



Brüssel, den 17. Mai 2018
(OR. en)

8856/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0128 (COD)**

**TRANS 189
CODEC 748**

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil) / Rat
Nr. Vordok.: ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
Nr. Komm.dok.: ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme
und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs
über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union
(Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

1. Am 1. Juni 2017 hat die Kommission den oben genannten Vorschlag dem Europäischen Parlament und dem Rat als Teil des sogenannten "*ersten Mobilitätspakets*" zugeleitet.

- Hauptziel des Vorschlags ist die Ermöglichung elektronischer Mautsysteme, die in der Union weithin interoperabel wären.
- Nach Auffassung der Kommission hat die geltende Richtlinie nicht alle ihre Ziele vollständig erreicht und bedarf einer Überarbeitung.

- Die Kommission benennt administrative Hürden einschließlich lokaler technischer Spezifikationen, eine verbindlich vorgeschriebene weitreichende geografische Abdeckung und verbindlich vorgeschriebene satellitengestützte Dienste für leichte Nutzfahrzeuge als Hauptursachen für Probleme bei der aktuellen Rechtslage.
 - Ferner schlägt die Kommission vor, ein System für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten einzuführen, damit Fahrer, die ihre Straßenbenutzungsgebühren nicht entrichten, ermittelt werden können.
 - Der Vorschlag wurde nach dem Verfahren der systematischeren Neufassung ("Recasting") vorgelegt.
1. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 30. Juni 2017 Herrn Massimiliano Salini (EVP – IT) als Berichterstatter benannt. Der Ausschuss für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (LIBE) hat seine Stellungnahme am 28. März 2018 angenommen. Der Rechtsausschuss (JURI) muss seine Stellungnahme zur Verwendung der Neufassungsverfahrens noch abgeben.
 2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 18. Oktober 2017 abgegeben; der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme am 1. Februar 2018 abgegeben.
 3. Das niederländische Abgeordnetenhaus, der Senat der Italienischen Republik, der rumänische Senat, der tschechische Senat und die französische Nationalversammlung haben Stellungnahmen zur Anwendung des Subsidiaritätsprinzips und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes verabschiedet.

2. **BERATUNGEN IM RAT**

4. Die Gruppe "Landverkehr" hat am 1. Juni 2017 die Prüfung des Vorschlags mit einer Vorstellung durch die Kommission begonnen. Die Folgenabschätzung wurde am 21. Juni 2017 geprüft.

5. Unter bulgarischem Vorsitz hat die Gruppe den Vorschlag in ihren Sitzungen vom 8. Januar, 26. Februar, 15. März, 20. März, 23. April und 8. Mai 2018 erörtert. Eine der Hauptherausforderungen bei dem Dossier bestand darin, die in der Entscheidung 2009/0750/EG der Kommission¹ als wesentlich empfundenen Elemente – und insbesondere die an diesen Elementen notwendigerweise durchzuführenden Änderungen – in die Richtlinie aufzunehmen. Der Ausschuss für die elektronische Maut² hat technische Vorbereitungsarbeiten in Bezug auf die betreffenden erforderlichen Änderungen durchgeführt. Der Vorsitz hat einen Kompromiss zwischen den Bestimmungen in der Richtlinie und der Festlegung der Einzelheiten, zu der die Kommission ermächtigt wird, ausgearbeitet.
6. Die Erweiterung der Richtlinie über die elektronische Maut auf den Austausch von Informationen über Fahrer, die ihre Straßenbenutzungsgebühren nicht entrichten, war das zweitwichtigste Thema für die Arbeit der Gruppe. Zum einen ist der Einklang der Regelung mit den Grundsätzen und Vorschriften in Bezug auf den Schutz personenbezogener Informationen sicherzustellen. Zum kann in bestimmten Mitgliedstaaten aufgrund nationaler Rechtsvorschriften eine Zu widerhandlung erst dann verfolgt werden, wenn als Zwischenschritt eine Mitteilung an den Mautschuldner ergangen ist. Der Gruppe gelang es, einen hinsichtlich beider Aspekte zufriedenstellenden Kompromiss zu finden.

3. NOCH OFFENE FRAGEN

7. Die Gruppe hat die technischen Fragen weitgehend abgehandelt. Einige grundlegende politische Entscheidungen, insbesondere in Bezug auf Vergütung, werden nicht von allen Mitgliedstaaten vollständig mitgetragen. Nach Auffassung des Vorsitzes stellt der derzeitige Kompromisstext jedoch eine ausgewogene und auch kohärente Lösung für die Fragen, um die es geht, dar.

4. FAZIT

8. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den vom Vorsitz vorgelegten Kompromissvorschlag (siehe Anlage) zu billigen, sodass auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) "Verkehr" am 7. Juni 2018 eine allgemeine Ausrichtung festgelegt werden kann.

¹ Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).

² Eingesetzt mit der Richtlinie 2004/52/EG vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme ~~☒~~ und die Erleichterung des
grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von
Straßenbenutzungsgebühren ~~☒~~ in der ~~Gemeinschaft~~ ~~☒~~ Union ~~☒~~ (Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag ~~☒~~ über die Arbeitsweise der Europäischen Union ~~☒ zur Gründung der
Europäischen Gemeinschaft~~, insbesondere auf Artikel 7 ~~☒~~ 91 ~~☒~~ Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

↓ neu

(1) Die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannte Richtlinie neu zu fassen.

• Rat
• Rat

• (1a) Elektronische Mautsysteme müssen interoperabel gemacht werden, um die Kosten und den Aufwand, die mit Mauterhebung in der ganzen Union verbunden sind, zu verringern.

(1aa) Die mangelnde Interoperabilität ist ein erhebliches Problem bei elektronischen Mautsystemen, bei denen die zu entrichtende Maut von der vom Fahrzeug zurückgelegten Strecke (entfernungsabhängige Maut) oder davon abhängt, dass das Fahrzeug einen bestimmten Punkt passiert (z.B. Zonenmaut). Die Bestimmungen über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme sollten daher nur für derartige Systeme gelten und nicht für Systeme, bei denen die Straßenbenutzungsgebühr an den Zeitraum des Aufenthalts des Fahrzeugs innerhalb der mautpflichtigen Infrastruktur geknüpft ist (zeitbasierte Mautsysteme, Vignetten).

(1ab) Die grenzüberschreitende Durchsetzung der Pflicht zur Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren ist ein erhebliches Problem bei allen Arten von Systemen, ob es sich nun um entfernungsabhängige, zonengebundene oder zeitbasierte, elektronische oder manuelle Systeme handelt. Die Bestimmungen über den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über Fälle nicht gezahlter Straßenbenutzungsgebühren sollten daher für alle betreffenden Systeme gelten.

(1ac) Aufgrund des Fehlens einer unionsweit kohärenten Klassifizierung und des indirekten Zusammenhangs mit der Nutzung der Infrastruktur sollten Parkgebühren nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.

¹ Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124).

- (1b) Die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme erfordert ein gewisses Maß an Harmonisierung der verwendeten Technologie und der Schnittstellen zwischen den Interoperabilitätskomponenten.
- (1c) Die Harmonisierung der Technologien und Schnittstellen sollte durch die Entwicklung und Pflege angemessener offener und öffentlicher Normen, die für alle Systemanbieter diskriminierungsfrei verfügbar sind, flankiert werden.
- (1d) Anbietern von europäischen elektronischen Mautdiensten (EETS) sollte die Nutzung von und die Verbindung mit bereits im Fahrzeug vorhandenen Hardware- und Software-Systemen, beispielsweise Satellitennavigationssysteme oder tragbaren Geräten, gestattet sein, um die erforderlichen Kommunikationstechnologien mit ihren Bordgeräten abdecken zu können.
- (1e) Dabei sollten die besonderen Merkmale der gegenwärtig bei leichten Nutzfahrzeugen eingesetzten elektronischen Mautsysteme berücksichtigt werden. Da solche elektronischen Mautsysteme gegenwärtig weder Satellitenortung noch den Mobilfunk nutzen, sollte es EETS-Anbietern gestattet sein, leichte Nutzfahrzeuge vorübergehend mit Bordgeräten auszustatten, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Technik genutzt werden können. Diese Ausnahme sollte unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten gelten, satellitengestützte Mautsysteme für leichte Nutzfahrzeuge einzuführen.
- (1f) Bei der betrieblichen Abwicklung ("back office") erfordern auf automatische Kennzeichenerfassung (ANPR) gestützte Mautsysteme mehr manuelle Überprüfungen der Mauterhebungen als Systeme, die Bordgeräte verwenden. Systeme mit Bordgeräten sind bei großen Mautgebieten effizienter, und ANPR-Systeme eignen sich besser für kleinere Gebiete – wie etwa bei einer Innenstadtmaut –, bei denen die Verwendung von Bordgeräten einen unverhältnismäßig hohen Kosten oder -Verwaltungsaufwand verursachen würde.
- (1g) In Anbetracht der technischen Entwicklungen bei den ANPR-basierten Lösungen sollten die Normungsgremien ermutigt werden, die erforderlichen technischen Normen festzulegen.
- (1h) Die spezifischen Rechte und Pflichten der EETS-Anbieter sollten für Unternehmen gelten, die die Erfüllung bestimmter Anforderungen nachweisen und die Zulassung als EETS-Anbieter im Mitgliedstaat der Niederlassung erlangen.

- (1i) Die Rechte und Pflichten der wichtigsten EETS-Akteure, d.h. EETS-Anbieter, Mauterheber und EETS-Nutzer, sollten klar bestimmt werden, um sicherzustellen, dass der Markt fair und effizient funktioniert.
- (1j) Es ist besonders wichtig, bestimmte Rechte der EETS-Anbieter zu wahren, wie etwa das Recht auf den Schutz sensibler Geschäftsdaten, ohne dass dies sich negativ auf die Qualität der den Mauterhebern und EETS-Nutzern erbrachten Dienste auswirkt.
- (1k) Die EETS-Anbieter sollten verpflichtet sein, mit den Mauterhebern bei deren Durchsetzungsbemühungen in vollem Umfang zusammenzuarbeiten, um die Gesamteffizienz der elektronischen Mautsysteme zu steigern.
- (1l) Damit den EETS-Anbietern ermöglicht wird, diskriminierungsfrei um alle Kunden in einem bestimmten EETS-Gebiet zu werben, ist es wichtig, dass sie die Möglichkeit erhalten, die Akkreditierung für dieses Gebiet so frühzeitig zu erwerben, dass sie den Nutzern ihre Dienste ab dem ersten Tag des Betriebs des Mautsystems anbieten können.
- (1m) Die Mauterheber sollten den EETS-Anbietern auf nichtdiskriminierende Weise Zugang zu ihren EETS-Gebieten gewähren.
- (1n) Damit Transparenz und ein diskriminierungsfreier Zugang zu EETS-Gebieten für alle EETS-Anbieter gewährleistet sind, sollten die Mauterheber verpflichtet sein, alle notwendigen Informationen über Zugangsrechte in einer EETS-Gebietsvorgabe zu veröffentlichen.
- (1o) Alle Rabatte oder Nachlässe, die den Nutzern von Bordgeräten von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber angeboten werden, sollten unter den gleichen Bedingungen für die Kunden der EETS-Anbieter verfügbar sein.
- (1p) Die EETS-Anbieter sollten Anspruch auf eine faire Vergütung haben, deren Berechnung auf eine transparente und nichtdiskriminierende Methode gestützt ist.
- (1q) Die EETS-Anbieter sollten verpflichtet sein, dem Mauterheber alle von ihren Kunden geschuldeten Mautbeträge zu zahlen; sie sollten jedoch nicht für von ihren Kunden nicht gezahlte Maut haften müssen, wenn die betreffenden Kundenfahrzeuge mit Bordgeräten ausgestattet sind, die dem Mauterheber als gesperrt gemeldet wurden.

