters im Zusammenhang mit dem Tagesbericht.</p>
24	Tagesbericht	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber werktäglich bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ einen Tagesbericht über die an den Mauterheber am vorherigen Werktag ausgekehrten Mauteinnahmen.</p> <p>Der EETS-Anbieter übermittelt die Tagesberichte werktäglich über die Schnittstelle SST 008: „Tagesbericht“ an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format. Die Regeln zur Übermittlung der Tagesberichte werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt.</p> <p>Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.</p> <p>Der Tagesbericht ist ein Bericht über die vom EETS-Anbieter an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen. Darüber hinaus enthält der Tagesbericht Angaben zu den zugehörigen mautpflichtigen Fahrten.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss dem Mauterheber darüber hinaus an jedem Werktag bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ eine E-Mail in Bezug auf die an den Mauterheber an diesem Werktag tatsächlich ausgekehrten Mauteinnahmen (Ist-Auskehrbetrag) übermitteln.</p>
25_EET	Nicht übermittelte Mautbuchungsnachweise	<p>Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht übermittelter Mautbuchungsnachweise vor.</p> <p>Der Mauterheber ermittelt im Rahmen der Überwachung des EETS-Anbieters die Qualität der jeweiligen Teilsysteme zur Mauterhebung.</p> <p>Soweit sich aus den Feststellungen der Überwachung Zahlungsansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EETS-Anbieter ergeben, werden diese dem EETS-Anbieter über die organisatorische Schnittstelle mitgeteilt.</p>
25_MED	Nicht ausgekehrte Mautbuchungsnachweise	<p>Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht – oder nicht in voller Höhe – ausgekehrter Mautbuchungsnachweise vor.</p> <p>Der Mauterheber ermittelt im Rahmen der Überwachung des EETS-Anbieters die Qualität der Mautauskehr.</p> <p>Soweit sich aus den Feststellungen der Überwachung Zahlungsansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EETS-Anbieter ergeben, werden diese dem EETS-Anbieter über die organisatorische Schnittstelle mitgeteilt.</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
26	Nicht einbringliche Nacherhebungen	<p>Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen vor.</p> <p>Im Fall nicht einbringlicher Mauteinnahmen im Rahmen von Nacherhebungsverfahren richtet der Mauterheber seine Forderung an den EETS-Anbieter, mit dem der entsprechende EETS-Nutzer einen Vertrag hat.</p> <p>Dazu wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter die entsprechenden Zahlungsaufforderungen über die organisatorische Schnittstelle mitteilen.</p>
27_EET	Mautbasisdaten	<p>Der EETS-Anbieter hält eine Schnittstelle für die Entgegennahme von aktuellen Maut-Basisdaten vor.</p> <p>Die Maut-Basisdaten stellen die Grundlage für den EETS-Anbieter zur Berechnung der Maut für die Nutzung einer mautpflichtigen Strecke im EETS-Gebiet BFStrMG dar. Damit eine Gleichbehandlung aller mautpflichtigen Nutzer auch bei Verwendung unterschiedlicher Mauterhebungssysteme gewahrt bleibt, stellt der Mauterheber dem EETS-Anbieter geänderte Maut-Basisdaten rechtzeitig vor Inkrafttreten etwaiger Änderungen zur Verfügung.</p> <p>Der Mauterheber wird dem EETS-Anbieter die entsprechenden Informationen und Daten über die Schnittstelle SST 003 übermitteln.</p>
27_MED	Mautbasisdaten	<p>Der EETS-Anbieter kann eine Schnittstelle für die Entgegennahme von aktuellen Maut-Basisdaten vorhalten.</p> <p>Die Maut-Basisdaten stellen die Grundlage des Mauterhebers zur Berechnung der Maut für die Nutzung einer mautpflichtigen Strecke im EETS-Gebiet BFStrMG dar.</p> <p>Der Mauterheber legt alle mautpflichtigen Streckenabschnitte fest und teilt sie dem EETS-Anbieter als Bestandteil der Maut-Basisdaten mit. Hierzu gehört auch eine eindeutige Identifikationsnummer für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt.</p> <p>Sofern der EETS-Anbieter die Schnittstelle umsetzt, wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter die entsprechenden Informationen und Daten über die Schnittstelle SST 003 übermitteln.</p>
28	Überwachungsreports	<p>Der EETS-Anbieter muss dem Mauterheber die in seinem Teilsystem erfassten Überwachungsdaten in Form eines Überwachungsreports regelmäßig zur Verfügung stellen.</p> <p>Die Inhalte und das Format des zu übermittelnden Überwachungsreports werden bilateral zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber im Detail abgestimmt. Die Übermittlung erfolgt über die organisatorische Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ der EETS-Anbieter.</p>
29	DSRC-Daten	<p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber die zur Kontrolle erforderlichen DSRC-Daten.</p> <p>Die zur Kontrolle erforderlichen DSRC-Daten der Bordgeräte werden über eine 5,8-GHz-Mikrowellen-Schnittstelle übertragen. Die Spezifikation der Schnittstelle SST 301: „DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		(Road Side Equipment – RSE) im Mautgebiet BFStrMG“ basiert auf den einschlägigen Standards von CEN TC278 WG1 und wird dem EETS-Anbieter vom Mauterheber elektronisch zur Verfügung gestellt.
30_EET	Gebührenklassen	<p>Die Maut muss nach Gebührenklassen differenziert werden können.</p> <p>Die für die Maut relevanten Gebührenklassen ergeben sich aus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Fahrzeugklassifizierung (Anzahl der Achsen, Euro-Emissionsklasse, Gewichtsklassen nach technisch zulässiger Gesamtmasse, Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse), 2. der Ortsklasse eines Streckenabschnitts, 3. der Zeitklasse des Zeitpunkts der mautpflichtigen Nutzung. <p>Die Zuordnung der Gebührenklassen zu den anzuwendenden Mautsätzen ist im BFStrMG festgelegt.</p> <p>Die bei Einfahrt in einen mautpflichtigen Streckenabschnitt vorliegenden gebührenrelevanten Parameter sind als Basis für die Mautberechnung zu verwenden.</p> <p>Änderungen und/oder Erweiterungen der Gebührenklassen sind möglich (siehe Nummer 39).</p>
30_MED	Gebührenklassen	<p>Der EETS-Anbieter muss die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung über die SST 005 vollständig übermitteln, um dem Mauterheber eine Differenzierung der Maut nach Gebührenklassen zu ermöglichen.</p> <p>Die für die Maut relevanten Gebührenklassen ergeben sich aus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Fahrzeugklassifizierung (Anzahl der Achsen, Euro-Emissionsklasse, Gewichtsklassen nach technisch zulässiger Gesamtmasse, Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse), 2. der Ortsklasse eines Streckenabschnitts, 3. der Zeitklasse des Zeitpunkts der mautpflichtigen Nutzung. <p>Die Zuordnung der Gebührenklassen zu den anzuwendenden Mautsätzen ist im BFStrMG festgelegt.</p> <p>Änderungen und/oder Erweiterungen der Gebührenklassen sind möglich (siehe Nummer 39).</p>
31_EET	Ort der Mauterhebung	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf nur in den gesetzlich festgelegten Fällen Maut erheben.</p> <p>Die Erhebung von Maut bei nicht mautpflichtigen Straßenbenutzern muss ausgeschlossen sein.</p> <p>Für den Fall, dass eine nicht mautpflichtige Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz stattfindet, muss die Mauterhebung durch das Bordgerät verhindert werden können (z. B. ab dem 01.07.2024 situative Handwerker Ausnahme gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 BFStrMG).</p> <p>Außerhalb des mautpflichtigen Streckennetzes darf keine Maut erhoben werden.</p> <p>Fahrtunterbrechungen innerhalb eines mautpflichtigen Streckenabschnittes dürfen nicht zu mehrfachen Mauterhebungen führen.</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		Veränderte Spurführungen im Bereich von Baustellen dürfen nicht zu ungerechtfertigten Mauterhebungen führen.
31_MED	Nicht-mautpflichtige Befahrungen	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf nur in den gesetzlich festgelegten Fällen Maut erheben.</p> <p>Die Erhebung von Maut bei nicht mautpflichtigen Straßenbenutzern muss ausgeschlossen sein.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss für den Fall, dass eine nicht mautpflichtige Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz stattfindet, die Übermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung über Schnittstelle 005 verhindern (z. B. ab dem 01.07.2024 situative Handwerker Ausnahme gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 BFStrMG).</p>
32_EET	Abschnittsweise Mauterhebung	<p>Für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt muss die Maut getrennt ermittelt werden.</p> <p>Der mautpflichtige Streckenabschnitt ist die kleinste mautpflichtige Einheit.</p> <p>Ein mautpflichtiger Streckenabschnitt ist die richtungsbezogene Strecke zwischen zwei Knotenpunkten.</p> <p>Knotenpunkte auf Bundesautobahnen sind alle Stellen nach § 3a Absatz 1 BFStrMG, die das Bundesautobahnnetz und Teile davon eindeutig abgrenzen (Anschlussstellen, Autobahndreiecke, Kreuze oder Anschlüsse und sonstige Übergänge in andere Straßennetze, Wendemöglichkeiten).</p> <p>Knotenpunkte auf Bundesstraßen sind in der Mauttabelle genannt.</p> <p>Wendemöglichkeiten sind Stellen im Bundesautobahnnetz, an denen die Möglichkeit des Wendens besteht, ohne dabei das Bundesautobahnnetz zu verlassen. Vorrangig handelt es sich hierbei um einseitig angeordnete Autobahnkirchen oder Raststätten, die von beiden Fahrtrichtungen aus angefahren werden dürfen.</p> <p>Der Mauterheber legt alle mautpflichtigen Streckenabschnitte fest und teilt sie dem EETS-Anbieter als Bestandteil der Maut-Basisdaten mit. Hierzu gehört auch eine eindeutige Identifikationsnummer für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt, die vom EETS-Anbieter zu verwenden ist.</p> <p>Die Länge der mautpflichtigen Streckenabschnitte wird vom Mauterheber vorgegeben.</p> <p>Die Maut ist immer für den gesamten mautpflichtigen Streckenabschnitt auf Basis der zum Zeitpunkt der Einfahrt in den mautpflichtigen Streckenabschnitt vorliegenden gebührenrelevanten Parameter zu berechnen (Länge des mautpflichtigen Streckenabschnitts x Mautsatz).</p> <p>Die Gebühren pro mautpflichtigem Streckenabschnitt sind kaufmännisch auf volle Cent zu runden.</p>
32_MED	Abschnittsweise Mauterhebung	Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.
33_EET	Zuordnung der Mauterhebung	Jede Mauterhebung muss dem amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs eindeutig zugeordnet werden.

