



Rat der  
Europäischen Union

146539/EU XXV. GP  
Eingelangt am 09/06/17

Brüssel, den 1. Juni 2017  
(OR. en)

9673/17

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

TRANS 217  
CODEC 928

## VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 280 final
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)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 280 final.

Anl.: COM(2017) 280 final

9673/17

/pg

DGE 2A

**DE**



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017  
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

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)**

{SWD(2017) 190 final}  
{SWD(2017) 191 final}  
{SWD(2017) 192 final}  
{SWD(2017) 193 final}

**DE**

**DE**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Elektronische Mautsysteme sind bereits in 20 Mitgliedstaaten auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene in Betrieb, und die Zahl der Anlagen steigt stetig. Bei den meisten Mautsystemen müssen die Straßenbenutzer eine besondere Ausrüstung (Bordgeräte) in ihrem Fahrzeug installieren. Manche bieten grenzüberschreitende Interoperabilität, die meisten jedoch nicht. Dies führt zu Kosten und Belastungen für die Nutzer, da sie ihre Fahrzeuge mit mehreren Bordgeräten ausstatten müssen, um ungehindert die Straßen unterschiedlicher Länder nutzen zu können. Diese Kosten belaufen sich jährlich auf schätzungsweise 334 Mio. EUR und dürften bis 2025 auf knapp unter 300 Mio. EUR sinken (wenn keine neuen Maßnahmen auf EU-Ebene ergriffen werden).

Das Fehlen grenzüberschreitender Interoperabilität bedeutet auch Kosten für die Behörden, die für die Beschaffung und Wartung nicht benötigter Bordgeräte zuständig sind, die in ihrem Mitgliedstaat, nicht aber im Ausland verwendet werden können. In einem nationalen System allein, in dem Fahrzeuge per Satellitenortung lokalisiert werden<sup>1</sup>, belaufen sich die einmaligen Kosten der Beschaffung der Bordgeräte jährlich auf 120 Mio. EUR und die Instandhaltungskosten auf 14,5 Mio. EUR.

Im Hinblick auf diese Fragen wurde 2004 die Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme<sup>2</sup> angenommen. In einer Entscheidung der Kommission von 2009, in der dargelegt wird, wie die Interoperabilität in der Praxis erreicht werden soll<sup>3</sup>, ist vorgesehen, dass spezielle Anbieter des „europäischen elektronischen Mautdienstes“ (EETS) den Straßenbenutzern Bordgeräte anbieten sollen, die mit allen elektronischen Mautsystemen in der EU kompatibel sind.

Die Ziele der Rechtsvorschriften bleiben in weiten Teilen unerreicht. Obwohl eine gewisse grenzüberschreitende Interoperabilität erreicht werden konnte, können in Deutschland, Griechenland, Irland<sup>4</sup>, Italien, Kroatien, Polen, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik, Ungarn<sup>5</sup> und dem Vereinigten Königreich nach wie vor nur nationale Bordgeräte zur Zahlung von Mautgebühren verwendet werden.

Hierfür wurden zwei Hauptgründe gefunden:

- Für EETS-Anbieter bestehen erhebliche Markteintrittsschranken, wie z. B.:
  - diskriminierende Behandlung durch die Behörden (einschließlich des Schutzes der etablierten Betreiber);

<sup>1</sup> Solche Systeme gibt es derzeit in Belgien, Deutschland, Ungarn und der Slowakei, aber auch andere Mitgliedstaaten (derzeit Bulgarien und Schweden) erwägen ihre Einführung.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> In Irland gibt es viele Anbieter von Bordgeräten, aber sie alle arbeiten nur auf nationaler Ebene. Grenzüberschreitende Interoperabilität gibt es bisher noch nicht.

<sup>5</sup> Im ungarischen Mautsystem können unterschiedliche Mautsysteme verwendet werden, aber sie sind fast alle auf Ungarn beschränkt. Bisher können noch keine EETS-Bordgeräte genutzt werden.

- lange, änderungsanfällige Verfahren und
- die technischen Besonderheiten der lokalen Systeme, die nicht den festgelegten Normen entsprechen.

Da die Pflichten der Mauterheber (die die Mautsysteme verwalten) und der Mitgliedstaaten gegenüber den EETS-Anbietern in den geltenden Rechtsvorschriften nicht hinreichend deutlich festgelegt sind, konnten Barrieren bestehen bleiben, ohne dass damit gegen Unionsrecht verstößen wurde. Daher ist es wichtig, dass diese Verpflichtungen im Einzelnen ausformuliert werden, sodass sich EETS-Dienste parallel zu nationalen Diensten entwickeln können.