- (1r) Wenn eine Rechtsperson, bei der es sich um einen Mautanbieter handelt, auch andere Rollen in einem elektronischen Mauterhebungssystem spielt, oder andere Tätigkeiten ausübt, die nicht unmittelbar mit elektronischer Mauterhebung im Zusammenhang steht, sollte sie verpflichtet sein, Buchungsunterlagen zu führen, die eine klare Unterscheidung zwischen den Kosten und Einnahmen, die mit der Erbringung des Mautdienstes zusammenhängen, und den Kosten und Einnahmen, die mit anderen Tätigkeiten verbunden sind, vornehmen, und der zuständigen Vermittlungsstelle oder Justizbehörde Informationen über die mit der Erbringung des Mautdienstes verbundenen Kosten und Einnahmen bereitzustellen. Quersubventionen zwischen den verschiedenen Tätigkeiten sollten ausgeschlossen werden.
- (1s) Die Nutzer sollten die Möglichkeit haben, bei jedem EETS-Anbieter ein Abonnement für ein EETS zu erwerben, ungeachtet der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzmitgliedstaats oder des Mitgliedstaats der Fahrzeugzulassung.
- (1t) Um Doppelzahlungen zu vermeiden und den Nutzern Rechtssicherheit zu geben, sollte eine Mautzahlung an einen EETS-Anbieter als Erfüllung der Verpflichtungen des Nutzers gegenüber dem zuständigen Mauterheber gelten.
- (1u) Die Vermittlungsstellen sollten die Befugnis erhalten, sich zu vergewissern, dass die den EETS-Anbietern vorgegebenen Vertragsbedingungen diskriminierungsfrei sind. Insbesondere sollten sie befugt sein, sich zu vergewissern, dass die dem EETS-Anbieter vom Mauterheber gebotene Vergütung den Grundsätzen dieser Richtlinie entspricht.
- (1v) Die Verkehrsdaten der EETS-Nutzer stellen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten dar. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, derartige Daten von den EETS-Anbietern für die Zwecke der Konzeption der Verkehrspolitik und der Verbesserung der Verkehrssteuerung unter Einhaltung der geltenden Datenschutzvorschriften anzufordern.
- (1w) Es ist notwendig, einen Rahmen für die Verfahren zur Akkreditierung der EETS-Anbieter in einem Mautgebiet festzulegen, der einen fairen Marktzugang unter Wahrung einer ordnungsgemäßen Dienstqualität gewährleistet.

(1x) Die Verfahren zur Beurteilung der Konformität von EETS-Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen und ihrer Gebrauchstauglichkeit sollten auf den Modulen beruhen, die im Beschluss Nr. 768/2008/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden. Diese Verfahren sollten die notifizierten Stellen in die Lage versetzen, die Konformität von EETS-Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen und ihre Gebrauchstauglichkeit zu beurteilen, um sicherzugehen, dass die Ergebnisse für die Auslegungs-, die Bau- und die Inbetriebnahmephase sowie für den Betrieb den geltenden allgemeinen, technischen und betriebsbezogenen Vorschriften entsprechen. Die notifizierten Stellen sollten ihre Entscheidungen so eng wie möglich abstimmen.

(1z) Um einen leichten Zugang der EETS-Marktakteure zu den Informationen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, alle wichtigen Daten in Bezug auf EETS in öffentlich zugänglichen nationalen Registern zusammenzutragen und zu veröffentlichen.

(1za) Um technischen Fortschritt zu ermöglichen, ist es wichtig, dass die Mauterheber die Möglichkeit haben, neue Technologien oder Konzepte zu testen. Derartige Tests sollten jedoch beschränkt sein, und die EETS-Anbieter sollten nicht verpflichtet sein, daran teilzunehmen, außer wenn es für das Testen des Pilot-Mautsystems von wesentlicher Bedeutung ist. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, derartige Tests nicht zu gestatten, wenn sie sich nachteilig auf das ordnungsgemäße Funktionieren des regulären elektronischen Mautsystems auswirken könnten. C

¹ Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (Abl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 1 (angepasst)

~~In seiner Entschließung vom 17. Juni 1997 zum Ausbau der Telematik im Straßenverkehr, insbesondere zur elektronischen Gebührenerfassung¹, hat der Rat die Mitgliedstaaten und die Kommission ersucht, eine Strategie für die Zusammenführung der Systeme zur elektronischen Gebührenerfassung zu entwickeln, um einen angemessenen Grad der Interoperabilität auf europäischer Ebene zu erreichen. Die Mitteilung der Kommission über die europaweite Interoperabilität der Systeme zur elektronischen Gebührenerhebung bildete die erste Phase dieser Strategie.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~Die Mitgliedstaaten, die elektronische Mautsysteme zur Finanzierung der Straßeninfrastruktur oder zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (nachstehend unter dem Oberbegriff „elektronische Mautsysteme“ zusammengefasst) eingeführt haben, arbeiten mehrheitlich mit der Technik der Mikrowellen Nahbereichskommunikation mit Frequenzen im Bereich von 5,8 GHz; diese Systeme sind derzeit jedoch nicht vollständig miteinander kompatibel. Die Arbeiten des Europäischen Komitees für Normung (CEN) in Bezug auf diese Mikrowellentechnik haben nach der Verabschiedung von technischen Vornormen im Jahr 1997 schließlich im Januar 2003 zur Ausarbeitung technischer Normen geführt, die der Kompatibilität der elektronischen Mautsysteme, bei denen die 5,8 GHz Mikrowellentechnik zum Einsatz kommt, dienlich sind. Die Vornormen gelten aber nicht für alle in der Gemeinschaft verwendeten 5,8 GHz Systeme für die Mikrowellen Nahbereichskommunikation (Dedicated Short Range Communications – DSRC) und enthalten zwei Varianten, die nicht vollständig miteinander kompatibel sind. Sie beruhen auf dem von der Internationalen Normenorganisation für die Kommunikation zwischen Computersystemen festgelegten OSI Modell für die Kommunikation offener Systeme („Open Systems Interconnection“).~~

¹ ABl. C 194 vom 25.6.1997, S. 5.

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 3 (angepasst)

~~Gerätehersteller und Infrastrukturbetreiber haben sich in der Gemeinschaft jedoch auf die Entwicklung interoperabler Produkte auf der Grundlage bestehender 5,8 GHz DSRC Nahbereichskommunikationssysteme geeinigt. Hierfür muss den Benutzern ein Gerät zur Verfügung stehen, das in der Lage ist, mit den Techniken zu kommunizieren, die in den nach dem 1. Januar 2007 in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen neuen elektronischen Mautsystemen als einzige verwendet werden dürfen, nämlich Satellitenortung, Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm und Mikrowellentechnik (5,8 GHz).~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 4 (angepasst)

~~Es kommt nun darauf an, die Normungsarbeiten so schnell wie möglich zum Abschluss zu bringen, damit technische Normen festgelegt werden, die gewährleisten, dass alle elektronischen Mautsysteme, die auf der Mikrowellentechnik (5,8 GHz), auf Satellitenortung und auf Mobilfunk beruhen, miteinander technisch kompatibel sind, um eine weitere Marktfragmentierung zu verhindern.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 5 (angepasst)
⇒ Rat

⇒ [...] ⇒

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 6
⇒ Rat

⇒ [...] ⇒

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 7

~~Es ist erforderlich, dass bei der Einführung neuer elektronischer Mautsysteme genügend Fahrzeuggeräte zur Verfügung stehen, um Diskriminierungen zwischen den betroffenen Unternehmen zu vermeiden.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 8

~~Insbesondere aufgrund der hohen Flexibilität und Anwendungsvielfalt der neuen Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik (GNSS bzw. GSM/GPRS) kann ihr Einsatz zur Mauterhebung den Anforderungen der neuen Gebührenpolitik gerecht werden, die in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten derzeit in Betracht gezogen wird. Die Technik erlaubt die Erfassung der pro Straßenkategorie zurückgelegten Kilometer, ohne dass teure Infrastrukturinvestitionen erforderlich wären. Außerdem ebnet sie den Weg für neue zusätzliche Sicherheitsfunktionen und Reisedienste wie den automatischen Unfallnotruf mit Positionsangabe des Fahrzeugs und Echtzeit-Informationen über die Verkehrsbedingungen, das Verkehrsaufkommen oder Fahrtzeiten. Im Bereich der Satellitenortung soll das von der Gemeinschaft im Jahr 2002 begonnene Galileo-Projekt der Terminplanung nach ab 2008 Informationsdienste bereitstellen, die die Qualität der gegenwärtigen Satellitennavigationssysteme übertreffen und sich optimal für die Telematik im Straßenverkehr eignen. Das als Vorläufersystem geplante europäische geostationäre Navigationssystem (EGNOS), welches bereits im Jahr 2004 in Betrieb gehen wird, erbringt eine vergleichbare Leistung. Diese innovativen Systeme könnten sich allerdings im Hinblick auf die Zuverlässigkeit von Kontrollen und die Betrugsbekämpfung als problematisch erweisen. Wegen der oben erwähnten beträchtlichen Vorteile wäre aber eine Anwendung der Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik bei der Einführung neuer elektronischer Mautsysteme grundsätzlich zu empfehlen.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 9 (angepasst)

⇒ Rat

⇒ [...] ⇒

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 10 (angepasst)

⇒ Rat

⇒ [...] ⇒

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 11

~~Die Kraftfahrer erwarten mit Recht eine höhere Dienstleistungsqualität der Straßeninfrastruktur vor allem im Bereich der Sicherheit — und eine erhebliche Verminderung der Staus an den Mautstellen, insbesondere zu Spitzenverkehrszeiten und an bestimmten Überlastungspunkten des Straßennetzes. Die Konzeption des europäischen elektronischen Mautdienstes muss dem Rechnung tragen. Des Weiteren sollte dafür gesorgt werden, dass die vorgesehenen Techniken und Komponenten, soweit technisch machbar, auch mit anderen Komponenten des Fahrzeugs, wie z. B. dem digitalen Fahrtenschreiber und Notrufdiensten, verbunden werden können. Intermodale Systeme sollten in einem späteren Stadium nicht ausgeschlossen sein.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 12

~~Die Möglichkeit des Zugangs zu weiteren, zukünftigen Anwendungen neben derjenigen zur Mauterhebung sollte durch eine entsprechende Schnittstelle sichergestellt werden.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 13

⇒ Rat

⇒ [...] ◉

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50, Erwägungsgrund 14

⇒ Rat

⇒ [...] ◉

↓ neu

⇒ Rat

⇒ [...] ◉

⇒ [...] ◉

⇒ Rat

(10) ⇒ [...] ◉ Nach einer gründlichen Bewertung der Kosten, des Nutzens und der technischen Hemmnisse sowie der dafür infrage kommenden Lösungen sollte künftig das Potenzial für die ⇒ Anwendung anderer aufstrebender Technologien bei der ◉ ⇒ [...] ◉ ⇒ elektronischen Mauterhebung ◉ ⇒ [...] ◉ ausgelotet werden. ⇒ Es ist wichtig, dass Maßnahmen durchgeführt werden, um die bestehenden Investitionen in die 5,8-GHz-Technologie vor dem negativen Einfluss anderer Technologien zu schützen. ◉

⌚ Rat

⌚ (10a) Unbeschadet der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen und des Wettbewerbsrechts sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, Vorkehrungen für die Förderung der elektronischen Mauterhebung und -abrechnung auszuarbeiten. ↗

↳ neu

⌚ Rat

⌚ [...] ↗

⌚ [...] ↗

(13) Probleme bei der Ermittlung von nicht Gebietsansässigen, die elektronische Mautsysteme rechtswidrig nutzen, beeinträchtigen die Weiterentwicklung dieser Systeme wie auch die umfassendere Anwendung des Nutzer- und Verursacherprinzips auf den Straßen der Union
⌚ „und deshalb müssen auch Wege gefunden werden, die betreffenden Personen zu ermitteln und ihre personenbezogenen Daten zu verarbeiten.“ ↗

⌚ Rat

⌚ Rat

(14) Aus Gründen der Kohärenz und des effizienten Ressourceneinsatzes sollten die Systeme für den Informationsaustausch über Personen, die die Straßenbenutzungsgebühren nicht zahlen, ↗
⌚ „und über ihre Fahrzeuge –“ ↗ dieselben Instrumente nutzen wie das System, das für den Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ genutzt wird.

¹ Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Abl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).