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
33_MED	Zuordnung der Mauterhebung	Alle Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung, die über die SST 005 an den Mauterheber übermittelt werden, müssen dem amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs eindeutig zugeordnet werden.
34	Zuordnung des Bordgeräts	<p>Die Zuordnung von einem Bordgerät, das zur Benutzung des Teilsystems des EETS-Anbieters eingesetzt wird, Fahrzeug und amtlichem Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs zueinander muss zu jedem Zeitpunkt eindeutig sein.</p> <p>Jedes Bordgerät muss eindeutig einem bestimmten EETS-Anbieter zugeordnet werden können. Dies gilt auch für den Fall, dass ein EETS-Nutzer Verträge mit mehreren EETS-Anbietern abgeschlossen hat.</p> <p>Jedes Bordgerät muss eine eindeutige Identifikationsnummer haben.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss die eineindeutige Zuordnung von Bordgeräten, Fahrzeugen und amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs vornehmen und verwalten.</p>
35	Funktionsfähigkeit der Bordgeräte	Der EETS-Anbieter muss die ordnungsgemäße Funktion seiner Bordgeräte sicherstellen.
36	Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts	<p>Das Bordgerät des EETS-Anbieters muss dem EETS-Nutzer die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts signalisieren, damit dieser seiner Mitwirkungspflicht nachkommen kann.</p> <p>Der EETS-Anbieter kann seinen Nutzern die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts über eine Applikation eines mit dem Bordgerät verbundenen Mobilgerätes signalisieren.</p> <p>Der EETS-Nutzer ist gemäß den Bestimmungen des BFStrMG und der Lkw-Maut-Verordnung verpflichtet, die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts zu überwachen.</p>
37	Benutzerschnittstelle der Bordgeräte	<p>Die Bordgeräte des EETS-Anbieters müssen über eine Benutzerschnittstelle für die Deklaration variabler Mautparameter und eine Anzeige für diese Parameter verfügen.</p> <p>Der EETS-Anbieter kann seinen Nutzern die Deklaration variabler Mautparameter und die Anzeige variabler und statischer Mautparameter des Fahrzeugs über eine Applikation eines mit dem Bordgerät verbundenen Mobilgerätes ermöglichen.</p>
38	Sicherstellung korrekter Mautabrechnung	Der EETS-Anbieter muss auch im Fall eines Ausfalls oder einer Störung des Teilsystems des EETS-Anbieters, eines Ausfalls oder einer Störung des von diesem ausgegebenen Bordgeräts oder des Eintritts einer anderen betriebsbeschränkenden Bedingung sicherstellen, dass die Maut für seine EETS-Nutzer korrekt abgerechnet wird, solange diese den EETS im EETS-Gebiet BFStrMG nutzen.
39_EET	Anpassungen des EETS-Teilsystems	<p>Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters an geänderte Vorgaben und Bedingungen müssen fristgerecht umgesetzt werden.</p> <p>Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters können aufgrund geänderter Vorgaben für das Lkw-Mautsystem (BFStrMG) oder für die Mautsätze sowie aufgrund von</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>Veränderungen im mautpflichtigen Streckennetz erforderlich werden.</p> <p>Anpassungen sind insbesondere erforderlich bei</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes, 2. Veränderung der Mautpflichtgrenze, Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung (Änderung und Erweiterung der Gebührenklassen, Veränderung der Mautsätze) und 3. Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen. <p>Eine Änderung des mautpflichtigen Streckennetzes und der Differenzierung der Maut kann jederzeit vom Mauterheber vorgenommen werden.</p> <p>Derartige Änderungen müssen innerhalb der vom Mauterheber eingeräumten Frist umgesetzt und ab dem Stichtag wirksam sein.</p> <p>Die eingeräumte Frist zwischen Mitteilung durch den Mauterheber und Stichtag beträgt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei Änderungen im mautpflichtigen Streckennetz im EETS-Gebiet BFStrMG mindestens vier Wochen, 2. bei Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung mindestens drei Monate und 3. bei Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen mindestens drei Monate.
39_MED	Anpassungen des EETS-Teilsystems	<p>Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters an geänderte Vorgaben und Bedingungen müssen fristgerecht umgesetzt werden.</p> <p>Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters können aufgrund geänderter Vorgaben für das Lkw-Mautsystem (BFStrMG) erforderlich werden.</p> <p>Anpassungen sind insbesondere erforderlich bei</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Veränderung der Mautpflichtgrenze, Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung (Änderung und Erweiterung der Gebührenklassen) und 2. Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen. <p>Eine Änderung der Differenzierung der Maut kann jederzeit vom Mauterheber vorgenommen werden. Derartige Änderungen müssen innerhalb der vom Mauterheber eingeräumten Frist umgesetzt und ab dem Stichtag wirksam sein.</p> <p>Die eingeräumte Frist zwischen Mitteilung durch den Mauterheber und Stichtag beträgt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung mindestens drei Monate und