Rat

Rat

⇒ (14a) In einigen Mitgliedstaaten liegt eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren erst vor, wenn die Verpflichtung, die Straßenbenutzungsgebühr zu zahlen, dem Nutzer mitgeteilt wurde. Da diese Richtlinie diesbezüglich die nationalen Rechtsvorschriften nicht harmonisiert, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Richtlinie anzuwenden, um Nutzer und Fahrzeuge für die Zwecke der Mitteilung zu ermitteln. Diese erweiterte Anwendung sollte allerdings nur zulässig sein, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. ◉

⇒ [...] ◉

Rat

Rat

(16) Die Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden, der Kommission die für die Bewertung der Wirksamkeit und Effizienz des Informationsaustauschsystems über Fälle von Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren erforderlichen Informationen und Daten zu übermitteln. Die Kommission sollte verpflichtet werden, die gesammelten Daten und Informationen zu bewerten und erforderlichenfalls Änderungen der geltenden Rechtsvorschriften vorzuschlagen. ⇒ Die Kommission sollte ferner die Auswirkungen derartiger Änderungen auf den EETS-Markt – einschließlich kleiner und abgelegener EETS-Gebiete – prüfen und erforderlichenfalls weitere Maßnahmen vorschlagen. ◉

▼ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 15

~~Elektronische Mautsysteme tragen wesentlich zur Verringerung der Unfallgefahr und damit zur Erhöhung der Sicherheit des Straßenverkehrs, zur Verringerung der Bargeldzirkulation und insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung der Staus an den Mautstellen bei. Außerdem ermöglichen sie die Verringerung der negativen Umweltauswirkungen, die mit dem Anhalten und Wiederanlassen von Fahrzeugen und mit Staus sowie mit dem Bau neuer Mautstationen oder der Erweiterung bestehender Mautstellen verbunden sind.~~

▼ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 16 (angepasst)

~~Das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 enthält Zielvorgaben für die Sicherheit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs. Interoperablen intelligenten Verkehrsdiensten und systemen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 17 (angepasst)
⇒ Rat

(17) Die ~~⇒ [...] ⇒ Durchsetzung der Pflicht zur Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren, die Ermittlung des Fahrzeugs sowie des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, bei dem eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren festgestellt wurde, und die Erhebung der Informationen über den Nutzer für die Zwecke der Gewährleistung, dass der Mauterheber seinen Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden nachkommt, sind~~ ~~⇒~~ mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden. Bei dieser Verarbeitung muss die Einhaltung der ~~gemeinschaftlichen~~ Rechtsvorschriften ~~⇒~~ der Union ~~☒~~, insbesondere der ~~Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr¹~~ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates², der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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~~⁴, sichergestellt sein. Das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten wird in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt.

¹ ~~ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).~~

² ~~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 (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).~~

³ ~~Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).~~

⁴ ~~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. 37).~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 18

~~Für die automatische Abbuchung von Mautgebühren über Bankkonten oder Kredit-
Debetkartenkonten in der Gemeinschaft und in Drittstaaten ist ein voll funktionsfähiger
Zahlungsraum der Gemeinschaft ohne diskriminierende Gebühren Voraussetzung.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 19

~~Die in den Mitgliedstaaten in Betrieb genommenen elektronischen Mautsysteme sollten folgende
grundlegende Kriterien erfüllen: Das System sollte künftige Verbesserungen und Entwicklungen
der Technik und des Systems problemlos übernehmen können, ohne dass die älteren Modelle und
Methoden kostspielig ersetzt werden müssen, die Kosten für die Übernahme des Systems durch
gewerbliche und private Straßenbenutzer sollten im Vergleich zu den Vorteilen für die
Straßenbenutzer und die Gesellschaft insgesamt vernachlässigbar sein und die Einführung des
Systems in einem Mitgliedstaat sollte in keiner Hinsicht zu einer Diskriminierung der
Straßenbenutzer aus anderen Mitgliedstaaten gegenüber den nationalen Straßenbenutzern führen.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 20 (angepasst)

~~Da die Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme
innerhalb des Binnenmarkts und die Einrichtung eines europäischen elektronischen Mautdienstes
für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht
ausreichend erreicht werden können und daher aufgrund ihrer europäischen Tragweite besser auf
Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5
EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben
Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die
Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 21 (angepasst)

~~Die Einbindung interessierter Kreise (wie etwa Betreiber von Mautdiensten, Betreiber von Infrastrukturen, Elektronik- und Autoindustrie sowie Benutzer) in die Anhörungen der Kommission zu technischen und vertraglichen Aspekten der Schaffung des europäischen elektronischen Mautdienstes sollte vorgesehen werden. Gegebenenfalls sollte die Kommission auch nichtstaatliche Organisationen konsultieren, die auf den Gebieten des Schutzes der Privatsphäre, der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig sind.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 22 (angepasst)

~~Die Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes setzt die Aufstellung von Grundsätzen durch den mit dieser Richtlinie eingesetzten Ausschuss für elektronische Maut voraus.~~

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 23

- (18) Diese Richtlinie lässt die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt, Vorschriften für die Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen und entsprechende Steuervorschriften festzulegen.

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50, Erwägungsgrund 24

~~Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ erlassen werden~~

¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

↳ neu
⇒ Rat

(19) Um ⇒ [...] ⇒ den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über ⇒ die Fahrzeuge sowie die Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen, bei denen eine ⇒ Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren vorlag, zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, um ⇒ [...] ⇒ ⇒ Anhang II an Änderungen des Unionsrechts ⇒ anpassen zu können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

⇒ Rat
⇒ Rat

⇒(19a) Die Umsetzung dieser Richtlinie erfordert einheitliche Bedingungen für die Anwendung der technischen und administrativen Spezifikationen für den Einsatz von Verfahren und Schnittstellen zwischen den EETS-Akteuren in den Mitgliedstaaten, um die Interoperabilität zu erleichtern und sicherzustellen, dass die nationalen Mauterhebungsmärkte gleichwertigen Regeln unterworfen sind. Um für einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie zu sorgen und die betreffenden technischen und administrativen Spezifikationen festzulegen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates² ausgeübt werden. ⇒

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1

² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren.

↳ neu

⇒ Rat

⇒ [...] ⇒

- (21) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang V Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinie in innerstaatliches Recht und für deren Anwendung unberührt lassen.
- (22) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates angehört¹ –

¹ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)
⇒ neu
⌚ Rat

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⌚ KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN ⌚

Artikel 1

Ziel ☒ Gegenstand ☐ und Anwendungsbereich

⌚ Rat

- (1) In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme ⇒ und die Erleichterung des grenzüberschreitenden ⌚ Austauschs von Fahrzeugregisterdaten in Bezug auf die Fahrzeuge sowie die Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen, bei denen eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren festgestellt wurde, ⌚ ⇔ in der Gemeinschaft ☒ Union ☐ festgelegt. Sie gilt für ⌚ [...] ⌚ alle Arten von Straßenbenutzungsgebühren im gesamten gemeinschaftlichen Straßennetz ☒ der Union ☐ einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und nachgeordneten Straßen sowie Bauwerke wie Tunnel und Brücken sowie Fähren.

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,

S. 50 (angepasst)

⇒ neu

⇒ Rat

⇒ Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Entscheidung von Mitgliedstaaten, auf bestimmte Fahrzeugarten Gebühren zu erheben, die Höhe dieser Gebühren festzusetzen und den Zweck der Gebührenerhebung zu bestimmen. ⇪

(2) ⇒ [...] C ⇒ Die Artikel 3 bis 4p gelten C nicht für:

a) Mautsysteme ⇒ [...] C ⇒ „bei denen es sich nicht um elektronische Mautsysteme im Sinne des Artikels 2 Buchstabe db handelt C“;

b) elektronische Mautsysteme, die einen Einbau fahrzeugseitiger Geräte nicht erforderlich machen;

(eb) kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen ⇒ [...] C ⇒ der Artikel 3 bis 4p C außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden:

⇒ Rat (angepasst)

⇒ Rat

⇒ [...] C

⇒ (2a) Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Parkgebühren. C

(3) ~~Zur Verwirklichung des in Absatz 1 genannten Das Ziels wird ein~~ ~~☒~~ der Interoperabilität eines ~~☒ „europäischer elektronischer Mautdienst“ elektronischen Mautsystems~~ ~~☒~~ in der Union ~~geschaffen~~ ~~☒~~ wird durch den europäischen elektronischen Mautdienst (*European Electronic Toll Service – EETS*) verwirklicht ~~☒~~ ~~Dieser Mautdienst~~, der die nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten ergänzt, ~~gewährleistet, dass die in den Mitgliedstaaten bereits vorhandenen und die künftig gemäß dieser Richtlinie eingeführten Mautsysteme für den Nutzer gemeinschaftsweit interoperabel sind~~.

 Rat

⌚ (4) Ist nach nationalem Recht eine Mitteilung an den Nutzer über das Bestehen einer Zahlungspflicht vorgeschrieben, bevor eine Nichtzahlung festgestellt werden kann, so können die Mitgliedstaaten diese Richtlinie auch anwenden, um den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs zu ermitteln, sofern alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- b) Es gibt keine anderen Mittel, den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs zu ermitteln, und
- c) die Mitteilung an den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs über das Bestehen einer Zahlungspflicht ist nach nationalem Recht eine verbindlich vorgeschriebene Stufe des Verfahrens für die Zahlung der Straßenbenutzungsgebühren.

(5) Hat sich ein Mitgliedstaat für die Anwendung des Absatzes 4 entschieden, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Folgeverfahrensschritte in Bezug auf die Pflicht zur Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren ausschließlich von Behörden durchgeführt werden. Bezugnahmen auf die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in dieser Richtlinie umfassen alle unter Absatz 4 fallenden Fälle, wenn der Mitgliedstaat, in dem es zur Nichtzahlung gekommen ist, diesen Absatz anwendet. ☈

↳ Rat
⇒ Rat
⇓ neu

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

a) **⇒ [...] C ⇒ "Mautdienst"** einen Dienst, der es Nutzern mit nur einem Vertrag und, sofern erforderlich, einem Bordgerät ermöglicht, ein Fahrzeug in einem oder mehreren EETS-Gebieten zu nutzen. Er schließt insbesondere Folgendes ein:

- = die Bereitstellung maßgeschneiderter Bordgeräte und die Aufrechterhaltung ihrer Funktionalität;
- = die Garantie, dass dem Mauterheber die von dem Nutzer zu entrichtende Maut gezahlt wird;
- = die Bereitstellung der Zahlungsmöglichkeiten für den Nutzer oder das Akzeptieren einer bestehenden Zahlungsmöglichkeit;
- = die Mauterhebung beim Nutzer;
- = die Verwaltung der Kundenbeziehungen mit dem Nutzer;
- = die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheits- und Datenschutzregelungen für die Mautsysteme; C

⌚ Rat

⌚ (aa) "Mautdiensteanbieter" eine Rechtsperson, die in einem oder mehreren EETS-Gebieten Mautdienste für eine oder mehrere Fahrzeugklassen erbringt. ⚖

↳ neu

⌚ Rat

b) "Mauterheber" eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem ⚖ [...] ⚖ ⚖ EETS-Gebiet ⚖ ⚖ [...] ⚖ ⚖ eine Maut ⚖ erhebt;

⌚ ba) "künftiger Mauterheber" eine öffentlich-rechtliche oder private Rechtsperson, die als zukünftiger Mauterheber in einem künftigen EETS-Gebiet benannt worden ist; ⚖

c) "EETS-Anbieter" eine Stelle, die einem EETS-Nutzer ⚖ [...] ⚖ Zugang zum EETS gewährt und der im Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist;

d) "EETS-Nutzer" eine natürliche oder juristische Person, die mit einem EETS-Anbieter einen Vertrag schließt, um Zugang zum EETS zu erhalten;

⌚ da) "EETS" den Mautdienst, der einem EETS-Nutzer von einem EETS-Anbieter in einem oder mehreren Mautgebieten im Rahmen eines Vertrags erbracht wird;

(db) "elektronisches Mautsystem" ein Mauterhebungssystem, in dem die Pflicht des Nutzers zur Zahlung der Maut ausschließlich durch die automatische Erfassung der Anwesenheit des Fahrzeugs an einem bestimmten Ort durch Fernkommunikation mit dem Bordgerät im Fahrzeug oder durch eine automatische Kennzeichnenerkennung ausgelöst wird und mit ihr verbunden ist; ⚖

e) " ⚖ [...] ⚖ ⚖ EETS-Gebiet ⚖ " eine Straße, ein Straßennetz oder eine Struktur (Brücken, Tunnel, Fähren u. a.), für die eine Maut ⚖ [...] ⚖ ⚖ über ein elektronisches Mautsystem ⚖ erhoben wird;

f) "Bordgeräte" sämtliche **↳ im Rahmen des Mautdienstes bereitgestellten** **C Hardware- und Softwarekomponenten, die **↳ [...] C** für die Sammlung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut** **↳ sind oder mitgeführt werden.** Bei einem Bordgerät kann es sich um ein Einzelgerät oder ein integriertes System handeln **C** ;