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		2. bei Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen mindestens drei Monate.
40_EET	Zeitlich begrenzte Veränderungen	<p>Die Funktionen des Teilsystems des EETS-Anbieters müssen auch bei zeitlich begrenzten Veränderungen mit Auswirkungen auf die verkehrlichen Verhältnisse korrekt durchgeführt werden können.</p> <p>Hierunter sind Veränderungen zu verstehen, die nicht zu einer Anpassung der Mauttabelle führen, wie beispielsweise Baustellen, bei denen einzelne Fahrstreifen gesperrt sind oder bei denen es zu Fahrstreifenverswenkungen kommt.</p> <p>Der Mauterheber stellt dem EETS-Anbieter unverbindlich Informationen über längerfristig geplante und zeitlich befristete Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes, die keine Berücksichtigung innerhalb der Mauttabelle finden, zur Berücksichtigung im Teilsystem des EETS-Anbieters zur Verfügung (z. B. über das Baustelleninformationssystem BIS). Dies stellt eine freiwillige Leistung des Mauterhebers dar und kann jederzeit geändert oder auch ersatzlos gestrichen werden.</p>
40_MED	Zeitlich begrenzte Veränderungen	Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.
41	Unterstützung der Kontrollprozesse	<p>Für alle Kontrollarten müssen, angepasst an die Kontrollbedingungen, mindestens die folgenden Teilprozesse und Funktionen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters unterstützt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sachverhaltsermittlung: Bereitstellung der im Bordgerät gespeicherten Nachweise über die Erfüllung der Mitwirkungspflicht bei der Entrichtung der Maut, 2. Nacherhebungsverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligendaten sowie für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und 3. Ordnungswidrigkeitenverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligendaten und für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination. Beteiligendaten sind die Informationen über den oder die Mautschuldner, die der Mauterheber für die Einleitung des Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahrens benötigt (Name und Anschrift). <p>Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den jeweiligen Verträgen, die der EETS-Anbieter mit seinen EETS-Nutzern geschlossen hat (Nutzerlisten). Dazu gehören auch Informationen zu den Fahrzeugen und den Bordgeräten. Kann der Mauterheber diese Daten nicht selbst ermitteln, ersucht er den EETS-Anbieter, der einen Vertrag mit dem betroffenen Mautschuldner geschlossen hat, um Mitteilung der Beteiligendaten und für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss bei der Durchsetzung der Vorschriften mit dem Mauterheber zusammenarbeiten.</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>Kann ein Nacherhebungsverfahren gegen den oder die Mautschuldner nicht erfolgreich durchgeführt werden, gilt § 19 Absatz 1 MautSysG.</p> <p>Der EETS-Anbieter soll den EETS-Nutzer in geeigneter Form auf die bestehenden gesetzlichen Ausnahmen von der Mautpflicht und die Möglichkeit der Anmeldung solcher Ausnahmen bei der Betreibergesellschaft hinweisen.</p>
42	Datenübermittlung für Kontrollzwecke	<p>Die für die Mauterhebung erforderlichen Daten müssen der Kontrolle in eindeutiger Form zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die Daten, die das Bordgerät des EETS-Anbieters als Basis für die Mauterhebung verwendet, müssen bei einer Kontrolle gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 301 „DSRC-Daten“ zur Verfügung gestellt werden.</p>
43	Ermöglichung der Kontrolle	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss gewährleisten, dass jedes mautpflichtige Fahrzeug auf jedem mautpflichtigen Streckenabschnitt kontrolliert werden kann.</p>
44	Information über technische Probleme	<p>Der EETS-Anbieter muss Informationen über Fehler oder Ausfälle seines Teilsystems unverzüglich an den Mauterheber übermitteln.</p> <p>Der Mauterheber verwendet die Informationen insbesondere im Zusammenhang mit der Kontrolle der Nutzer sowie im Rahmen von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren.</p>
45	Sicherheit	<p>Vom Teilsystem des EETS-Anbieters, seiner Errichtung und seinem Betrieb dürfen keine Gefahren für Menschen, Sachgüter und Umwelt ausgehen.</p> <p>In allen Phasen der Errichtung und des Betriebs müssen entsprechend der jeweils geltenden Gesetzgebung Sicherheits- und Schutzmaßnahmen insbesondere in den Bereichen Arbeitsschutz, Brandschutz, Blitzschutz, Strahlenschutz, Lasersicherheit, elektrische Sicherheit, funktionale Sicherheit, Verkehrssicherheit und Umweltschutz getroffen werden.</p> <p>Der EETS-Anbieter hat gegebenenfalls erforderliche amtliche Betriebserlaubnisse, Abnahmen und andere Prüfzeugnisse oder Zulassungen selbst und auf eigene Kosten einzuholen.</p> <p>Die Erstellung und Überwachung der für gegebenenfalls vorgesehene Baumaßnahmen erforderlichen Sicherheits- und Gesundheitsschutzpläne sind Teil der Aufgaben des EETS-Anbieters.</p>
46	Verkehrssicherheit	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters, seine Errichtung und sein Betrieb dürfen die Verkehrssicherheit sowie den Ausbau und die Erhaltung des mautpflichtigen Streckennetzes sowie des übrigen Straßennetzes nicht einschränken.</p> <p>Alle Arbeiten (Errichtung und Unterhaltung) an den straßenseitigen Einrichtungen müssen so durchgeführt werden, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Baustellen müssen gesichert und gekennzeichnet werden. Dabei müssen die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), herausgegeben vom BMDV, in der jeweils gültigen Fassung beachtet werden.</p> <p>Betriebs- und verkehrstechnische Einrichtungen des mautpflichtigen Streckennetzes und des übrigen Straßennetzes</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>dürfen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt oder beschädigt werden.</p> <p>Zukünftige Änderungen des mautpflichtigen Streckennetzes und des übrigen Straßennetzes durch die zuständige Straßenbauverwaltung müssen trotz der straßenseitigen Einrichtungen des Teilsystems des EETS-Anbieters möglich bleiben.</p> <p>Zeitlich begrenzte Betriebsmaßnahmen am mautpflichtigen Streckennetz und am übrigen Straßennetz wie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Baustellen (Fahrbahnverengung, Fahrstreifenwegfall, Überleitungen), 2. Streckensperrungen, 3. Rettungs- und Aufräummaßnahmen bei Unfällen, 4. Pannenhilfe (legale Standstreifenbenutzung), 5. Verkehrszählungen <p>dürfen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht verhindert und nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Alle zum Schutze des mautpflichtigen Streckennetzes, des übrigen Straßennetzes und des Straßenverkehrs erforderlichen Vorkehrungen sind im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbauverwaltung zu treffen.</p>
47	Einbauten in Fahrbahn	Einbauten in die Fahrbahn zur Kanalisierung des Verkehrs sind nicht zulässig. Die vorhandene Leistungsfähigkeit der jeweiligen Fahrstreifen muss aufrechterhalten werden.
48	Kommunikation mit straßenseitigen Einrichtungen	<p>Die DSRC-Schnittstelle an den Bordgeräten des EETS-Anbieters muss mit den straßenseitigen Einrichtungen des Mauterhebers korrekt kommunizieren und die Daten gemäß der Schnittstellenspezifikation SST 301 übermitteln.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss sicherstellen, dass Bordgeräte, für die kein aktiver Vertrag für das Mautgebiet BFStrMG vorliegt, entweder keine DSRC-Kommunikation mit den Kontrolleinrichtungen des Mauterhebers durchführen, oder den Erhebungsstatus „noGoContractual (2)“ gemäß der Schnittstellenspezifikation SST 301 über ihre DSRC-Schnittstelle übermitteln.</p>
49	Gebührenrelevante Parameter	<p>Der EETS-Anbieter muss die Korrektheit der im Teilsystem des EETS-Anbieters gespeicherten statischen, gebührenrelevanten Parameter sicherstellen.</p> <p>Zur Überprüfung der Korrektheit der in der Registrierung angegebenen Euro-Emissionsklasse, der technisch zulässigen Gesamtmasse sowie der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse (beziehungsweise der zu ihrer Ermittlung notwendigen Fahrzeugeigenschaften) muss der EETS-Anbieter diese Informationen mit entsprechenden, vom EETS-Nutzer bereitzustellenden Nachweisdokumenten abgleichen. Diese Nachweisdokumente können die Zulassungsbescheinigung Teil I, die Konformitätsbescheinigung (COC), die Kundeninformationsdatei (CIF) oder ein Sachverständigengutachten zum Fahrzeug sein. Sofern die Registrierung eines Fahrzeugs mit der Kohlenstoffdioxid-</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		Emissionsklasse 1 erfolgen soll, kann auf ihre Validierung verzichtet werden.
50	Änderung von Parametern	Während der Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes darf kein menschliches Eingreifen im Fahrzeug erforderlich sein, wenn die Parameter für die Fahrzeugklassifizierung, einschließlich der variablen Parameter, einmal gespeichert und/oder gemeldet wurden, es sei denn, die Merkmale des Fahrzeugs ändern sich.
51	Sicherung von Daten	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der gespeicherten, verarbeiteten und zwischen Beteiligten im EETS-Umfeld übertragenen Daten enthalten.</p> <p>Im Rahmen des EETS ist hinsichtlich Betrieb und Management die Vereinbarkeit mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 2), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/136/EG (ABl. L 337 vom 18.12.2009, S. 11; L 241 vom 10.9.2013, S. 9; L 162 vom 23.6.2017, S. 36) geändert worden ist, sicherzustellen.</p> <p>Im Rahmen des EETS sind Vorkehrungen zum Schutz des Mauterhebers, der EETS-Anbieter und der EETS-Nutzer vor Betrug und Missbrauch zu treffen. Das EETS-System muss Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der gespeicherten, verarbeiteten und zwischen den Beteiligten im EETS-Umfeld übertragenen Daten enthalten. Durch die Sicherheitsmaßnahmen sind die Interessen der EETS-Beteiligten vor Schäden zu schützen, die durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnten, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.</p> <p>Der EETS-Anbieter muss bezüglich der Datensicherheit ein ganzheitliches Datensicherheitskonzept vorlegen, das sich an den einschlägigen Sicherheitsanforderungen der ISO 27001 sowie an den Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik bezüglich IT-Grundschutz-Standards und IT-Grundschutz-Katalogen orientiert.</p> <p>Durch dieses Sicherheitskonzept sind die EETS-Beteiligten vor Schäden zu schützen, die durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnten, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.</p> <p>Es müssen wirksame Datensicherungs- und Zugriffsverfahren verwendet werden.</p> <p>Die Verfahren zur Gewährleistung der Integrität der Daten müssen mit technischen und organisatorischen Mitteln umgesetzt werden.</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>Die Betriebsabläufe des EETS-Anbieters müssen nicht autorisierte Zugriffe auf Daten des Teilsystems des EETS-Anbieters verhindern.</p> <p>Die Aufgaben- und Verantwortungsbereiche sowie die Zugriffsrechte aller am Verfahren Beteiligten müssen eindeutig und lückenlos festgelegt werden.</p> <p>Die Sicherheitsmaßnahmen sind stets an den jeweiligen Stand der Technik anzupassen.</p>
52	Missbrauchsschutz	<p>Der EETS-Anbieter muss Maßnahmen vorsehen und realisieren, um betrügerische oder missbräuchliche Eingriffe in das Teilsystem des EETS-Anbieters identifizieren und negative Auswirkungen auf die Mauterhebung verhindern zu können. Die Dokumentation dieser Maßnahmen muss auch den Mauterheber in die Lage versetzen, solche Eingriffe zu erkennen.</p>
53	Überwachung interner Einrichtungen des EETS-Anbieters	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Einrichtungen und Prozesse überwachen, die bei Fehlern oder Ausfällen Einnahmeverluste des Mauterhebers bewirken oder die Wirksamkeit der Kontrolle herabsetzen. Die Zustände dieser Einrichtungen und Prozesse müssen kontinuierlich dokumentiert werden.</p> <p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters soll so geplant, errichtet und betrieben werden, dass alle EETS-Nutzer die Maut jederzeit entrichten können. Da Fehler oder Ausfälle von Systemteilen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind die relevanten Einrichtungen und Prozesse in geeigneter Weise zu überwachen und es muss sichergestellt werden, dass die Betriebsbereitschaft des EETS-Mauterhebungssystems umgehend wiederhergestellt werden kann.</p>
54_EET	Qualitätsparameter	<p>Der EETS-Anbieter muss beim Betrieb seines EETS-Teilsystems folgende Qualitätsparameter erfüllen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erfassungsquote EQ_nonMED von mindestens 99,500 % Die Erfassungsquote EQ_nonMED dient der Bestimmung der Qualität der korrekten Erkennung befahrener Abschnitte des mautpflichtigen Straßennetzes. Es wird geprüft, ob für im Rahmen der Kontrollaktivitäten des Mauterhebers identifizierte mautpflichtige Fahrzeuge abschnittsbezogene Erhebungsdaten durch den EETS-Anbieter an das BALM geliefert werden. 2. DSRC-Quote von mindestens 98,500 % Die DSRC-Quote dient der Messung der korrekten DSRC-Kommunikation zwischen den EETS-Fahrzeuggeräten und den Kontrolleinrichtungen. Es wird geprüft, ob für alle abschnittsbezogenen Erhebungsdaten des EETS-Anbieters auch eine entsprechende DSRC-Kommunikation vorliegt, sofern auf dem jeweiligen Abschnitt eine Kontrolleinrichtung des Mauterhebers aktiv war. 3. Sperrlistenquote von mindestens 99,900 % Über die Sperrlistenquote wird bestimmt, ob Fahrzeuggeräte durch den EETS-Anbieter technisch gesperrt wurden, bevor diese auf die Sperrliste gesetzt werden. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte dennoch auf der Sperrliste aufgeführt sind.