↳ fa) "Hauptdiensteanbieter" einen Mautdiensteanbieter mit spezifischen Pflichten (etwa der Pflicht, mit allen interessierten Nutzern Verträge abzuschließen) oder spezifischen Rechten (etwa einer spezifischen Vergütung oder einem garantierten Vertrag mit langer Laufzeit), die sich von den Rechten und Pflichten der übrigen Diensteanbieter unterscheiden;

fb) "Interoperabilitätskomponenten" Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplett Materialbaugruppen, die in das EETS-System integriert sind oder integriert werden sollen und von denen die Interoperabilität des Dienstes direkt oder indirekt abhängt; hierbei kann es sich sowohl um materielle als auch um immaterielle Produkte wie Software handeln;

fc) "Gebrauchstauglichkeit" die Fähigkeit einer repräsentativ im EETS integrierten Interoperabilitätskomponente, während des Betriebs in Verbindung mit dem System des Mauterhebers ein bestimmtes Leistungsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten;

fe) "Maut-Basisdaten" die vom zuständigen Mauterheber vorgegebenen Informationen, die für die Berechnung der für den Verkehr eines Fahrzeugs in einem bestimmten Mautgebiet fälligen Maut und für die Durchführung der Mauttransaktion erforderlich sind;

ff) "Mautbuchungsnachweis": eine Meldung an den Mauterheber, in der die Anwesenheit eines Fahrzeugs in einem EETS-Gebiet entsprechend dem zwischen dem Mautdiensteanbieter und dem Mauterheber vereinbarten Format bestätigt wird;

fg) "Parameter für die Fahrzeugklassifizierung" Informationen zum Fahrzeug, anhand derer – auf der Grundlage der Maut-Basisdaten – die Maut berechnet wird.

fh) "betriebliche Abwicklung" das vom Mauterheber, einer Gruppe von Mauterhebern, die eine Interoperabilitätsplattform eingerichtet haben, oder dem EETS-Anbieter für die Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Informationen im Rahmen eines elektronischen Mautsystems genutzte zentrale elektronische System;

fi) "grundlegend modifiziertes System" ein vorhandenes elektronisches Mautsystem, das dergestalt modifiziert wurde oder wird, dass die EETS-Anbieter Änderungen an den in Betrieb befindlichen Interoperabilitätskomponenten – wie zum Beispiel eine Neuprogrammierung oder Neuerprobung des Bordgeräts oder eine Anpassung der Schnittstellen ihrer betrieblichen Abwicklung – vornehmen müssen, und das eine erneute Akkreditierung erfordert;

fj) "Akkreditierung" das vom Mauterheber festgelegte und verwaltete Verfahren, das ein EETS-Anbieter durchlaufen muss, bevor er für die Bereitstellung des EETS in einem EETS-Gebiet zugelassen wird; C

g) C "Maut" und C "Straßenbenutzungsgebühr" die Gebühr, die von einem Straßenbenutzer für den Verkehr auf einer Straße, einem Straßennetz, einer Struktur, wie z. B. einer Brücke, einem Tunnel oder einer Fähre, entrichtet werden muss;

h) "Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren" die C [...] C strafbare Handlung C, die in der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren C durch einen Straßenbenutzer C [...] C in einem Mitgliedstaat C besteht, wie sie in den in diesem Mitgliedstaat geltenden Vorschriften definiert ist C;

↓ neu
C Rat

i) "Zulassungsmitgliedstaat" den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert ist, C [...] C C das der Pflicht zur Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren unterliegt C;

↓ neu
C Rat

j) "nationale Kontaktstelle" die benannte zuständige Behörde C eines Mitgliedstaats C für den C grenzüberschreitenden C Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten;

↓ neu
C Rat

k) "automatisierte Suche" ein Verfahren für den Online-Zugang zur Abfrage der Datenbanken eines, mehrerer oder aller Mitgliedstaaten C [...] C;

⇒ Rat

l) "Fahrzeug" ⇒ [...] C ⇒ ein C Kraftfahrzeug ⇒ [...] C ⇒ oder eine Fahrzeugkombination, C das ⇒ bzw. die C ⇒ [...] C zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße ⇒ bestimmt ist oder C verwendet wird;

↓ neu

m) "Halter" die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist, im Sinne des Rechts des Zulassungsmitgliedstaats;

⇒ Rat

n) "schweres Nutzfahrzeug" ein ⇒ [...] C Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen ⇒ [...] C;

↓ neu

⇒ Rat

o) "leichtes Nutzfahrzeug" ⇒ [...] C ⇒ ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen C.

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)
⇒ neu
⌚ Rat

Artikel 2 3

Technische Lösungen

- (1) Alle neuen elektronischen Mautsysteme, ⇒ die den Einbau oder die Verwendung von
⌚ Bordgeräten C erfordern ⇔ ~~die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden~~,
nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der ☒ in Anhang IV aufgeführten ☒
folgenden⌚ folgenden C Techniken:⌚ [...] C
- ⌚ a) Satellitenortung;
- b) Mobilfunk;
- c) 5,8-Ghz-Mikrowellentechnik. C
- ⇒ Vorhandene elektronische Mautsysteme, die⌚ [...] C⌚ die Anbringung und Nutzung
von Bordgeräten erfordern und andere Techniken verwenden, müssen die in Unterabsatz 1
aufgeführten Anforderungen erfüllen C⌚ [...] C, wenn substantielle technische
Verbesserungen vorgenommen werden. ⇔
- a) Satellitenortung;
- b) Mobilfunk nach der GSM/GPRS Norm (GSM TS 03.60/23.060);
- c) Mikrowellentechnik (5,8 GHz).

-
- | |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Rat (angepasst) |
| <input type="checkbox"/> Rat |

⌚ (1a) Die Kommission fordert die betreffenden Normungsgremien nach dem Verfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ auf, zügig Normen für elektronische Mautsysteme im Hinblick auf die in Absatz 1 Unterabsatz 1 aufgeführten Techniken und die Technik der automatische Kennzeichenerkennung festzulegen und sie erforderlichenfalls zu aktualisieren. Die Kommission verlangt, dass die Normungsgremien die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten gewährleisten. ☈

- | |
|---|
| <input type="checkbox"/> neu |
| <input checked="" type="checkbox"/> Rat |

(2) Bordgeräte, die Satellitenortungstechnik verwenden ☈ und nach dem [Abl. bitte Datum einsetzen: 30 Monate nach dem Zeitpunkt des Inkraftretens] auf den Markt gebracht werden ☈, müssen mit den über das Satellitennavigationssystem Galileo bereitgestellten Ortungsdiensten ☈ [...] ☈ kompatibel sein.

⌚ [...] ☈

¹ Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (Abl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

(2) Der europäische elektronische Mautdienst wird gemäß Artikel 3 Absatz 1 in Dienst gestellt. Die Betreiber stellen den interessierten Nutzern nach dem in Artikel 3 Absatz 4 festgelegten Zeitplan Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereit, die sich für alle in den Mitgliedstaaten eingesetzten elektronischen Mautsysteme, bei denen die in Absatz 1 genannten Techniken zum Einsatz kommen, und für alle Fahrzeugarten eignen. Diese Geräte müssen zumindest interoperabel und in der Lage sein, mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen Systemen, bei denen eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Techniken eingesetzt werden, zu kommunizieren. Die genauen Regelungen hierfür legt der in Artikel 5 Absatz 1 genannte Ausschuss fest, wozu auch Regelungen gehören, mit denen erreicht werden soll, dass der Nachfrage interessierter Nutzer nach fahrzeugseitigen Geräten entsprochen werden kann.

↓ neu
⇒ Rat

(4) Bordgeräte können eigene Hard- und Software verwenden oder Elemente anderer, im Fahrzeug befindlicher Hardware und Software nutzen, oder beide Möglichkeiten kombinieren. Für die Kommunikation mit anderen Hardwaresystemen im Fahrzeug können Bordgeräte andere als die in ⇒ [...] C ⇒ Absatz 1 Unterabsatz 1 C aufgeführte Technik verwenden ⇒, sofern die Sicherheit, die Dienstequalität und der Schutz der Privatsphäre gewährleistet sind. C

⇒ EETS-Bordgeräte dürfen andere Dienste als Mautdienste ermöglichen, sofern der Betrieb dieser Dienste sich nicht auf die Mautdienste in einem EETS-Gebiet auswirkt. C

(5) ~~Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, auf Satellitenordnung oder Mobilfunk gestützte Elemente elektronischer Mautsysteme für leichte Nutzfahrzeuge einzuführen, ist es den EETS-Anbietern bis zum 31. Dezember 2027~~ ~~[...]~~ gestattet, Nutzern leichter Nutzfahrzeuge Bordgeräte, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik verwendet werden ~~können zur Verfügung zu stellen, damit sie in EETS-Gebieten, die keine auf Satellitenortung oder Mobilfunk gestützten Techniken erfordern, verwendet werden können.~~

▼ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)

⇒ neu

(3) ~~Es wird empfohlen, bei neuen elektronischen Mautsystemen, die nach Annahme dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, die Satellitenortungs- und die Mobilfunktechnik gemäß Absatz 1 einzusetzen. Die Kommission wird in Zusammenarbeit mit dem in Artikel 5 Absatz 1 genannten Ausschuss bis 31. Dezember 2009 einen Bericht über die mögliche Umstellung von Systemen, die andere Techniken nutzen, auf Systeme, bei denen diese Techniken eingesetzt werden, vorlegen. Dieser Bericht enthält eine Studie über die Nutzung der in Absatz 1 genannten Techniken sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse. Gegebenenfalls fügt die Kommission dem Bericht einen an das Europäische Parlament und den Rat gerichteten Vorschlag für eine Strategie zur Umstellung der Systeme bei.~~

(4) ~~Unbeschadet des Absatzes 1 kann das fahrzeugseitige Erfassungsgerät auch für andere Techniken geeignet sein, sofern dies nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Nutzer oder zu einer Diskriminierung einzelner Nutzer führt. Gegebenenfalls kann das fahrzeugseitige Erfassungsgerät auch mit dem digitalen Fahrtenschreiber des Fahrzeugs verbunden werden.~~

(5) ~~Verfügen die Mitgliedstaaten über Mautsysteme, so ergreifen sie die erforderlichen Maßnahmen, durch die eine breitere Nutzung von elektronischen Mautsystemen bewirkt werden kann. Sie sind bestrebt, sicherzustellen, dass spätestens ab 1. Januar 2007 an jeder Mautstelle mindestens 50 % der Fahrzeuge elektronische Mautsysteme nutzen können. Unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit können die für die elektronische Mauterhebung genutzten Fahrspuren auch für andere Arten der Mauterhebung genutzt werden.~~

(6) Durch die Arbeiten an der Interoperabilität der bestehenden elektronischen Mauterhebungstechniken, die im Rahmen des europäischen elektronischen Mautdienstes durchgeführt werden, muss gewährleistet werden, dass diese Techniken mit den in Absatz 1 genannten Techniken und den dazugehörigen Geräten vollständig kompatibel und ihre Schnittstellen aneinander angepasst sind.

• Rat (angepasst)

• [...]

Artikel 3

Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes

(1) Für das gesamte Straßennetz der Gemeinschaft, für das elektronisch Maut- oder Straßenbenutzungsgebühren erhoben werden, wird ein europäischer elektronischer Mautdienst eingerichtet. Dieser elektronische Mautdienst beruht auf einem vertraglichen Regelwerk, das es allen Betreibern und/oder Emittenten ermöglicht, den Dienst zu erbringen, sowie auf einer Reihe technischer Normen und Anforderungen und einem einzigen Vertrag zwischen den Kunden und den Betreibern und/oder Emittenten, die den Dienst anbieten. Dieser Vertrag, der mit dem Betreiber eines beliebigen Teils dieses Netzes und/oder mit dem Emittenten geschlossen werden kann, verschafft Zugang zu dem Mautdienst für das gesamte Netz.

(4) Verfügen die Mitgliedstaaten über nationale Systeme zur elektronischen Mauterhebung, so sorgen sie dafür, dass die Betreiber und/oder Emittenten ihren Kunden den europäischen elektronischen Mautdienst nach folgendem Zeitplan anbieten:

— a) für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die für die Beförderung von mehr als neun Personen (Fahrer + acht Personen) zugelassen sind, spätestens drei Jahre, nachdem die in Artikel 4 Absatz 4 genannten Entscheidungen über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes getroffen worden sind;

— b) für alle anderen Fahrzeugarten spätestens fünf Jahre, nachdem die in Artikel 4 Absatz 4 genannten Entscheidungen über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes getroffen worden sind.

⌚ Rat (angepasst)

⌚ [...] ⚖

▼ 219/2009 Artikel 1 und Anhang 7
Nummer 7

(2) Gegebenenfalls kann dieser Anhang aus technischen Gründen angepasst werden. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

▼ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)
⌚ Rat (angepasst)

⌚ [...] ⚖

▼ 219/2009 Artikel 1 und Anhang 7
Nummer 7

(4) Die Kommission trifft Entscheidungen über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Diese Entscheidungen werden nur getroffen, wenn entsprechend einer Bewertung auf der Grundlage geeigneter Untersuchungen alle Voraussetzungen dafür gegeben sind, dass die Interoperabilität in jeder Hinsicht — einschließlich technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Voraussetzungen — funktioniert.

~~(5) Die Kommission trifft technische Entscheidungen über die Bereitstellung des europäischen elektronischen Mautdienstes. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

▼ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50
⇒ neu
⌚ Rat

⌚ [...]⌚

• **KAPITEL II**

ALLGEMEINE EETS-GRUNDSÄTZE

Artikel 4

Registrierung der EETS-Anbieter

Jeder Mitgliedstaat legt ein Verfahren zur Registrierung der EETS-Anbieter fest. Er registriert die in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Antragsteller, die nachweisen können, dass sie folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Sie sind gemäß der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert.
- b) Sie weisen nach, dass sie über die technische Ausrüstung und über die EG-Erklärung oder das EG-Zertifikat zur Bescheinigung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen verfügen.
- c) Sie weisen ihre Befähigung zur Bereitstellung elektronischer Mautdienste oder Kompetenz in dafür relevanten Bereichen nach.
- d) Sie verfügen über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit.
- e) Sie verfügen über einen globalen Risikomanagementplan, der mindestens alle zwei Jahre im Rahmen eines Audits geprüft wird.
- f) Sie bieten Gewähr für Zuverlässigkeit.

Artikel 4a

Pflichten der EETS-Anbieter

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von ihnen registrierten EETS-Anbieter innerhalb von 36 Monaten nach ihrer Registrierung Verträge abschließen, die alle EETS-Gebiete von mindestens vier Mitgliedstaaten abdecken. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die betreffenden EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach dem Abschluss des ersten Vertrags in einem bestimmten Mitgliedstaat Verträge über sämtliche EETS-Gebiete in diesem Mitgliedstaat abschließen, mit Ausnahme der EETS-Gebiete, in denen die zuständigen Mauterheber die Bestimmungen des Artikels 4b Absatz 3 nicht einhalten.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von ihnen registrierten EETS-Anbieter jederzeit die Abdeckung aller EETS-Gebiete aufrechterhalten, sobald sie für diese Gebiete Verträge abgeschlossen haben. Sie ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein EETS-Anbieter, der nicht in der Lage ist, die Abdeckung eines EETS-Gebiets aufrechtzuerhalten, weil der Mauterheber die Bestimmungen des Artikels 4b Absatz 2 oder des Artikels 4j Absatz 3 nicht einhält, die Abdeckung des betreffenden Gebiets so bald wie möglich wiederherstellt.
- (3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von ihnen registrierten EETS-Anbieter Informationen über die Abdeckung der EETS-Gebiete und alle Änderungen daran veröffentlichen.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass erforderlichenfalls EETS-Anbieter, die sie registriert haben oder die in ihrem Hoheitsgebiet EETS erbringen, die EETS-Nutzer mit Bordgeräten ausstatten, die die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Richtlinie, der in Artikel 4i Absatz 4 und in Artikel 4j Absatz 7 aufgeführten Rechtsakte sowie der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und der Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates² erfüllen. Sie können von den betreffenden EETS-Anbietern Nachweise dafür verlangen, dass diese Anforderungen erfüllt sind.

(7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die EETS-Anbieter, die in ihrem Hoheitsgebiet EETS erbringen, Listen der gesperrten Bordgeräte hinsichtlich ihrer EETS-Verträge mit ihren EETS-Nutzern führen. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Listen unter strenger Einhaltung der Datenschutzvorschriften der Union, wie sie unter anderem in der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG niedergelegt sind, geführt werden.

(8) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von ihnen registrierten EETS-Anbieter ihre Vertragspolitik gegenüber EETS-Nutzern bekanntmachen.

(10) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass EETS-Anbieter, die in ihrem Hoheitsgebiet EETS bereitstellen, den Mauterhebern die Informationen zur Verfügung stellen, die diese benötigen, um die Maut für die Fahrzeuge der EETS-Nutzer zu berechnen und anzuwenden, oder den Mauterhebern alle Informationen zur Verfügung zu stellen, anhand deren sie die Berechnung der von den EETS-Anbietern auf die Fahrzeuge der EETS-Nutzer angewandten Maut überprüfen können.

¹ Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (Abl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

² Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (Abl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79).

(12) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die EETS-Anbieter, die in ihrem Hoheitsgebiet EETS bereitstellen, mit den Mauterhebern bei ihren Bemühungen, mutmaßliche Zuwiderhandelnde zu identifizieren, zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Fällen, in denen der Verdacht der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren durch einen Straßenbenutzer besteht, der Mauterheber in der Lage ist, vom EETS-Anbieter die Daten in Bezug auf das an der mutmaßlichen Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren beteiligte Fahrzeug und auf den Eigentümer dieses Fahrzeugs, der Kunde des betreffenden EETS-Anbieters ist, zu erhalten. Diese Daten werden unmittelbar vom EETS-Anbieter zur Verfügung gestellt.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Mauterheber diese Daten keinem anderen Mautdiensteanbieter offenlegt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Fällen, in denen der Mauterheber und der Mautdiensteanbieter eine Einheit bilden, die Daten ausschließlich für die Zwecke der Ermittlung mutmaßlicher Zuwiderhandelnder oder gemäß Artikel 8 Absatz 2a verwendet werden.

(13) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der in ihrem Hoheitsgebiet für ein EETS-Gebiet verantwortliche Mauterheber in der Lage ist, von einem EETS-Anbieter die Daten zu allen Fahrzeugen zu erhalten, deren Eigentümer oder Halter Kunden des Anbieters sind, die in einem bestimmten Zeitraum in dem EETS-Gebiet gefahren sind, für das der EETS-Anbieter verantwortlich ist, sowie Daten, die sich auf die Eigentümer oder Halter dieser Fahrzeuge beziehen, soweit der Mauterheber diese Daten benötigt, um seinen Pflichten gegenüber den Steuerbehörden nachzukommen. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der EETS-Anbieter die verlangten Daten spätestens zwei Tag nach Eingang der betreffenden Anfrage bereitstellt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Mauterheber diese Daten nicht einem anderen Mautdiensteanbieter offenlegt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Fällen, in denen der Mauterheber und der Mautdiensteanbieter eine Einheit bilden, die Daten ausschließlich für die Zwecke der Einhaltung der Pflichten des Mauterhebers gegenüber den Steuerbehörden verwendet werden.

(14) Die den Mauterhebern von den EETS-Anbietern bereitgestellten Daten werden unter Einhaltung der Vorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2016/679 sowie der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 2002/58/EG und (EU) 2016/680 behandelt.

(17) Die Kommission erlässt spätestens bis zum [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Pflichten der EETS-Anbieter in Bezug auf Folgendes näher zu bestimmen:

- die Modalitäten für die in Absatz 3 aufgeführte Veröffentlichung;
- die Überwachung ihrer Dienstequalität und ihrer Zusammenarbeit mit den Mauterhebern durch Kontrollprüfungen;
- die Zusammenarbeit mit den Mauterhebern bei der Durchführung von Tests der Systeme der Mauterheber;
- die Erbringung von Diensten und die technische Unterstützung der EETS-Nutzer sowie die Personalisierung von Bordgeräten;
- die Rechnungsstellung an die EETS-Nutzer;
- die Informationen nach Absatz 10, die die EETS-Anbieter den Mauterhebern bereitstellen müssen;
- die Unterrichtung der EETS-Nutzer über das festgestellte Fehlen von Mautbuchungsnachweisen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

Rechte und Pflichten der Mauterheber

- (1) Wenn ein EETS-Gebiet nicht den technischen und verfahrensmäßigen EETS-Interoperabilitätsbedingungen nach Maßgabe dieser Richtlinie genügt, trifft der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet das EETS-Gebiet gelegen ist, die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der verantwortliche Mauterheber das Problem gemeinsam mit den Beteiligten beurteilt und, soweit er dafür zuständig ist, Korrekturmaßnahmen ergreift, um die EETS-Interoperabilität des Mautsystems zu gewährleisten. Erforderlichenfalls aktualisiert der Mitgliedstaat das in Artikel 4o Absatz 1 Buchstabe a aufgeführte Register.
- (2) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jeder Mauterheber, der für ein EETS-Gebiet im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats verantwortlich ist, eine EETS-Gebietsvorgabe ausarbeitet und aufrechterhält, in der die allgemeinen Bedingungen für EETS-Anbieter für den Zugang zu ihren EETS-Gebieten nach Maßgabe des in Absatz 11 aufgeführten Rechtsakts niedergelegt sind.
- Wird im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein neues elektronisches Mauterhebungssystem eingerichtet, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der für dieses System verantwortliche künftige Mauterheber die EETS-Gebietsvorgabe rechtzeitig veröffentlicht, damit die interessierten EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des neuen Systems akkreditiert werden können, wobei der Dauer des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4j Absatz 3 angemessen Rechnung zu tragen ist.

Wird ein System für die elektronische Mauterhebung im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats grundlegend modifiziert, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der für das System verantwortliche Mauterheber die überarbeitete EETS-Gebietsvorgabe rechtzeitig veröffentlicht, damit die bereits akkreditierten EETS-Anbieter ihre Interoperabilitätskomponenten an die neuen Anforderungen anpassen und gegebenenfalls spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des modifizierten Systems erneut akkreditiert werden können, wobei der Dauer des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4j Absatz 3 angemessen Rechnung zu tragen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die für EETS-Gebiete in ihrem Hoheitsgebiet verantwortlichen Mauterheber auf nichtdiskriminierender Grundlage jeden EETS-Anbieter akzeptieren, der die EETS-Bereitstellung in dem bzw. den betreffenden EETS-Gebiet(en) beantragt.

Können sich ein Mauterheber und ein EETS-Anbieter nicht einigen, so kann die das betreffende Mautgebiet zuständige Vermittlungsstelle mit der Angelegenheit befasst werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Verträgen zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter über die EETS-Bereitstellung auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats die Möglichkeit vorgesehen ist, dass die Maut dem EETS-Nutzer unmittelbar vom EETS-Anbieter in Rechnung gestellt wird. Die Mitgliedstaaten können dem Mauterheber gestatten, zu verlangen, dass der EETS-Anbieter die Rechnungen für die Nutzer im Namen und im Auftrag des Mauterhebers ausstellt.

- (6) Die Maut, die Mauterheber den EETS-Nutzern berechnen, darf nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut liegen. Dies lässt das Recht der Mitgliedstaaten, Rabatte oder Nachlässe einzuführen, um die Verwendung der elektronischen Mautzahlung zu fördern, unberührt. Alle Rabatte oder Nachlässe, die den Nutzern von Bordgeräten von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber angeboten werden, müssen transparent, öffentlich bekannt und unter den gleichen Bedingungen für die Kunden der EETS-Anbieter verfügbar sein.
- (7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Mauterheber in ihren EETS-Gebieten alle betriebsbereiten Bordgeräte der EETS-Anbieter, zu denen sie vertragliche Beziehungen unterhalten, akzeptieren, wenn diese Geräte gemäß dem in Artikel 4j Absatz 8 aufgeführten Rechtsakt zertifiziert worden sind und nicht in der in Artikel 4a Absatz 7 genannten Liste als gesperrt vermerkt sind.
- (10) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Mauterheber auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung mit EETS-Anbietern oder Herstellern oder notifizierten Stellen zusammenarbeiten, um die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten in ihren Mautgebieten zu prüfen.
- (11) Die Kommission erlässt spätestens bis zum [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Mindestangaben in der EETS-Gebietsvorgabe festzulegen, einschließlich
- der Anforderungen an die EETS-Anbieter,
 - der Verfahrensbedingungen unter Einschluss der Geschäftsbedingungen,
 - des Verfahrens zur Akkreditierung der EETS-Anbieter und
 - der Maut-Basisdaten,

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

(12) Die Kommission erlässt spätestens bis zum [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Pflichten der Mauterheber in Bezug auf Folgendes näher zu bestimmen:

- das Akzeptieren von EETS-Anbietern in den EETS-Gebieten, für die sie verantwortlich sind,
- die Maßnahmen, die im Fall eines dem Mauterheber anzulastenden Nichtfunktionierens des EETS zu ergreifen sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

Artikel 4c

Vergütung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die EETS-Anbieter einen Anspruch auf eine Vergütung durch den Mauterheber haben.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Methode zur Festlegung der Vergütung für die EETS-Anbieter transparent und für alle für ein bestimmtes EETS-Gebiet akkreditierten EETS-Anbieter gleich ist. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Methode als Teil der Geschäftsbedingungen in der EETS-Gebietsvorgabe veröffentlicht wird.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in EETS-Gebieten mit einem Hauptdiensteanbieter die Methode für die Berechnung der Vergütung für die EETS-Anbieter der gleichen Struktur folgt wie bei der Vergütung vergleichbarer, vom Hauptdiensteanbieter geleisteter Dienste. Der Betrag der Vergütung für die EETS-Anbieter kann sich insoweit von der Vergütung für den Hauptdiensteanbieter unterscheiden, als dies durch Folgendes gerechtfertigt ist:

- a) die Kosten für spezifische Anforderungen und die Pflichten des Hauptdiensteanbieters, die nicht für die EETS-Anbieter gelten;
- b) den Umstand, dass von der Vergütung für die EETS-Anbieter die Fixkosten abzuziehen sind, die vom Mauterheber auf der Grundlage der Kosten, die ihm für die Bereitstellung, den Betrieb und die Aufrechterhaltung eines EETS-konformen Systems in seinem Mautgebiet entstanden sind – einschließlich der Kosten für die Akkreditierung –, auferlegt werden, soweit diese Kosten nicht in der Maut einbegriffen sind.