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>4. Nutzerlistenquote von mindestens 99,900 % Ziel der Quote ist die Messung der Qualität der Erstellung und Übermittlung der Nutzerliste vom EETS-Anbieter an den Mauterheber. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte, die durch die Kontrolleinrichtungen des Mauterhebers erfasst sind, auch in der Nutzerliste eingetragen sind.</p> <p>5. Quote für abschnittsbezogene Erhebungsdaten von mindestens 99,000 % Die Quote misst die Korrektheit und Rechtzeitigkeit der Übermittlung von abschnittsbezogenen Erhebungsdaten (ABED). Es wird geprüft, ob die abschnittsbezogenen Erhebungsdaten innerhalb der im EETS-Zulassungsvertrag festgelegten Fristen übermittelt wurden und keine Fehler aufweisen.</p> <p>Die Einzelheiten zur Messung und Bewertung der Qualitätsparameter sind in der Anlage 5 zum EETS-Zulassungsvertrag „Qualitätsparameter für EETS-Anbieter“ geregelt.</p>
54_MED	Qualitätsparameter	<p>Der EETS-Anbieter muss beim Betrieb seines EETS-Teilsystems folgende Qualitätsparameter erfüllen:</p> <p>1. Erfassungsquote EQ_MED von mindestens 99,500 % Die Erfassungsquote EQ_MED dient der Bestimmung der Qualität der korrekten Mauterhebung für Befahrungen des mautpflichtigen Straßennetzes. Es wird geprüft, ob für im Rahmen der Kontrollaktivitäten des Mauterhebers identifizierte mautpflichtige Fahrzeuge abschnittsbezogene Erhebungsdaten an das BALM geliefert werden. Dabei werden nicht korrekt erkannte Abschnitte nur dann zu Lasten des EETS-Anbieters gewertet, wenn die Qualität der zugrundeliegenden Positionsdaten unzureichend war oder keine Positionsdaten vorliegen.</p> <p>2. DSRC-Quote von mindestens 98,500 % Die DSRC-Quote dient der Messung der korrekten DSRC-Kommunikation zwischen den EETS-Fahrzeuggeräten und den Kontrolleinrichtungen. Es wird geprüft, ob für alle abschnittsbezogenen Erhebungsdaten des EETS-Anbieters auch eine entsprechende DSRC-Kommunikation vorliegt, sofern auf dem jeweiligen Abschnitt eine Kontrolleinrichtung des Mauterhebers aktiv war.</p> <p>3. Sperrlistenquote von mindestens 99,900 % Über die Sperrlistenquote wird bestimmt, ob Fahrzeuggeräte durch den EETS-Anbieter technisch gesperrt wurden, bevor diese auf die Sperrliste gesetzt werden. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte dennoch auf der Sperrliste aufgeführt sind.</p> <p>4. Nutzerlistenquote von mindestens 99,900 % Ziel der Quote ist die Messung der Qualität der Erstellung und Übermittlung der Nutzerliste vom EETS-Anbieter an den Mauterheber. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte, die durch die Kontrolleinrichtungen des</p>

	Technisch-organisatorische Vorgaben	
		<p>Mauterhebers erfasst sind, auch in der Nutzerliste eingetragen sind.</p> <p>5. Fahrspurquote von mindestens 99,000 % Die Quote misst die Rechtzeitigkeit der Übermittlung von korrekten Fahrspuren. Es wird geprüft, ob die Fahrspuren innerhalb der im EETS-Zulassungsvertrag festgelegten Frist über die SST 005 beim Mauterheber eingehen und keine Fehler aufweisen.</p> <p>Die Einzelheiten zur Messung und Bewertung der Qualitätsparameter sind in der Anlage 5 zum EETS-Zulassungsvertrag „Qualitätsparameter für EETS-Anbieter“ geregelt.</p>
55	System zur Qualitätsmessung	<p>Der EETS-Anbieter unterhält ein System zur Messung und Überwachung der Qualität seines Systems und seiner Prozesse.</p> <p>Der EETS-Anbieter ist verpflichtet, die Qualität seiner Systeme und Prozesse kontinuierlich zu überwachen und bei festgestellter Verschlechterung der Qualität Maßnahmen gegen die Verschlechterung zu ergreifen.</p>
56_EET	Auffällige Bordgeräte	Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.
56_MED	Auffällige Bordgeräte	<p>Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss eine Schnittstelle zur Entgegennahme von Informationen über auffällige Bordgeräte bereitstellen.</p> <p>Der Mauterheber benachrichtigt den EETS-Anbieter über vom Mauterheber identifizierte Auffälligkeiten einzelner Bordgeräte des EETS-Anbieters und übermittelt ihm dafür Informationen gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 009: „Informationen zu Auffälligkeiten bei Bordgeräten“.</p> <p>Auf Basis der Benachrichtigung und den Informationen seiner eigenen Überwachungssysteme kann der EETS-Anbieter Maßnahmen zur Behandlung der Auffälligkeit ergreifen.</p>

Anlage 2

(Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 329, S. 3 – 9)

**Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),
dieses vertreten durch das
Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)**

**Europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)
Vorgaben für das EETS-Gebiet nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (EETS-Gebiet BFStrMG)**

Hinweise zum Vergütungsmodell

I. Einleitung

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 29.03.2019, S. 45) 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 Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.02.2020, S. 49), deren Umsetzung oder Durchführung in Deutschland durch das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und das Mautsystemgesetz (MautSysG) erfolgt, legen einen Vergütungsanspruch des EETS-Anbieters sowie Grundsätze der Ermittlung dieser Vergütung fest.

Gemäß Anhang II 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Geschäftsbedingungen des Mauterhebers eine Beschreibung der Elemente, die zur Festlegung der vom Mauterheber an den EETS-Anbieter zu zahlenden festen und/oder variablen Vergütung herangezogen werden, umfassen. Dies erfolgt im Rahmen der Beschreibung des Vergütungsmodells und der konkreten Beträge der Vergütung in Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag.

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 muss die Methode zur Festlegung der Vergütung der EETS-Anbieter als Teil der geschäftlichen Rahmenbedingungen veröffentlicht werden. Gemäß Anhang II 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Gebietsvorgaben eine Beschreibung der besonderen Anforderungen und Pflichten des Hauptdiensteanbieters enthalten, die sich von denen der EETS-Anbieter unterscheiden und etwaige Unterschiede bei der Vergütung des Hauptdiensteanbieters gegenüber den EETS-Anbietern rechtfertigen. Dementsprechend beschreibt diese Anlage:

1. die Methode der Festlegung der Vergütung des EETS-Anbieters,
2. die Struktur der Vergütung vergleichbarer Leistungen des Hauptdiensteanbieters und
3. die Unterschiede in der Vergütung des Hauptdiensteanbieters aufgrund unterschiedlicher Leistungsanforderungen.

Im EETS-Gebiet des BFStrMG ist ein Hauptdiensteanbieter im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 tätig. Es handelt sich um die Toll Collect GmbH, die einen langfristigen Betreibervertrag mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals Bundesamt für Güterverkehr, BAG) erfüllt und seit dem 01.09.2018 zu 100 % im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist.

I.1 Änderungen des Vergütungsmodells zum 1. September 2024

Der EETS-Zulassungsvertrag vom 20. März 2018 (BANz AT 27.03.2018 V2), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 27. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 329), sieht eine Anpassung des Vergütungsmodells vor dem Ende der regulären Laufzeit Ende 2025 zum 1. September 2024 in Bezug auf zwei Aspekte vor:

1. Änderung des Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelts, sofern sich das Zahlungsprovisionsentgelt beim nationalen Betreiber ändert,
2. Indexierung des AV-Entgelts, sofern die Berechnung gemäß Nummer 2.1 der Anlage 9 zum Zulassungsvertrag eine Erhöhung von mehr als 2,5 % ergibt; das AV-Entgelt wird in diesem Fall um den Wert erhöht, der den Betrag von 2,5 % übersteigt.

Weitere Änderungen wie zum Beispiel Änderungen beim festen Betriebsentgelt einschließlich der Änderungspauschalen, dem AV-Entgelt (über eine Indexierung hinausgehend) oder den Leistungen, die mit dem Teil des Nutzungsentgelts verbunden sind, sind bis zum Ende der Laufzeit des Vergütungsmodells am 31. Dezember 2025 nicht vorgesehen.

I.1.1 Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Der Hauptdiensteanbieter hat ein europaweites offenes Zulassungsverfahren Tankkarten-Akzeptanzverträge durchgeführt, um neue Akzeptanzverträge zum 1. September 2024 für die Abrechnung der Lkw-Maut beim Hauptdiensteanbieter abzuschließen. Das Ergebnis des Verfahrens wurde öffentlich bekannt gegeben (Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union S 67/2024 v. 04.04.2024, Nr. 198573-2024). Gegenstand der Leistung ist dabei insbesondere Folgendes:

Tankkarten-Emittenten stellen für Tankkartenbenutzer/Mautschuldner die Möglichkeit bereit, die Zahlung von Maut mittels einer Tankkarte vorzunehmen und garantieren bei Zahlung mit dieser Karte die Auszahlung des entsprechenden Geldbetrags an die Auftraggeberin.

Es muss eine technische Anbindung an den Payment-Service-Provider der Auftraggeberin erfolgen.

Insbesondere wurde im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Vergütung einheitlich für alle Tankkarten-Emittenten ausgestaltet wird.

Als Ergebnis dieses Zulassungsverfahrens wird sich die Vergütung der Tankkarten-Emittenten durch den Hauptdiensteanbieter wesentlich ändern. Die Vergütung des Hauptdiensteanbieters durch den Bund errechnet sich nach dem Betreibervertrag auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen (Preisrecht). Damit ist durch das Zulassungsverfahren direkt auch die Vergütung des Hauptdiensteanbieters durch den Bund betroffen. Gemäß Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 2019/520 muss das Verfahren für die Berechnung der Vergütung des EETS-Anbieters für vergleichbare Dienste derselben Struktur wie beim Hauptdiensteanbieter folgen. Aufgrund der beschriebenen Änderungen der Vergütung des Zahlungsverkehrs beim Hauptdiensteanbieter hat der Mauterheber das Vergütungsmodell für EETS-Anbieter zum 1. September 2024 angepasst.

Bisher wurde der durchschnittliche Zahlungsprovisionssatz für EETS-Anbieter auf Basis eines nach abgerechnetem Mautvolumen gewichteten Mittelwerts der Kosten der einzelnen Zahlungsmittel beim Hauptdiensteanbieter abgerechnet. Dies umfasste beispielsweise das deutlich günstigere Lastschriftverfahren, das beim Hauptdiensteanbieter zum Einsatz kommt. Um die Marktgegebenheiten der EETS-Anbieter und die weit überwiegend genutzten Zahlungsmittel ihrer Kunden besser zu berücksichtigen, werden zukünftig ausschließlich die Kosten des Hauptdiensteanbieters für Tank- und Flottenkarten für die Ermittlung des Zahlungsprovisionsentgelts berücksichtigt. Die Ermittlung eines Mittelwerts entfällt. Dieser Ansatz erhöht das Zahlungsprovisionsentgelt für EETS-Anbieter, da senkende Elemente wie das Lastschriftverfahren nicht mehr berücksichtigt werden. Das Serviceentgelt beträgt damit 1 % des abgerechneten Mautvolumens zzgl. 0,00076 € pro abgerechnetem Kilometer, der dem Mautvolumen zugrunde liegt. Die Einführung einer zusätzlichen Komponente der Vergütung des Zahlungsverkehrs auf Basis abgerechneter Kilometer erfolgte beim Hauptdiensteanbieter im Rahmen des Zulassungsverfahrens und wurde für die Vergütung der EETS-Anbieter entsprechend angewendet. Damit werden Leistungen innerhalb der Zahlungsabwicklung erfasst, die mit der Zahl der Transaktionen und nicht mit dem abgerechneten Mautvolumen skalieren.

Bei der Festlegung des Zahlungsprovisionsentgelts wurden zusätzlich die Kosten für technische Dienstleistungen im elektronischen Zahlungsverkehr (Payment-Service-Provider) berücksichtigt. Seitens des Hauptdiensteanbieters wurde im Wege eines europaweiten Vergabeverfahrens ein Unternehmen für die Erbringung dieser Leistungen ausgewählt. Die im Vergabeverfahren ermittelte Vergütung für die Erbringung der technischen Dienstleistungen im elektronischen Zahlungsverkehr wird auch für die Vergütung der EETS-Anbieter im Zahlungsprovisionsentgelt abgebildet.

Gemäß Artikel 7 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2019/520 kann sich die Vergütung der EETS-Anbieter von der des Hauptdiensteanbieters unterscheiden, sofern der Hauptdiensteanbieter Anforderungen und Verpflichtungen unterliegt, die nicht für EETS-Anbieter gelten. Der umgekehrte Fall, dass den EETS-Anbieter erweiterte Anforderungen im Vergleich zum Hauptdiensteanbieter treffen, ist nicht berücksichtigt. Dennoch hat sich der Mauterheber entschlossen, solche zusätzlichen Anforderungen in der Vergütung zu Gunsten der EETS-Anbieter zu berücksichtigen. Dies betrifft im Einzelnen die Anforderung an die kontinuierliche Beibringung einer Sicherheit (Bankgarantie) für das durchschnittliche abgerechnete Mautvolumen eines Monats und die Mautausfallhaftung für die Nutzer des EETS-Anbieters auch bei Nutzerverschulden sowie bei fehlerhaft registrierten statischen Fahrzeugparametern. Der Aufschlag auf das Zahlungsprovisionsentgelt für diese Leistungen beträgt 11 %.

Die dem Nutzungsentgelt zugehörigen Leistungen und ihre Vergütung gemäß V.1.3 sowie der Gewinn- und Wagniszuschlag gemäß V.4 sind unverändert geblieben.

Das Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt wird dementsprechend wie folgt hergeleitet: Dem Zahlungsprovisionsatz für die Abrechnung mit Tankkarten beim Hauptdiensteanbieter von 1 % wird ein relativer Betrag von 11 % aufgeschlagen, der die Vergütung für Leistungen abdeckt, die der Hauptdiensteanbieter nicht erbringt. Hinzugerechnet wird ein fester Prozentsatz für die Erbringung der technischen Leistungen für den Zahlungsverkehr beim Hauptdiensteanbieter sowie der Leistungen im Rahmen des Nutzungsentgelts, die in Abschnitt V.1.3 detailliert beschrieben sind. Auf den sich ergebenden Prozentsatz wird am Ende ein prozentualer Gewinn- und Wagniszuschlag hinzugerechnet. Damit ergibt sich für das Vergütungsmodell ab dem 1. September 2024 ein Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt von 1,23 % des abgerechneten Mautvolumens zzgl. eines Entgelts von 0,00076 € pro abgerechnetem Kilometer. Beim Vergleich mit dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt vor dem 1. September 2024 müssen deshalb beide Komponenten unter Annahme eines abgerechneten Mautvolumens und der abgerechneten Kilometer berücksichtigt werden.

I.1.2 Indexierung des AV-Entgelts

Für die Berechnung einer möglichen Indexierung des AV-Entgelts zum 1. September 2024 wurde die Formel gemäß Nr. 2.1 der Anlage 9 zum Zulassungsvertrag genutzt. Als Ausgangspunkt für die Berechnung ist das 2. Quartal 2023 fest vorgeschrieben. Aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen den Aktualisierungen des Vergütungsmodells wäre als Referenz ebenfalls das 2. Quartal 2023 heranzuziehen gewesen („entsprechender Indexwert des 2. Quartals des der Vergütungsperiode VP vorangegangenen Kalenderjahres“). Dies hätte jedoch nicht dem Sinn und Zweck einer möglichen Anpassung des AV-Entgelts zum 1. September 2024 entsprochen. Aus diesem Grunde wurde einmalig die Referenz auf das 2. Quartal 2024 festgelegt. Dies ist das letzte abgeschlossene Quartal, das vor der Inkraftsetzung des neuen Vergütungsmodells am 1. September 2024 liegt. Damit wird auch sichergestellt, dass immer dasselbe Quartal der jeweiligen Kalenderjahre verglichen wird. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des neuen Vergütungsmodells liegen die konkreten Werte für die drei verwendeten Indizes noch nicht vor. Der Mauterheber wird die Berechnung der Indexierung vornehmen, sobald die Werte verfügbar sind, und den EETS-Anbietern mitteilen, ob die Vergütung angepasst wird. Dies ist gemäß aktueller Regelung dann der Fall, wenn das Ergebnis der Indexierung mehr als 2,5 % beträgt. In diesem Fall wird das AV-Entgelt um den Wert erhöht, der den Betrag von 2,5 % übersteigt. Wenn die Berechnung erst nach dem 1. September 2024 möglich ist, wird eine eventuelle Erhöhung auch rückwirkend zum 1. September 2024 gezahlt.

Eine weitere Änderung betrifft den Ersatz eines nicht mehr durch das Statistische Bundesamt gepflegten Index durch einen Index, der die vormals durch das Statistische Bundesamt ermittelte Preisentwicklung abdeckt. Dabei wurde der „Index der durchschnittlichen Bruttonomatsverdienste der vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmer nach Wirtschaftszweigen und Quartalen – Deutschland“ – J62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie, aus der Fachserie 16, Reihe 2.2 (Personal)“ durch den „Index der durchschnittlichen Bruttonomatsverdienste Deutschland, Quartale, Wirtschaftszweige WZ08-62“ ersetzt.

II. Prinzipien des Vergütungsmodells

Das Vergütungsmodell für das EETS-Gebiet BFStrMG steht im Einklang mit den Anforderungen des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2019/520.

Sowohl das Vergütungsmodell als auch die Beschreibung der Elemente des Vergütungsmodells werden im Rahmen der EETS-Gebietsvorgaben und des EETS-Zulassungsvertrags veröffentlicht.

Die Vergütung erfolgt dabei für alle EETS-Anbieter nach derselben transparenten und diskriminierungsfreien Methode. Eine Unterscheidung wird lediglich in Bezug auf die Nutzung des Mauterhebungsdienstes (MED) vorgenommen. Bei diesem erfolgt die Berechnung der Maut für die Nutzer von EETS-Anbietern, einschließlich des Erkennungsprozesses zur Unterscheidung mautpflichtiger von nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten und der Ermittlung der abschnittsbezogenen Erhebungsdaten und der Erstellung der Mautbuchungsnachweise, durch das BALM. Da der zu erbringende Leistungsumfang von EETS-Anbietern, die den MED nutzen, geringer ist, erfolgt hier eine entsprechend geringere Vergütung.

Das Verfahren für die Berechnung der Vergütung der EETS-Anbieter folgt dabei derselben Struktur wie die Vergütung vergleichbarer Dienste, die von dem Hauptdiensteanbieter angeboten werden (siehe Abschnitt III). Sofern sich Leistungen des Hauptdiensteanbieters von den Leistungen der EETS-Anbieter unterscheiden, wurde dies bei der Herleitung des Vergütungsmodells entsprechend berücksichtigt.

III. Struktur der Vergütung

Die Vergütung des Hauptdiensteanbieters besteht aus vier Bestandteilen:

1. Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung

Diese Position umfasst alle Aufwände des Hauptdiensteanbieters, die zur Erbringung der Leistungen notwendig sind, die im Grundsatz mit Leistungen des EETS-Anbieters vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere die automatische Mauterhebung. Der Hauptdiensteanbieter erbringt gemäß Betreibervertrag weitere Leistungen im Bereich des manuellen Verfahrens und der Kontrolle. Diese wurden im Vergütungsmodell nicht berücksichtigt. Sofern die Leistungen grundsätzlich vergleichbar sind, sich im Umfang jedoch unterscheiden, werden diese Unterschiede bei der Festsetzung der Vergütung begründet.

2. Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Der Hauptdiensteanbieter erhält eine variable Vergütung, die an die Erreichung von bestimmten Unternehmenszielen geknüpft ist. Diese werden je Geschäftsjahr durch die Eigentümerin festgelegt und sind nur sehr eingeschränkt mit den vertraglichen Anforderungen an EETS-Anbieter vergleichbar.

3. Vergütung für Änderungsverlangen des Auftraggebers

Änderungen am Mautsystem, die sich durch Projekte des Auftraggebers ergeben, zum Beispiel auch die Umsetzung von Änderungen aufgrund gesetzlicher Vorgaben, werden durch den Auftraggeber separat vergütet.

4. Gewinn- und Wagniszuschlag

Auf die unter Nummer 1 und 3 genannten Vergütungselemente erhält der Hauptdiensteanbieter einen Gewinn- und Wagnisaufschlag, um die mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen verbundenen Risiken zu adressieren.

Die Struktur der Vergütung des EETS-Anbieters besteht aus denselben vier Bestandteilen:

1. Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung

Der EETS-Anbieter erhält eine Vergütung für die Leistungen, die er gemäß EETS-Zulassungsvertrag und den sonstigen mitgeltenden Verordnungen gegenüber dem BALM zu erbringen hat. Dafür wurden die einzelnen Leistungen identifiziert und auf ihre Vergleichbarkeit mit ähnlichen Leistungen des Hauptdiensteanbieters geprüft. Basierend darauf wurde die dem EETS-Anbieter für seine Leistungserbringung zu gewährende Vergütung auf Basis der Kosten des Hauptdiensteanbieters abgeleitet.

2. Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Für EETS-Anbieter gibt das BALM keine direkten Unternehmensziele vor. Eine überdurchschnittliche Leistungserbringung in Bezug auf die Qualität der korrekten Mauterhebung für Befahrungen des mautpflichtigen Straßennetzes wird jedoch im Vergütungsmodell über eine Bonusregelung für eine Überschreitung der geforderten Zielgröße der Erfassungsquote gemäß EETS-Zulassungsvertrag honoriert.

3. Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers

Wie der Hauptdiensteanbieter, erhalten auch die EETS-Anbieter eine Vergütung für Änderungsverlangen, die durch den Mauterheber initiiert werden. Dies können konfigurative und betriebliche Anpassungen an Systemen und Schnittstellen, aber auch Umsetzungsprojekte sein, zum Beispiel die Einführung eines neuen technischen Standards.

4. Gewinn- und Wagniszuschlag

Analog zum Hauptdiensteanbieter erhalten auch die EETS-Anbieter auf die unter Nummer 1 und 3 genannten Vergütungselemente einen Gewinn- und Wagniszuschlag, um die mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen verbundenen Risiken zu adressieren.

IV. Vergütungselemente und Vergütungsmodell

Bei der Herleitung der Elemente des Vergütungsmodells wurde grundsätzlich in vier Schritten vorgegangen:

1. Ermittlung der Leistungen der EETS-Anbieter:

Die Leistungen der EETS-Anbieter wurden auf Basis der einschlägigen rechtlichen Vorschriften, insbesondere aufgrund des EETS-Zulassungsvertrages und der Gebietsvorgaben, ermittelt. Anschließend wurde geprüft, welche dieser Leistungen im Grundsatz vergleichbar zu Leistungen des Hauptdiensteanbieters sind und welche Unterschiede in der Leistungserbringung zwischen EETS-Anbietern und Hauptdiensteanbieter bestehen.

2. Bestimmung der Art der Leistung:

Für die spätere Festlegung der tatsächlichen Vergütung einer Leistung im Vergütungsmodell ist es wesentlich, bestimmte Eigenschaften der Leistung zu ermitteln. Dabei wurde geprüft, ob die Leistung einen fixen oder variablen Aufwand verursacht. Sofern es sich um variablen Aufwand handelt, wurde ermittelt, mit welchem Parameter der Aufwand skaliert. Auch wurde ermittelt, inwiefern die Nutzung des MED Einfluss auf die Leistungserbringung hat.

3. Bestimmung von Vergütungselementen:

Zur effizienten Entwicklung des Vergütungsmodells wurden gleichartige Leistungen zu Vergütungselementen zusammengefasst. Dies erfolgte, wenn Leistungen inhaltliche Zusammenhänge aufwiesen und mit denselben Parametern (siehe Abschnitt IV, Nummer 2) skalieren.

4. Bestimmung der Vergütung für die Vergütungselemente:

Im letzten Schritt wurde die Höhe der Vergütung für die Vergütungselemente ermittelt. Hierbei wurden die entsprechenden Aufwände des Hauptdiensteanbieters berücksichtigt. Unterschieden in der Leistungserbringung wurde über entsprechende Zu- und Abschläge Rechnung getragen. Des Weiteren wurden Synergieeffekte des EETS-Anbieters berücksichtigt, die bei der Erbringung der gleichen Leistung auch für andere EETS-Gebiete realisiert werden können.

Im Ergebnis dieser Analyse wurde festgelegt, dass die Vergütung der EETS-Anbieter unter Berücksichtigung der Struktur in Abschnitt III nach den folgenden Elementen erfolgt:

1. Betriebsentgelt

Feste Vergütung für Leistungen, die nicht mit variablen Parametern skalieren.

Das Betriebsentgelt enthält eine so genannte Änderungspauschale, die pauschal sowohl betriebliche und organisatorische Anpassungen an Prozessen und Systemen, die während des laufenden Betriebs auftreten, abdeckt als auch größere Entwicklungsprojekte umfasst, die der Mauterheber für die kommende Vergütungsperiode plant.

2. Entgelt Automatisches Verfahren (AV-Entgelt)

Variable Vergütung für Leistungen des EETS-Anbieters, die mit der Anzahl der aktiven Fahrzeuggeräte in Zusammenhang stehen.

Das Vergütungselement wird gezahlt in Abhängigkeit von der Anzahl der im Betrachtungszeitraum aktiven Fahrzeuggeräte, d. h. Fahrzeuggeräten, für die mindestens eine mautpflichtige Befahrung des Streckennetzes an den Mauterheber übermittelt wurde.

3. Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Variable Vergütung für Leistungen, die mit der Höhe des abgerechneten Mautvolumens bzw. der abgerechneten Fahrleistung skalieren.

Das Vergütungselement wird gezahlt in Abhängigkeit von der Höhe der im Betrachtungszeitraum wertgestellten Mautzahlungen abzüglich positiv beschiedener Erstattungsverlangen und Verzugszinsen sowie von der Höhe der im Betrachtungszeitraum abgerechneten Fahrleistung.

4. Bonus für Erfassungsquote

Variable Vergütung für die Überschreitung der vertraglich festgelegten, mindestens zu erreichenden Erfassungsquote.

Gemäß Anlage 5 des EETS-Zulassungsvertrags muss der EETS-Anbieter eine Erfassungsquote von mindestens 99,500 % erreichen. Sofern der EETS-Anbieter im Betrachtungszeitraum diese Quote überschreitet, erhält er einen Bonus von 12,5 % der fiktiven Mauteinnahmen, die sich durch die höhere Erfassungsquote ergeben.

Alle Leistungen der EETS-Anbieter wurden einem dieser Vergütungselemente zugeordnet (siehe Abschnitt V).

Die Vergütung wird jeweils für eine Vergütungsperiode festgelegt. Die Vergütungsperiode gemäß Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag umfasst den Zeitraum vom 01.03.2023 bis 31.12.2025. Der Mauterheber wird eine Überprüfung und Festlegung der Vergütung für folgende Vergütungsperioden gemäß den Regelungen in Nummer 2 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag vornehmen.

V. Herleitung der Höhe der Vergütung

Die folgenden Kapitel beschreiben detailliert die Herleitung der Vergütung aufgrund der Analyse der Leistungen des EETS-Anbieters gemäß Abschnitt IV.

Für die identifizierten vergleichbaren Leistungen wurde die durchschnittliche Vergütung des Hauptdiensteanbieters in Bezug auf Implementierungs- und Betriebskosten herangezogen. Dabei wurde die Vergütung des Hauptdiensteanbieters auch dann berücksichtigt, wenn die für die Erbringung der Leistung notwendigen Systeme und Prozesse bereits in der Vergangenheit implementiert wurden.

Sofern bei der Vergütung Personalkosten, beispielsweise für die Betreuung der Geschäftsprozesse, relevant sind, enthalten die vom Hauptdiensteanbieter herangezogenen Kosten, neben den Gehaltskosten einschließlich der Arbeitgeberkosten, auch die direkt dem Personal zuordenbaren Gemeinkosten, wie zum Beispiel IT- und Geschäftsausstattung oder Personalmanagement.

Nicht direkt zuordenbare Gemeinkosten wie die Kosten für Geschäftsführung, externe Kommunikation oder Rechtsabteilung wurden durch einen Verwaltungsaufschlag in Ansatz gebracht, der auf die Vergütungselemente Betriebsentgelt und Entgelt automatisches Verfahren aufgeschlagen wurde.

Kosten für die Implementierung von IT-Systemen enthalten auch einen Anteil der notwendigen Testkosten.

Des Weiteren wird kenntlich gemacht, sofern gemäß der Leistungsanalyse eine Leistung nicht nur im EETS-Gebiet BFStrMG erbracht wird, sondern sich Synergieeffekte mit anderen EETS-Gebieten ergeben. Dabei wird individuell je Leistung ermittelt, wie hoch der Synergieeffekt ausfällt. Sofern die Leistung grundsätzlich in allen EETS-Gebieten genutzt werden kann, wird die Vergütung des Hauptdiensteanbieters mit 25 % für die Vergütung des EETS-Anbieters berücksichtigt, da dieser seine Leistungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 in mindestens vier Mitgliedsstaaten erbringen muss. Sofern nur Teile der Leistung auch in den anderen EETS-Gebieten genutzt werden können oder die Leistung in satellitenbasierten Mautsystemen angewendet werden kann, wird die Vergütung des Hauptdiensteanbieters mit 50 % für die Vergütung des EETS-Anbieters berücksichtigt. In diesem Fall gibt es keine direkte Abhängigkeit zur Anzahl der EETS-Gebiete, in denen der EETS-Anbieter zugelassen ist. Der Mauterheber behält sich vor, diesen Synergieeffekt im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Vergütungsmodells an die aktuelle Entwicklung im EETS-Markt anzupassen.

Unterschieden in der Leistungserbringung wird durch entsprechende Auf- oder Abschläge bei der Vergütung Rechnung getragen (Komplexitätsfaktor). Hierbei kann im Einzelfall der Leistungsumfang des Hauptdiensteanbieters oder des EETS-Anbieters höher sein. Auch wird der Komplexitätsfaktor genutzt, um im Vergleich zu anderen EETS-Gebieten erhöhte Anforderungen des Mauterhebers trotz grundsätzlicher Anwendung des Synergieeffekts zu berücksichtigen.

Für die Herleitung der Vergütung wurden gemäß den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 die Struktur und die Kosten für vergleichbare Leistungen des Hauptdiensteanbieters herangezogen. In den folgenden Kapiteln erfolgt eine qualitative Beschreibung der Überleitung der einzelnen Vergütungsbestandteile in die Vergütungselemente, die Angabe von konkreten Kosten unterbleibt zum Schutz der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Hauptdiensteanbieters und dessen Unterauftragnehmern.

V.1 Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung

V.1.1 Leistungen mit Zuordnung zum Betriebsentgelt

1. Betriebshaftpflicht

Die EETS-Anbieter haben die vertragliche Verpflichtung eine Betriebshaftpflichtversicherung abzuschließen. Eine vergleichbare Verpflichtung hat auch der Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde auf Basis der Vergütung der Basis-Haftpflichtversicherung des Hauptdiensteanbieters unter Anpassung auf die gemäß EETS-Zulassungsvertrag geforderte Versicherungssumme ermittelt.

Sowohl Hauptdiensteanbieter als auch EETS-Anbieter haben die vertragliche Verpflichtung, eventuelle Erlöse aus der Versicherung an den Mauterheber abzutreten.