Artikel 4d

Maut

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass wenn bei der Festlegung der für ein bestimmtes Fahrzeug geltenden Maut die Fahrzeugklassifizierung des EETS-Anbieters und die des Mauterhebers voneinander abweichen, die Klassifizierung des Mauterhebers maßgebend ist, es sei denn, es ist ein Irrtum nachweisbar.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Mauterheber berechtigt ist, vom EETS-Anbieter die Zahlung für alle nachgewiesenen Mautbuchungsnachweise und alle nachgewiesenen nicht übermittelten Mautbuchungsnachweise in Bezug auf jedes von diesem EETS-Anbieter verwaltete Nutzerkonto zu verlangen.
- (3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass EETS-Anbieter, die einem Mauterheber eine Liste gesperrter Bordgeräte im Sinne von Artikel 4a Absatz 7 übermittelt haben, nicht für durch die Verwendung solcher gesperrten Bordgeräte fällige Maut haften. Mauterheber und EETS-Anbieter vereinbaren die Anzahl der Einträge in die Liste gesperrter Bordgeräte, das Format der Liste und die Häufigkeit ihrer Aktualisierung.

- (4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bei mikrowellengestützten Mautsystemen die Mauterheber den EETS-Anbietern die Buchungsnachweise für Maut, die für ihre jeweiligen EETS-Nutzer angefallen ist, übermitteln.
- (5) Die Kommission erlässt spätestens bis zum [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Einzelheiten für die Klassifizierung der Fahrzeuge für die Festlegung der geltenden Gebührenregelung – einschließlich aller für die Einführung dieser Regelungen erforderlichen Verfahren – festzulegen. Die vom EETS-System unterstützten Parameter für die Fahrzeugklassifizierung dürfen die Wahl der Gebührenregelung durch die Mauterheber nicht einschränken. Die Kommission sorgt für ausreichende Flexibilität, damit die Klassifizierungsparameter für das EETS entsprechend dem erwarteten künftigen Bedarf weiterentwickelt werden können. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

Artikel 4e

Buchführung

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Rechtspersonen, die Mautdienste erbringen, Buchungsunterlagen führen, die eine klare Unterscheidung zwischen den Kosten und Einnahmen, die mit der Erbringung des Mautdienstes zusammenhängen, und den Kosten und Einnahmen, die mit anderen Tätigkeiten verbunden sind, vornehmen. Die Informationen über die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Mautdiensteerbringung werden auf Anfrage der jeweiligen Vermittlungsstelle oder Justizbehörde bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten treffen darüber hinaus die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Quersubventionen zwischen den in der Funktion des Mautdiensteanbieters durchgeführten Tätigkeiten und anderen Tätigkeiten ausgeschlossen sind.

Artikel 4f

Rechte und Pflichten der EETS-Nutzer

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die EETS-Nutzer den EETS über einen EETS-Anbieter abonnieren können, wobei die Staatsangehörigkeit, der Staat des Wohnsitzes bzw. der Niederlassung und der Staat, in dem das Fahrzeug registriert ist, nicht von Belang sind. Bei Vertragsabschluss werden die EETS-Nutzer gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 angemessen über die Behandlung ihrer personenbezogenen Daten sowie über ihre Rechte aufgrund der geltenden Datenschutzvorschriften unterrichtet.

(6) Mit der Zahlung der Maut an seinen EETS-Anbieter gilt, dass der EETS-Nutzer seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem zuständigen Mauterheber erfüllt hat.

(7) Die Kommission erlässt spätestens bis zum [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Pflichten der EETS-Anbieter in Bezug auf Folgendes näher zu bestimmen:

- die Bereitstellung von Daten für den EETS-Anbieter;
- die Nutzung und Bedienung des Bordgeräts.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

KAPITEL III

VERMITTLUNGSSTELLE

Artikel 4g

Einrichtung und Funktion

- (1) Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens ein EETS-Gebiet verfügt, benennt eine Vermittlungsstelle oder richtet eine solche ein, um die Vermittlung zwischen Mauterhebern, die über ein EETS-Gebiet auf seinem Hoheitsgebiet verfügen, und EETS-Anbietern, die mit diesen Verträgen geschlossen haben oder in Vertragsverhandlungen stehen, zu erleichtern.
- (2) Die Vermittlungsstelle ist insbesondere befugt, sich zu vergewissern, dass die Vertragsbedingungen, die ein Mauterheber EETS-Anbietern auferlegt, diskriminierungsfrei sind. Sie ist befugt, sich zu vergewissern, dass der EETS im Einklang mit den Grundsätzen gemäß Artikel 4c vergütet wird.
- (3) Die Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre jeweilige Vermittlungsstelle in ihrer Organisation und Rechtsform unabhängig von den gewerblichen Interessen des Mauterhebers und des Mautdiensteanbieters ist.

Artikel 4ga

Vermittlungsverfahren

- (1) Jeder Mitgliedstaat gemäß Artikel 4g Absatz 1 legt ein Vermittlungsverfahren fest, damit ein Mauterheber oder ein EETS-Anbieter die zuständige Vermittlungsstelle bei jeder Streitigkeit im Zusammenhang mit einem Vertrag oder den Vertragsverhandlungen um Vermittlung ersuchen kann.
- (2) In dem in Absatz 1 genannten Verfahren wird vorgesehen, dass die Vermittlungsstelle innerhalb eines Monats nach Eingang eines Antrags auf Vermittlung angibt, ob ihr alle für die Vermittlung erforderlichen Unterlagen vorliegen.

(3) In dem in Absatz 1 genannten Verfahren wird vorgesehen, dass die Vermittlungsstelle spätestens sechs Monate nach Eingang eines Antrags auf Vermittlung zu der Streitigkeit Stellung nimmt.

(4) Zur Erleichterung ihrer Arbeit ermächtigen die Mitgliedstaaten die Vermittlungsstellen, bei Mauterhebern, EETS-Anbietern und Dritten, die an der Bereitstellung des EETS im jeweiligen Mitgliedstaat beteiligt sind, relevante Informationen anzufordern.

(5) Die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4g Absatz 1 und die Kommission ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um den Informationsaustausch zwischen den nationalen Vermittlungsstellen in Bezug auf ihre Arbeit, Grundsätze und konkrete Vorgehensweisen zu fördern.

KAPITEL IV

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

Artikel 4h

Einheit und Kontinuität des Dienstes

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der EETS den EETS-Nutzern als ein einheitlicher, kontinuierlicher Dienst zur Verfügung steht und dass in diesem Zusammenhang insbesondere

- a) während einer Fahrt kein weiteres menschliches Eingreifen im Fahrzeug mehr erforderlich ist, 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,
- b) die Interaktion des Fahrers mit einem bestimmten Bordgerät für alle EETS-Gebiete die gleiche ist.

Artikel 4i

Zusätzliche Elemente in Bezug auf das EETS

- (2a) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass – sofern machbar – die Interaktion von EETS-Nutzern mit Mauterhebern als Teil des EETS sich auf das Abrechnungsverfahren gemäß Artikel 4b Absatz 1 und die Durchsetzungsverfahren beschränkt. Die Interaktion zwischen EETS-Nutzern und EETS-Anbietern oder ihren Bordgeräten kann anbieterspezifisch sein, sofern dies die Interoperabilität des EETS nicht beeinträchtigt.
- (3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten von den Mautdiensteanbietern, einschließlich EETS-Anbietern, verlangen können, anonymisierte Verkehrsdaten ihrer Kunden zur Verfügung stellen, sofern die geltenden Datenschutzvorschriften eingehalten werden. Derartige Daten dürfen von den Mitgliedstaaten nur für die Zwecke der Konzeption der Verkehrspolitik und der Verbesserung der Verkehrssteuerung genutzt werden.

(4) Die Kommission erlässt bis spätestens [6 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte in Bezug auf die Spezifikationen zu den elektronischen Schnittstellen zwischen den Interoperabilitätskomponenten der Mauterheber, EETS-Anbieter und EETS-Nutzer, wozu auch gegebenenfalls der Inhalt der Nachrichten, die über diese Schnittstellen zwischen den Akteuren ausgetauscht werden, gehört. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

Artikel 4j

Interoperabilitätskomponenten

(3) Wird im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein elektronisches Mautsystem eingerichtet, ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der für das System verantwortliche künftige Mauterheber in der EETS-Gebietsvorgabe die detaillierte Planung für das Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten festlegt und veröffentlicht, was die Akkreditierung von interessierten EETS-Anbietern spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des neuen Systems ermöglicht.

Wird im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein elektronisches Mautsystem wesentlich geändert, ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der für das System verantwortliche Mauterheber in der EETS-Gebietsvorgabe zusätzlich zu den in Unterabsatz 1 genannten Elementen die detaillierte Planung der erneuten Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten von EETS-Anbietern, die bereits vor der erheblichen Änderung des Systems für dieses akkreditiert wurden, festlegt und veröffentlicht. Die Planung muss die erneute Akkreditierung der betreffenden ETTS-Anbieter spätestens einen Monat vor der Inbetriebnahme des geänderten Systems ermöglichen.

Der Mauterheber muss seine in dieser Planung festgelegten Pflichten einhalten.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jeder für ein EETS-Gebiet im Hoheitsgebietsgebiet dieser Mitgliedstaaten verantwortliche Mauterheber eine Testumgebung einrichtet, in der der EETS-Anbieter oder seine Bevollmächtigten prüfen kann/können, ob seine Bordgeräte für die Verwendung im EETS-Gebiet des Mauterhebers geeignet sind, und eine Bescheinigung über den erfolgreichen Abschluss der betreffenden Tests erhält. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Mauterheber eine einzige Testumgebung für mehr als ein EETS-Gebiet einrichten können und ein Bevollmächtigter die Gebrauchstauglichkeit einer Bordgeräteart im Namen von mehr als einem EETS-Anbieter prüfen kann.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit die Mauterheber von den EETS-Anbietern oder ihren Bevollmächtigten verlangen können, die Kosten für die betreffenden Tests zu tragen.

(6) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im EETS nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten das CE-Zeichen tragen oder eine EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für sie vorliegt. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung der Konformität mit den Spezifikationen und/oder der Gebrauchstauglichkeit erfolgt sind.

(7) Die Kommission erlässt spätestens [*sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie*] Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilitätskomponenten, einschließlich Sicherheit und Gesundheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit, Umweltschutz, technische Kompatibilität, Sicherheit und Schutz der Privatsphäre sowie Kompatibilität mit anderen Interoperabilitätskomponenten im Rahmen der Mauterhebungsverfahren und des EETS. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

(8) Die Kommission erlässt spätestens [*sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie*] Durchführungsrechtsakte, um das von den Mitgliedstaaten anzuwendende Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten, einschließlich des Inhalts und Formats der EG-Erklärung, festzulegen.

KAPITEL V

SCHUTZKLAUSELN

Artikel 4k

Verfahren bei Schutzmaßnahmen

- (1) Hat ein Mitgliedstaat Grund zu der Annahme, dass Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen und in Verkehr gebracht worden sind, bei bestimmungsgemäßer Verwendung die grundlegenden Anforderungen wahrscheinlich nicht erfüllen werden, trifft er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponenten zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe für seine Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponenten nicht konform sind, weil
- a) die technischen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt wurden,
 - b) die technischen Spezifikationen ungeeignet sind.
- (2) Die Kommission konsultiert den betreffenden Mitgliedstaat, Hersteller und EETS-Anbieter oder seine in der Union niedergelassenen Bevollmächtigten so rasch wie möglich. Kommt die Kommission nach dieser Konsultation zu dem Schluss,
- a) dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie unverzüglich den betroffenen Mitgliedstaat und die übrigen Mitgliedstaaten darüber,
 - b) dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie unverzüglich den betroffenen Mitgliedstaat, den Hersteller oder seinen in der Union niedergelassenen Bevollmächtigten und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.
- (3) Erfüllen Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen, nicht die Interoperabilitätsanforderungen, verlangt der zuständige Mitgliedstaat vom Hersteller oder seinem in der Union niedergelassenen Bevollmächtigten, die Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit der jeweiligen Interoperabilitätskomponente entsprechend den Vorschriften dieses Mitgliedstaates herzustellen, und unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon.

Artikel 4l

Transparenz bei der Beurteilung der Konformität

Jede Entscheidung eines Mitgliedstaats oder eines Mauterhebers betreffend die Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten und jede Entscheidung gemäß Artikel 4k ist eingehend zu begründen. Sie ist dem betreffenden Hersteller und EETS-Anbieter oder deren Bevollmächtigten so rasch wie möglich unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsbehelfe mitzuteilen.

KAPITEL VI

VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN

Artikel 4la

Zentrale Anlaufstelle

Jeder Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich mindestens zwei EETS-Gebiete befinden, benennt eine zentrale Anlaufstelle für die EETS-Anbieter. Der Mitgliedstaat macht die Kontaktangaben dieser Stelle bekannt und übermittelt sie auf Ersuchen den interessierten EETS-Anbietern. Er ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anlaufstelle auf Ersuchen des EETS-Anbieters die ersten administrativen Kontakte zwischen dem EETS-Anbieter und den für die EETS-Gebiete im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats verantwortlichen Mauterhebern herstellt und die entsprechende Koordinierung vornimmt. Bei der Anlaufstelle kann es sich um eine natürliche Person oder um eine öffentliche oder private Stelle handeln.

Artikel 4m

Notifizierte Stellen

- (1) Die Mitgliedstaaten nennen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, das Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit gemäß Artikel 4j Absatz 8 durchzuführen oder zu überwachen, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erteilten Kennnummern an. Die Kommission veröffentlicht die Liste dieser Stellen mit Angabe ihrer Kennnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche im Amtsblatt der Europäischen Union und aktualisiert sie regelmäßig.**

- (2) Bei der Beurteilung der zu notifizierenden Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in dem in Absatz 5 genannten Rechtsakt aufgeführten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.**

- (3) Die Mitgliedstaaten entziehen einer Stelle die Zulassung, wenn diese die in dem in Absatz 5 genannten Rechtsakt aufgeführten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.
- (4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat notifizierte Stelle den in dem in Absatz 5 genannten Rechtsakt aufgeführten Kriterien nicht entspricht, so wird der Ausschuss für elektronische Maut mit der Angelegenheit befasst, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt. Die Kommission unterrichtet den Mitgliedstaat, der die betreffende Stelle notifiziert hat, auf der Grundlage der Stellungnahme des Ausschusses über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die notifizierte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.
- (5) Die Kommission erlässt spätestens bis zum *[sechs Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie]* Durchführungsrechtsakte, um die Mindestkriterien für die Zulassung der notifizierten Stellen festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

Artikel 4n

Koordinierungsgruppe

Eine Koordinierungsgruppe für die nach Artikel 4m Absatz 1 notifizierten Stellen (" die Koordinierungsgruppe") wird gemäß der Geschäftsordnung des Ausschusses für elektronische Maut als Arbeitsgruppe dieses Ausschusses eingesetzt.

Artikel 4n

Register

- (1) Für die Zwecke der Umsetzung dieser Richtlinie führt jeder Mitgliedstaat ein nationales elektronisches Register der
- a) EETS-Gebiete in seinem Hoheitsgebiet, unter anderem mit Informationen zu

- i) den entsprechenden Mauterhebern,
 - ii) den verwendeten Mauttechnologien,
 - iii) den Maut-Basisdaten,
 - iv) die EETS-Gebietsvorgabe und
 - v) den EETS-Anbietern, die EETS-Verträge mit den in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Mauterhebern geschlossen haben;
- b) EETS-Anbieter, die er gemäß Artikel 4 registriert hat.

Das Register enthält ferner die Schlussfolgerungen des Audits gemäß Artikel 4 Buchstabe e. Die Mitgliedstaaten haften nicht für die Handlungen der in ihrem Register genannten EETS-Anbieter.

- (2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass alle Daten des nationalen elektronischen Registers korrekt sind und aktualisiert werden.
- (3) Die Register müssen der Öffentlichkeit elektronisch zugänglich sein.
- (4) Diese Register müssen bis [30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie] zur Verfügung stehen.
- (6) Die Kommission erlässt spätestens [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] Durchführungsrechtsakte, um die Modalitäten für die Aktualisierung, Überprüfung und Weitergabe des Inhalts der nationalen elektronischen Register an die Kommission und andere Mitgliedstaaten festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 11a Absatz 2 erlassen.

KAPITEL VII

PILOT-SYSTEME

Artikel 4p

Pilot-Mautsysteme

- (1) Im Interesse der technischen Weiterentwicklung des EETS können die Mitgliedstaaten zeitlich begrenzt auf begrenzten Bereichen ihres EETS-Gebietes und parallel zu dem vorschriftsmäßigen EETS-System Pilot-Mautsysteme betreiben, die neue Technologien oder Konzepte einsetzen, die mit einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie nicht übereinstimmen.
- (3) EETS-Anbieter müssen nicht an den Pilot-Mautsystemen teilnehmen, sofern es nicht für die Erprobung des betreffenden Pilot-Mautsystems unerlässlich ist.
- (4) Vor der Inbetriebnahme eines Pilot-Mautsystems beantragt der betreffende Mitgliedstaat die Zulassung der Kommission. Die Kommission erteilt die Zulassung oder verweigert sie in Form einer Entscheidung innerhalb von sechs Monaten nach Eingang des Antrags. Die Kommission kann die Zulassung verweigern, wenn das Pilot-System möglicherweise das ordnungsgemäße Funktionieren des bestehenden elektronischen Mautsystems oder des EETS beeinträchtigt. Der anfängliche Geltungszeitraum einer solchen Zulassung darf nicht länger als drei Jahre betragen.

KAPITEL VIII

AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN ÜBER DIE NICHTZAHLUNG VON STRASSENBENUTZUNGSGEBÜHREN

 neu

Artikel 5

Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

 Rat

(1)  [...]   Um die Identifizierung des Fahrzeugs und des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren festgestellt wurde, zu ermöglichen, gestattet jeder Mitgliedstaat  den Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten den Zugriff auf die folgenden nationalen Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

 neu

- a) Daten zum Fahrzeug und
- b) Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs.

Die Elemente der unter den Buchstaben a und b aufgeführten Daten, die zur Durchführung automatischer Suchen erforderlich sind, müssen im Einklang mit Anhang II stehen.

- | |
|-------|
| • Rat |
| • Rat |

- (2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. **• Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten ausschließlich zwischen den nationalen Kontaktstellen erfolgt.** **• Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats.**
- (3) Eine automatisierte Suche in Form einer ausgehenden Anfrage wird von der nationalen Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

↓ neu

Diese automatisierte Suche wird im Einklang mit den in Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI des Rates¹ beschriebenen Verfahren und den Anforderungen des Anhangs II dieser Richtlinie durchgeführt.

Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, verwendet die erhaltenen Daten zur Feststellung der für die Nichtzahlung haftbaren Person.

¹ Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Durchführung des Beschlusses 2008/615/JI zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 12).

↓ neu

⇒ Rat

- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch ~~⇒ [...] ⇒~~ im Einklang mit Anhang II dieser Richtlinie und mit Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI unter Verwendung der Softwareanwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (Eucaris) und geänderter Versionen dieser Softwareanwendung ~~⇒~~ erfolgt.
- (5) Jeder Mitgliedstaat trägt seine Kosten, die ihm aus der Verwaltung, der Verwendung und der Pflege der in Absatz 4 genannten Softwareanwendungen entstehen.

 neu

Artikel 6

Informationsschreiben bezüglich der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren

- (1) Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, entscheidet, ob ein Verfahren im Zusammenhang mit dieser Nichtzahlung eingeleitet werden soll.

Beschließt der betreffende Mitgliedstaat, eine solche Maßnahme einzuleiten, informiert dieser Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit seinem nationalen Recht den Fahrzeughalter oder die anderweitig identifizierte Person, die für die Nichtzahlung haftbar oder dieser Zu widerhandlung verdächtig ist. Diese Informationen umfassen – soweit dies von den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist – die rechtlichen Folgen im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat.

 Rat

- (2) Bei der Übermittlung des Informationsschreibens an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühr verdächtig ist, fügt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat, gemäß seinem Recht alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art der fraglichen Nichtzahlung, den Ort, das Datum und die Uhrzeit der Nichtzahlung, den Titel der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung der   Nichtzahlung  verwendeten Gerät bei. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, kann hierfür das Muster in Anhang III verwenden.

⤵ neu

(3) Beschließt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, in Bezug auf diese Nichtzahlung Folgemaßnahmen einzuleiten, so übermittelt er im Hinblick auf die Achtung der Grundrechte das Informationsschreiben in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs – soweit verfügbar – oder in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats.

Artikel 7

Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission

⦿ Rat
☛ Rat

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis zum [4 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] und danach alle ☛ [...] ☚ ☛ vier ☚ Jahre einen umfassenden Bericht.

⤵ neu
☛ Rat

Der umfassende Bericht enthält die Zahl der an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichteten automatisierten Suchanfragen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, im Anschluss an diese Nichtzahlungen durchgeführt hat, zusammen mit ☛ [...] ☚ der Zahl der ergebnislosen Anfragen.

Der umfassende Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene in Bezug auf die im Anschluss an die in Bezug auf Nichtzahlungen von Straßenbenutzungsgebühren eingeleiteten Folgemaßnahmen, auf der Grundlage des Anteils dieser Rechtsverstöße, bei denen anschließend ein Informationsschreiben versandt wurde.

Datenschutz

• Rat
• Rat

(1) Für personenbezogene Daten, die nach dieser Richtlinie verarbeitet werden, gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 und die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung ~~• der Richtlinie 2002/58/EG und C der Richtlinie (EU) 2016/680.~~

↓ neu

(2) Die Mitgliedstaaten ~~• ergreifen die erforderlichen Maßnahmen C, um sicherzustellen, dass personenbezogene Daten, die im Rahmen dieser Richtlinie verarbeitet werden, innerhalb eines angemessenen Zeitraums berichtigt werden, wenn sie unrichtig sind, gelöscht oder gesperrt werden, wenn sie nicht länger benötigt werden, und dass gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 eine Frist für die Speicherung der Daten festgelegt wird.~~

• Rat

Die Mitgliedstaaten ~~• ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen C, dass C [...] C die im Rahmen dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten C [...] C C zu folgenden Zwecken C verwendet werden:~~

- ~~a) Durchsetzung der Pflicht zur Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren im Rahmen des Geltungsumfangs des Artikels 4a Absatz12;~~
- ~~b) Gewährleistung der Erfüllung der Verpflichtungen des Mauterhebers gegenüber den Steuerbehörden im Rahmen des Geltungsumfangs des Artikels 4a Absatz13; und~~
- ~~c) Identifizierung des Fahrzeugs und des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren festgestellt wurde, im Rahmen des Geltungsumfangs der Artikel 5 und 6. C~~

⇒ Die Mitgliedstaaten ergreifen außerdem die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, C dass den betroffenen Personen in Bezug auf Auskunft, Zugang, Berichtigung, Löschung und Sperrung sowie Schadenersatz und Rechtsbehelfe dieselben Rechte gewährt werden, wie sie in der Verordnung (EU) 2016/679 und den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 vorgesehen sind.