2. Anforderungen an gebietsfremde EETS-Anbieter

Gebietsfremde EETS-Anbieter treffen bestimmte Anforderungen des EETS-Zulassungsvertrags, die auf den Hauptdiensteanbieter nicht zutreffen und die bei gebietsansässigen EETS-Anbietern implizit erbracht werden. Dies betrifft zum Beispiel die Anforderungen an die Kommunikation in deutscher Sprache oder die Unterhaltung einer deutschen Zustelladresse. Eine entsprechende Vergütung erfolgt nicht für den Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung wurde deshalb auf Basis der abgeschätzten Aufwände für diese Leistungen ermittelt. Eine differenzierte Vergütung von gebietsfremden und gebietsansässigen EETS-Anbietern in Bezug auf diese Anforderung findet aus Vereinfachungsgründen und des relativ geringen Anteils an der Gesamtvergütung nicht statt.

3. Weitere organisatorische Anforderungen

EETS-Anbieter haben einige sonstige organisatorische Anforderungen des EETS-Zulassungsvertrags zu erfüllen, die auf den Hauptdiensteanbieter nicht zutreffen. Dies betrifft zum Beispiel Anforderungen zur Trennung der Maut von sonstigen Einnahmen sowie Informationspflichten gegenüber dem Mitgliedstaat, in dem die Registrierung erfolgt. Eine entsprechende Vergütung erfolgt nicht für den Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung wurde deshalb auf Basis der abgeschätzten Aufwände für diese Leistungen ermittelt.

4. Änderungspauschale

Das Betriebsentgelt enthält gemäß Struktur der Vergütung auch eine Pauschale für die Vergütung von Änderungen, die durch den Mauterheber initiiert wurden. Details zur Ermittlung der Änderungspauschale sind in Nummer 2.3 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag enthalten.

Die Änderungspauschale wurde aufgrund von Abschätzungen der Höhe der Kosten für die Umsetzung der Änderungen beim Hauptdiensteanbieter ermittelt. Die tatsächlichen Umsetzungskosten können je nach EETS-Anbieter aufgrund unterschiedlicher Ausgangsbedingungen und interner Kostenstrukturen variieren. Es ist dem Mauterheber jedoch unzumutbar und aus Gründen der Gleichbehandlung der EETS-Anbieter auch nicht zulässig, individuell auf jegliche solcher Voraussetzungen mit einer unterschiedlichen Vergütung zu reagieren.

V.1.2 Leistungen mit Zuordnung zum Entgelt automatisches Verfahren

Alle in diesem Abschnitt aufgeführten Leistungen mit Zuordnung zum Entgelt automatisches Verfahren werden für den Betrachtungszeitraum eines Kalendermonats auf die Anzahl der aktiven Fahrzeuggeräte umgelegt. Manche der Leistungen skalieren nicht direkt mit der Anzahl der Fahrzeuggeräte, sondern zum Beispiel mit der Anzahl der Nutzer. Aus Gründen der Reduzierung der Komplexität des Vergütungsmodells sowie der eindeutigen Bestimmbarkeit der dem Vergütungsmodell zugrunde liegenden Parameter durch den Mauterheber, wird einheitlich die Skalierung über die Zahl der aktiven Fahrzeuggeräte verwendet. Bei der Ermittlung der Höhe des Entgelts automatisches Verfahren wird die Zahl der durchschnittlich pro Monat aktiven Fahrzeuggeräte des Hauptdiensteanbieters herangezogen, da auch dessen Kosten für die Herleitung verwendet wurden.

Das Entgelt automatisches Verfahren für die Vergütungsperiode ab dem 01.03.2023 wird gemäß dem Verfahren in Nummer 2.1 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag indexiert.

1. Leistungen der Nutzeranmeldung/ -abmeldung/ -betreuung

Die Leistungen umfassen alle Aspekte der Nutzerbetreuung und insbesondere der An- und Abmeldung von Nutzern und Fahrzeugen. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei die Unterstützung durch IT-Systeme (zum Beispiel CRM-System). Personalkosten für die Nutzerbetreuung (zum Beispiel Customer Care Center) sind dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt zugeordnet. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

In den Implementierungs- und Betriebskosten sind auch Kosten für die in den IT-Systemen notwendigen Funktionen zur Ermittlung der CO₂-Emissionsklasse eines Fahrzeugs und die Speicherung der für die Ermittlung herangezogenen Dokumente des Fahrzeugs enthalten.

Da die Leistungen auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts, das heißt die abgeschätzten Kosten werden mit 25 % nur anteilig vergütet.

Die EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die Vergütung gegenüber den Kosten des Hauptdiensteanbieters, da sie umfangreichere Verpflichtungen treffen, zum Beispiel für den Abgleich der registrierten Fahrzeugparameter mit den Zulassungspapieren, der Verwaltung von Sperrlisten oder der Generierung von Nutzerlisten.

2. Leistungen der Fahrzeuggeräte-Ausgabe/Bereitstellung/Rückgabe

Die Leistungen umfassen sowohl die Beschaffungskosten der Fahrzeuggeräte-Hardware und ihre Distribution an die Nutzer, die Implementation und Betrieb der dafür notwendigen IT-Systeme als auch das Personal für den Betrieb der Fahrzeuggeräte-Logistik. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die Fahrzeuggeräte-Hardware und die IT-Systeme der Fahrzeuggeräte-Logistik vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Für die Beschaffungskosten der Fahrzeuggeräte-Hardware wurde ein in der Vergütungsperiode durchschnittlich realisierbarer Marktpreis für ein Windshield-Gerät angesetzt, der über eine angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben wird.

Für die Herleitung der Höhe der Vergütung für die Fahrzeuggeräte-Logistik wurden die Kosten des Servicepartnernetzes und die Kosten der dafür notwendigen IT-Systeme und Personalkosten herangezogen. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Da die Leistungen auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 25 % der Kosten des Hauptdiensteanbieters.

Die EETS-Anbieter erhalten einen geringfügigen Abschlag auf die Vergütung des Hauptdiensteanbieters, da sie vertraglich nicht verpflichtet sind, ein flächendeckendes Netz von Servicepartnern für Ein- und Ausbau sowie Überprüfung von Fahrzeuggeräten zu betreiben.

3. Fahrzeuggeräte/Erkennungsverfahren

Die Leistungen umfassen alle Aufwände für die Software der Fahrzeuggeräte einschließlich der notwendigen zentralseitigen Systeme für das Management der Fahrzeuggeräte einschließlich der dafür notwendigen Personalkosten. Weiterhin werden die Kosten der Mobilkommunikation der Fahrzeuggeräte erfasst. Auch gehen die Kosten für die IT-Systeme und die notwendigen Personalkosten für die Betreuung des Prozesses der Erkennung von mautpflichtigen Abschnitten auf Basis der erhobenen Positionsdaten sowie deren Tarifierung ein, wobei diese nur für EETS-Anbieter berücksichtigt werden, die den MED nicht nutzen.

Die Höhe der Vergütung für die Software der Fahrzeuggeräte und zugehörigen zentralen Systeme wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die Fahrzeuggeräte-Software und IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben. Eine Reihe von Funktionen der Software der Fahrzeuggeräte kann mautdomänenübergreifend genutzt werden, wie beispielsweise das Betriebssystem, die Applikationsschnittstelle und das Gerätemanagement einschließlich der Fernwartung. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass der Teil der Fahrzeuggeräte-Software zur Unterstützung von satellitenbasierten Mautsystemen als Grundlage für die individuelle Implementierung in all diesen EETS-Gebieten genutzt werden kann. Deshalb erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 50 %.

Für die Fahrzeuggeräte-Kommunikationskosten wurden die durchschnittlichen Kosten des Hauptdiensteanbieters herangezogen, wobei im Sinne der Ermittlung von tatsächlich marktgerechten Kosten nur zwei der aktuell drei in Nutzung befindlichen Mobilfunkanbieter berücksichtigt wurden. Es wird davon ausgegangen, dass entsprechende Verträge für Kommunikationsdienstleistungen europaweit gelten und nur geringfügig in Bezug auf Datenmengen und Bandbreiten variieren. Aus diesem Grunde werden Synergieeffekte in Höhe von 25 % angesetzt. Die EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die Vergütung für die Fahrzeuggeräte-Kommunikationskosten, da die Fahrzeuggeräte des Hauptdiensteanbieters nur in Ausnahmefällen im Ausland kommunizieren müssen, während davon ausgegangen wird, dass Fahrzeuggeräte der EETS-Anbieter regelmäßig im Ausland kommunizieren müssen.

Die Höhe der Vergütung für die IT-Systeme für den Prozess der Erkennung von mautpflichtigen Abschnitten wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Auch wenn die Systeme für die Erkennung der mautpflichtigen Befahrungen im Grundsatz auch in anderen satellitenbasierten Mautsystemen eingesetzt werden können, gibt es jedoch eine Reihe spezieller Anforderungen im EETS-Gebiet BFStrMG wie zum Beispiel die Vorgabe einer Mauttabelle, Spezialfälle der Mauterhebung und Fahrtenbildungsregeln. Deshalb wird für letztere Leistungen kein Synergieeffekt in Ansatz gebracht. Der Mauterheber behält sich vor, insbesondere diesen Aspekt bei der regelmäßigen Aktualisierung des Vergütungsmodells zu überprüfen.

4. Mautabrechnung und Auskehr an den Mauterheber

Die Leistungen umfassen die Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer und Mautauskehr gegenüber dem Mauterheber. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei IT-Systeme (z. B. SAP-System). Personalkosten für die Betreuung der Mautabrechnung wurden dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt zugeordnet. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Da die IT-Systeme zur Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 25 % der Kosten des Hauptdiensteanbieters. Die EETS-Anbieter erhalten jedoch einen Aufschlag, um die individuellen Anforderungen des EETS-Gebiets BFStrMG an die Mautabrechnung zu berücksichtigen.

Die personelle Betreuung des Auskehrprozesses wird ohne Synergieeffekt in der Vergütung berücksichtigt, da es sich hier um spezielle Anforderungen des Mauterhebers handelt, zum Beispiel die Auskehr ohne Rechnungsstellung des Mauterhebers sowie die Erstellung spezieller Reports.