U Rat

⇒ Rat

⇒ (2a) Dieser Artikel berührt nicht die Möglichkeit für Mitgliedstaaten, die in einigen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 festgelegten Pflichten und Rechte gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung zu den in Absatz 1 des genannten Artikels aufgeführten Zwecken zu beschränken. C

↓ neu

(3) Jede betroffene Person hat das Recht, Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Mitgliedstaat, in dem eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des genannten Mitgliedstaats.

⌚ Rat

⌚ KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN ⌚

↳ neu

⌚ Rat

⌚ Rat

Artikel 9

Berichterstattung

⌚ [...]

⌚ (1) Spätestens am [4 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor und befasst sich hierbei insbesondere mit den Fortschritten und der Einführung des EETS und der Wirksamkeit und Effizienz des Mechanismus für den Austausch von Daten im Rahmen der Ermittlungen bei einer Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren . Die Kommission analysiert in dem Bericht insbesondere Folgendes:

- a) die Auswirkungen der Bestimmungen des Artikels 4a Absätze 1 und 2 auf die Einführung des EETS mit besonderem Schwerpunkt auf der Verfügbarkeit des Dienstes in kleinen oder abgelegenen EETS-Gebieten;
- b) die Wirksamkeit der Artikel 5 und 6 in Bezug auf die Verringerung der Anzahl der Fälle von Nichtzahlungen von Straßenbenutzungsgebühren in der Union.

(2) Dem Bericht wird gegebenenfalls ein an das Europäische Parlament und den Rat gerichteter Vorschlag für eine weitere Überarbeitung dieser Richtlinie insbesondere mit Blick auf die folgenden Aspekte beigefügt:

- a) zusätzliche Maßnahmen, damit der EETS in allen EETS-Gebieten – einschließlich kleiner und abgelegener EETS-Gebiete – verfügbar ist;
- b) Maßnahmen zur weiteren Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung der Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union. C
-

⦿ Rat
⦿ Rat

Artikel 10

Delegierte Rechtsakte

⦿ [...] C

⦿ Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung des Anhangs II zu erlassen, um allen einschlägigen Änderungen der Beschlüsse 2008/615/JI und 2008/616/JI des Rates oder erforderlichenfalls anderen einschlägigen Unionrechtsakten Rechnung zu tragen. C

⤵ neu

Artikel 11

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

⦿ Rat
⦿ Rat

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission ~~↳ für einen Zeitraum von fünf Jahren~~ ~~↳ [...]~~ ab [Inkrafttreten dieser Richtlinie] übertragen. ~~↳ Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.~~ ~~↳~~

↓ neu

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 5

Ausschussverfahren

- ~~1. Die Kommission wird von einem „Ausschuss für elektronische Maut“ unterstützt.~~
- ~~2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

Rat

Rat

⌚ Artikel 11a

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem "Ausschuss für elektronische Maut" unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. ⌚

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)
⌚ Rat
⌚ Rat

Artikel § 12

Umsetzung

⌚ [...]

⌚ (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum [30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dem Artikel 1 und den Artikeln 3 bis 8 sowie den Anhängen II und III nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahme auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. ☈

⌚ [...]

 neu

Artikel 13

Aufhebung

Die Richtlinie 2004/52/EG wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang V Teil B genannten Frist für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht mit Wirkung vom [Tag nach dem in Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Tag] aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

 Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50

Artikel 7 14

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

↓ Korrigendum, ABl. L 200, 7.6.2004,
S. 50

Artikel ~~8~~ 15

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

Anhang zur ANLAGE

Rat

Rat

[...]

neu

ANHANG II

Rat

Rat

FÜR DIE AUTOMATISIERTE SUCHE GEMÄSS ARTIKEL 5 ABSATZ 1 ERFORDERLICHE

EINZELDATEN

Rat

Posten	O/F ¹	Bemerkungen
Angaben zum Fahrzeug	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Amtliches Kennzeichen	O	(A ²)
Informationsschreiben bezüglich der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühr en	O	
Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühr en stattgefunden hat	O	
Bezugsdatum ☐ [...] ☐ ☐ des Vorkommnisses ☐	O	
Bezugszeit ☐ [...] ☐ ☐ des Vorkommnisses ☐	O	

¹ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.

² Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

INFOLGE DER AUTOMATISIERTEN SUCHE GEMÄSS ARTIKEL ~~2~~ 1... ~~4~~ 5 ~~6~~ ABSATZ 1**BEREITGESTELLTE EINZELDATEN****Teil I. Angaben zum Fahrzeug**

Posten	O/F ¹	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrgestellnummer/FIN	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Fabrikat	O	(D.1 ²) z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung des Fahrzeugs	O	(D.3) z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O	(J) z. B. Kleinkrafträder, Motorräder, Pkw
2 <u>EURO-Emissionsklasse</u>	O	<u>z. B. Euro 4, EURO 6</u> 3

Teil II Daten zum Eigentümer bzw. Halter des Fahrzeugs

Posten	O/F ³	Bemerkungen
Angaben zum Halter des Fahrzeugs		(C.1 ⁴) Die Daten beziehen sich auf den Inhaber des Zulassungsdokuments.
Name des Zulassungsinhabers (Firma)	O	(C.1.1) Für Nachnamen, Infixe, Titel usw. sind getrennte Felder zu verwenden und der Name ist in druckbarem Format anzugeben.

¹ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.² Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.³ O = obligatorisch, wenn im nationalen Register vorhanden; F = fakultativ.⁴ Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.

Vorname	O	(C.1.2) Für den/die Vornamen und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden und der Name ist in druckbarem Format anzugeben.
Anschrift	O	(C.1.3) Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden und die Anschrift ist in druckbarem Format anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der ausschließlich die betreffende Person oder Firma ausweist.
Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs		(C.2) Die Daten beziehen sich auf den Eigentümer des Fahrzeugs.
Name des Eigentümers (Firma)	O	(C.2.1)
Vorname	O	(C.2.2)
Anschrift	O	(C.2.3)
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.

Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der ausschließlich die betreffende Person oder Firma ausweist.
		Im Falle von Schrottfahrzeugen, gestohlenen Fahrzeugen oder Kennzeichen oder einer abgelaufenen Registrierung erfolgen keine Angaben zum Eigentümer/Halter. Stattdessen wird die Mitteilung „Information nicht bekanntgegeben“ versandt.

Rat
 neu

ANHANG III

MUSTERFORMBLATT FÜR DAS INFORMATIONSSCHREIBEN

nach Artikel 1 6

[Titelseite]

[Name, Anschrift und Telefonnummer des Absenders]

[Name und Anschrift des Empfängers]

INFORMATIONSSCHREIBEN

in Bezug auf die in **☐ [...] ☐** **☐ Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren ☐** ...

[Name des Deliktsmitgliedstaats]

Seite 2

Am [Datum] wurde von

[Name der zuständigen Stelle] eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren **☐ [...] ☐** **☐ für das ☐** Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen, Fabrikat, Modell, **☐ festgestellt ☐** .

[Option 1](¹)

Sie sind als Inhaber der Zulassungsbescheinigung des genannten Fahrzeugs registriert.

[Option 2](¹)

Nach Angabe des Inhabers der Zulassungsbescheinigung des genannten Fahrzeugs haben Sie zum Zeitpunkt der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren dieses Fahrzeug geführt.

Die Einzelheiten der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren sind auf Seite 3 angegeben.

Die Geldbuße/Geldstrafe für diese Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren beträgt EUR/Landeswährung.

☐ Die Straßenbenutzungsgebühr beträgtEUR/Landeswährung ☐

Zahlungstermin:

Falls Sie diese Geldbuße/Geldstrafe nicht zahlen, füllen Sie bitte das anhängende Antwortformular (Seite 4) aus und senden Sie es an die angegebene Anschrift.

Dieses Schreiben wird nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des/der/von

[Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat] bearbeitet.

Einschlägige Einzelangaben zur Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren

- (a) Angaben zum Fahrzeug, das bei der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren benutzt wurde.

Amtliches Kennzeichen:

Zulassungsmitgliedstaat:

Fabrikat und Modell:

- (b) Angaben zur Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren:

Ort, Datum und Uhrzeit, an dem/zu der die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat:

.....
.....
.....
.....

Art und rechtliche Einstufung der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren:

.....
.....
.....
.....

Ausführliche Beschreibung der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren:

.....
.....

Bezugnahme auf einschlägige Rechtsvorschriften:

.....
.....

Angabe der Beweise für die Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren oder Bezugnahme darauf:

.....
.....

(c) Angaben zum Gerät, mit dem die Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren festgestellt wurde (2):

Bezeichnung des Geräts:

.....
.....

Kennnummer des Geräts:

.....
.....

Gerät geeicht bis:

.....
.....

(1) Nichtzutreffendes bitte streichen.

(2) Nicht auszufüllen, falls kein Gerät verwendet wurde.

Seite 4

Antwortformular

(Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

A. Angaben zum Fahrer:

– Name, Vorname:

.....
.....

– Geburtsort und -datum:

.....

– Nummer des Führerscheins: ausgestellt am in

— Anschrift:
.....
.....
.....

B. Fragen:

1. Ist das Fahrzeug des Fabrikats ..., mit dem amtlichen Kennzeichen ..., auf Ihren Namen zugelassen?

..... ja/nein (¹)

Falls nicht: Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist:.....

(Name, Vorname, Anschrift)

2. Geben Sie die Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren zu? ja/nein (¹)

3. Falls Sie das Verkehrsdelikt nicht zugeben, erläutern Sie bitte die Gründe:

.....

Bitte senden Sie den ausgefüllten Anhörungsbogen innerhalb von 60 Tagen ab dem Datum dieses Informationsschreibens an die folgende Behörde:

unter folgender Anschrift:

HINWEIS

Der Fall wird von der zuständigen Behörde des/der/von [Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat] geprüft.

Wird der Fall nicht weiterverfolgt, werden Sie innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt des Antwortformulars informiert.

(¹) Nichtzutreffendes bitte streichen.

Wird der Fall weiterverfolgt, so gilt folgendes Verfahren:

[Vom Mitgliedstaat auszufüllen, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat. Darlegung des weiteren Verfahrens, einschließlich Rechtsbehelfsbelehrung und Angaben zum Verfahren bei Einlegung eines Rechtsbehelfs gegen die Entscheidung, den Fall weiterzuverfolgen. Mindestens anzugeben sind: Name und Anschrift der Behörde **C** oder Stelle **C**, die für die Weiterverfolgung des Falls zuständig ist; Zahlungsfrist; Name und Anschrift der zuständigen Stelle, bei der ein Rechtsbehelf einzulegen ist; Frist für die Einlegung des Rechtsbehelfs.]

Das vorliegende Informationsschreiben selbst bewirkt keine rechtlichen Folgen.

↓ Korrigendum, Abl. L 200, 7.6.2004,
S. 50 (angepasst)

...

⇒ Rat



ANHANG V

Teil A

Aufgehobene Richtlinie einschließlich Änderungen
(siehe Artikel 13)

Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates	ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124
Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates	ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 109

Teil B

Frist für die Umsetzung in nationales Recht
(siehe Artikel 13)

Richtlinie	Frist für die Umsetzung
Richtlinie 2004/52/EG	20. November 2005

ANHANG VI

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2004/52/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1
—	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 1 Absatz 2, Einleitungssatz	Artikel 1 Absatz 2, Einleitungssatz
Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a	Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a
Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b	—
Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c	Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b
—	Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3
—	Artikel 2
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 2 Absatz 2 Satz 1	—
—	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 2 Sätze 2 und 3	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 2 Satz 4	—
—	Artikel 3 Absatz 4
—	Artikel 3 Absatz 5
Artikel 2 Absatz 3	—
Artikel 2 Absatz 4	—
Artikel 2 Absatz 5	—
Artikel 2 Absatz 6	—

Artikel 2 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 3 Absatz 1	—
Artikel 3 Absatz 2 Satz 1	—
Artikel 3 Absatz 2 Satz 2	—
Artikel 3 Absatz 2 Satz 3	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 3 Absatz 4	—
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	—
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 4	—
Artikel 4 Absatz 5	—
Artikel 4 Absatz 6	—
Artikel 4 Absatz 7	Artikel 4 Absatz 5
Artikel 4 Absatz 8	Artikel 4 Absatz 6
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11

Artikel 6	Artikel 12 Absatz 1
—	Artikel 12 Absatz 2
	Artikel 13
Artikel 7	Artikel 14
Artikel 8	Artikel 15
Anhang	⌚ [...] ⚒
—	Anhang II
—	Anhang III
—	Anhang IV
—	Anhang V
—	Anhang VI