5. Datenaustausch mit dem Mauterheber

Die Leistungen umfassen alle Aufwände der EETS-Anbieter für den Betrieb der geforderten technischen Schnittstellen zum System des Mauterhebers und für den Fall der Nutzung des MED auch zum System des Hauptdiensteanbieters. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei IT-Systeme (zum Beispiel eine Datenaustauschplattform) und Personal. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Für die Nutzung der Back-Office-Kommunikation ist gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 zukünftig ein technischer Standard zu verwenden. Die technische Umsetzung im EETS-Gebiet BFStrMG ist bereits mit diesem technischen Standard kompatibel. Derzeit gibt es noch wesentliche Unterschiede in der Implementierung in den EETS-Gebieten. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass zumindest die Umsetzung der Schnittstellen zur Unterstützung von satellitenbasierten Mautsystemen als Grundlage für die individuelle Implementierung in allen satellitenbasierten EETS-Gebieten genutzt werden kann. Deshalb erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 50 % in Bezug auf die Implementation und den Betrieb der Schnittstellen zum Mauterheber. Die EETS-Anbieter erhalten wegen spezifischer Anforderungen des Mauterhebers an die Schnittstellen und ihren Betrieb bei der Umsetzung des Datenaustauschs einen Aufschlag auf die Vergütung im Vergleich zu den Kosten des Hauptdiensteanbieters.

Für die Implementierung und den Betrieb der Schnittstellen zum MED erfolgt keine Anwendung des Synergieeffekts. Auch wenn die Schnittstellen auf technischen Standards basieren, ist die aktuelle Umsetzung im EETS-Gebiet BFStrMG noch neuartig und mit einer Reihe individueller Anforderungen verbunden.

V.1.3 Leistungen mit Zuordnung zum Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Die Leistungen umfassen die Aufwände der EETS-Anbieter für die allgemeine Nutzerbetreuung und die Betreuung der Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer, Aufwände zur Umsetzung von Anforderungen des Datenschutzes sowie die Unterstützung der Aktivitäten der Betreiberüberwachung. Zudem sind enthalten die Zahlungsabwicklung mit dem Nutzer über die verschiedenen Zahlungsmittelanbieter, Bonitätsprüfungen und Erteilung von Zahlungsgarantien sowie die Mautausfallhaftung und die Bankgarantie.

Das Nutzungsentgelt umfasst die Personalkosten, die im Rahmen der allgemeinen Nutzerbetreuung sowie der Betreuung der Mautabrechnung entstehen, in Höhe der Kosten des Hauptdiensteanbieters. Dabei wurden auch ergänzende Personalkosten berücksichtigt, die für Prüfungen zur Bestimmung der CO₂-Emissionsklassen im Zusammenhang mit der kommenden Einführung einer CO₂-Maut erforderlich sind. Es wird davon ausgegangen, dass sich ein Teil der notwendigen Betreuung auf mautdomänenübergreifende Nutzeranfragen bezieht. Es wird deshalb der Synergieeffekt in Höhe von 50 % in Ansatz gebracht.

Aufwände für den Datenschutz umfassen die Umsetzung allgemeiner und spezialrechtlicher Datenschutzanforderungen, die sich im Rahmen des Betriebs des Mautsystems ergeben. Auch der Hauptdiensteanbieter hat die entsprechenden Anforderungen umzusetzen. Dafür werden Personalkosten vergütet. Für die Festsetzung der Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde dabei berücksichtigt, dass sich die Datenschutzanforderungen beim Hauptdiensteanbieter auch auf die Leistungsbereiche des manuellen Verfahrens und der Kontrolle beziehen, die auf den EETS-Anbieter nicht zutreffen. Synergieeffekte werden nicht angesetzt, auch wenn bestimmte allgemeine Datenschutzanforderungen mautdomänenübergreifend umgesetzt werden müssen. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass mit steigender Fahrleistung bzw. steigendem Mautvolumen die Anzahl der datenschutzrechtlich zu bearbeitenden Sachverhalte steigt. Systemkosten für die Umsetzung der Anforderungen sind in den für die einzelnen Systeme abgeschätzten Implementierungs- und Betriebskosten abgedeckt, da die Anforderungen zum Datenschutz im Systemdesign berücksichtigt sind.

Aufwände für die Betreiberüberwachung umfassen die personelle Unterstützung der Betreiberüberwachung des Mauterhebers. Dies betrifft insbesondere die personelle Unterstützung bei der Ermittlung und Abstimmung der vertraglich vereinbarten Quoten oder Audits der Betreiberüberwachung. Auch der Hauptdiensteanbieter hat die entsprechenden Anforderungen umzusetzen. Dafür werden Personalkosten vergütet. Für die Festsetzung der Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde dabei berücksichtigt, dass sich die Betreiberüberwachung beim Hauptdiensteanbieter auch auf die Leistungsbereiche des manuellen Verfahrens und der Kontrolle bezieht, die auf den EETS-Anbieter nicht zutreffen. Synergieeffekte werden nicht angesetzt, da angenommen wird,

dass die Unterstützung der Betreiberüberwachung individuellen Anforderungen des EETS-Gebiets BFStrMG entspricht. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass mit steigender Fahrleistung bzw. steigendem Mautvolumen ein höherer Aufwand für die Unterstützung in der Betreiberüberwachung entsteht, beispielsweise bei der Bewertung von Schlechtfällen der jeweiligen Quoten. Systemkosten sind in den für die einzelnen Systeme abgeschätzten Implementierungs- und Betriebskosten abgedeckt, da die Anforderungen zur Unterstützung der Betreiberüberwachung im Systemdesign berücksichtigt sind.

Der Anteil des Nutzungsentgelts wird bestimmt, indem der wie vorstehend beschrieben ermittelte Aufwand für die allgemeine Nutzerbetreuung und die Betreuung der Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer, den Datenschutz sowie die Unterstützung der Betreiberüberwachung auf ein Jahr berechnet und als Summe ins Verhältnis zum jährlichen Mautvolumen gesetzt wird, welches im automatischen Mauterhebungsverfahren des Hauptdiensteanbieters erhoben wird.

Der Aufwand des EETS-Anbieters für die Zahlungsabwicklung mit dem Nutzer ist abhängig vom abgerechneten Mautvolumen und dem genutzten Zahlungsmittel sowie der Höhe der abgerechneten Fahrleistung. Für die Bestimmung des Anteils des Zahlungsprovisionsentgelts wurden die entsprechend dem öffentlichen Zulassungsverfahren Tankkarten-Akzeptanzverträge des Hauptdiensteanbieters ab dem 1. September 2024 gültige Zahlungsprovision und die damit verbundenen Kosten für die technische Abwicklung der Zahlungen herangezogen. Dabei wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den bei EETS-Anbietern weit überwiegend eingesetzten Tank- und Flottenkarten ausschließlich die Kosten dieses Zahlungsmittels des Hauptdiensteanbieters berücksichtigt. Die vom Hauptdiensteanbieter weiterhin angebotenen Verfahren wie Abrechnung über Kreditkarte, Lastschrift und das Guthabenverfahren bleiben unberücksichtigt. EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die so ermittelten Kosten des Hauptdiensteanbieters, da die EETS-Anbieter im Gegensatz zum Hauptdiensteanbieter eine Bankgarantie für einen durchschnittlichen monatlichen Mautumsatz beibringen müssen. Sie übernehmen ebenfalls die Mautausfallhaftung für Nutzer für den Fall von fehlerhaft deklarierten statischen Fahrzeugparametern (einschließlich der CO₂-Emissionsklasse) sowie bei nachgewiesenen Mautverstößen, bei denen der Mauterheber Nacherhebungen nicht gegenüber dem Nutzer durchsetzen kann.

Die Höhe der Fahrleistung wird auf Basis der im jeweiligen Betrachtungszeitraum aktiven Fahrzeuggeräte und der mit diesen Fahrzeuggeräten abgerechneten Fahrleistung in Kilometern ermittelt.

V.2 Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Gemäß Anlage 5 des EETS-Zulassungsvertrags muss der EETS-Anbieter eine Erfassungsquote von mindestens 99,500 % erreichen. Sofern der EETS-Anbieter im Betrachtungszeitraum diese Quote überschreitet, erhält er einen Bonus von 12,5 % der fiktiven Mauteinnahmen, die sich durch die höhere Erfassungsquote ergeben.

V.3 Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers

Die Herleitung der Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers ist ausführlich in Nummer 2.3 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag beschrieben.

V.4 Gewinn- und Wagniszuschlag

Der Hauptdiensteanbieter erhält auf die Vergütung der erbrachten Leistungen einen Gewinn- und Wagniszuschlag. Dementsprechend erhält der EETS-Anbieter ebenso einen Zuschlag auf die Bestandteile „Betriebsentgelt“, „Entgelt automatisches Verfahren“ sowie „Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt“. Durch die unterschiedliche Marktpositionierung von Hauptdiensteanbieter und EETS-Anbietern erhalten die EETS-Anbieter einen höheren Gewinn- und Wagniszuschlag auf die Bestandteile „Betriebsentgelt“ und „Entgelt automatisches Verfahren“ als der Hauptdiensteanbieter, um die höheren Risiken abzudecken.

Anhang

(Fundstelle: BAnz AT 27.03.2018 V1)

**Tabellarische Übersicht
zur Einhaltung der Gebietsvorgaben
anhand eingereicherter Dokumentationen oder konkreter Beschreibungen**

Zur Orientierung und Vermeidung unnötiger Nachfragen ist eine tabellarische Übersicht zu erstellen, in der die Erfüllung der einzelnen Gebietsvorgaben anhand der eingereichten Unterlagen dokumentiert und/oder zusätzlich genau erläutert wird.

	Erläuterung
Gebietsvorgabe 1	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: <ul style="list-style-type: none">- Dokument 1: Kapitel 4.3; 4.7- Dokument 5: Kapitel 1 – 3
Gebietsvorgabe 2	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: <ul style="list-style-type: none">- Dokument 2: gesamtes Dokument
Gebietsvorgabe 3	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: <ul style="list-style-type: none">- Dokument 3: Kapitel 4.3; 4.7
Gebietsvorgabe 4	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: <ul style="list-style-type: none">- keine

Tabelle 1: Beispielhafte tabellarische Übersicht (Gebietsvorgaben/Dokumente)