- Die EETS-Rechtsvorschriften haben den EETS-Anbietern unzumutbare Verpflichtungen auferlegt, wie z. B.:
  - die Verpflichtung, ihre Dienste innerhalb von 24 Monaten nach ihrer amtlichen Registrierung in allen Mitgliedstaaten anzubieten. Es wurde berichtet, dass dies potenzielle Anbieter seit Langem von der Registrierung abschreckt, da sie befürchten, die Registrierung könnte im Mitgliedstaat ihrer Niederlassung beendet werden, wenn sie nicht alle EETS-Gebiete gleichzeitig abdecken könnten, und
  - die Verpflichtung, den Markt für leichte Nutzfahrzeuge mit hochpreisigen satellitengestützten Bordgeräten auszustatten (obwohl bisher kein elektronisches Mautsystem für leichte Nutzfahrzeuge Satellitenortung verwendet). Daher ist es für EETS-Anbieter unmöglich, konkurrenzfähige Dienste für Eigentümer von leichten Nutzfahrzeugen anzubieten. Satellitengestützte Bordgeräte sind immer noch teurer als einfache, auf Mikrowellentechnik beruhende Bordgeräte, wie sie von nationalen Mautanbietern eingesetzt werden, und ihre zusätzlichen Funktionen und höhere Rechenleistung sind im Rahmen der Mauterhebung für leichte Nutzfahrzeuge überflüssig. Solange satellitengestützte Bordgeräte weiterhin so teuer sind, ist es wichtig, eine Übergangsphase vorzusehen, in der ein EETS-Markt für leichte Nutzfahrzeuge entstehen kann, in dem die EETS-Anbieter die Fahrzeuge ihrer Kunden mit einfachen Bordgeräten ausstatten können, die mit den vorhandenen Mautsystemen kompatibel sind.

Ein weiteres Problem beruht auf den Schwierigkeiten bei der Eintreibung fälliger Mautgebühren von Fahrzeugeigentümern, deren Fahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind. Ein Mitgliedstaat, der mithilfe automatischer Geräte zur Rechtsdurchsetzung einen Rechtsverstoß im Zusammenhang mit Mautgebühren festgestellt hat, kann den Zu widerhandelnden nicht anhand des Nummernschildes identifizieren, wenn das Fahrzeug im Ausland zugelassen ist. Auf EU-Ebene gibt es keine Rechtsgrundlage für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten zum Zweck der Rechtsdurchsetzung bei Nichtzahlung von Mautgebühren. Die daraus resultierenden Einnahmenausfälle belaufen sich bei den nationalen, regionalen und lokalen Mautsystemen pro Jahr auf rund 300 Mio. EUR.

Es ist wichtig, die Entwicklung neuer Dienste und Anwendungen, insbesondere kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (ITS) zu beobachten, um deren Potenzial für Synergien mit der elektronischen Mauterhebung frühzeitig zu nutzen. Es ist ferner wichtig, ein Angebot von

Mehrwertdiensten zuzulassen, bei denen dieselben technischen Plattformen (Bordgeräte) wie bei den elektronischen Mautsystemen zum Einsatz kommen.

Dieser Vorschlag ist Teil des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT), dessen Schwerpunkt auf der Verringerung des Verwaltungsaufwands für Unternehmen liegt.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Bei dieser Initiative handelt es sich um eine Neufassung eines bestehenden Rechtsakts (Richtlinie 2004/52/EG). Sie zielt darauf ab, die Schwachstellen der bestehenden Rechtsvorschriften zu beheben, um die Wirksamkeit der Richtlinie im Hinblick auf die darin gesetzten Ziele zu erhöhen. Die Richtlinie soll ferner die Rollen der einzelnen Kategorien von EETS-Marktakteuren, die bisher nur in der Entscheidung 2009/750/EG festgelegt sind, präziser widerspiegeln.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die elektronische Mauterhebung wird die Initiative dazu beitragen, sowohl den Binnenmarkt als auch den digitalen Binnenmarkt zu vollenden. Indem elektronische Mautsysteme außerdem leichter eingeführt und angewandt werden können, wird sie eine einfachere umfassendere Anwendung des Nutzer- und Verursacherprinzips und somit zur Erreichung der Ziele der Energieunion beitragen. Sie wird insbesondere die Wirksamkeit und Effizienz des Vorschlags zur Überarbeitung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge<sup>6</sup> erhöhen, die parallel zu dieser Initiative vorgelegt wird.

Außerdem wird ein Rechtsrahmen für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten für die Zwecke der Rechtsdurchsetzung im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren vorgeschlagen. Dies wird zur Verwirklichung der Ziele in den Bereichen Justiz und Grundrechte beitragen. Auf Ebene der Betriebsaspekte stehen die Bestimmungen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte<sup>7</sup>. Die einschlägigen Bestimmungen tragen zudem den geltenden Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten Rechnung.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für den Vorschlag ist, wie für die geltende Richtlinie (2004/52/EG), Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

---

<sup>6</sup> Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

<sup>7</sup> 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).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Eine wenig zufriedenstellende Art und Weise, wie der Markt für die elektronische Mauterhebung in Mitgliedstaat A organisiert ist, beeinträchtigt die Straßenbenutzer in Mitgliedstaat B und umgekehrt. Kein Mitgliedstaat hat allein den Anreiz, die Situation zu ändern, es sei denn, es soll den Interessen der Bürger und Unternehmen in der EU Rechnung getragen werden. Dies kann nur durch Maßnahmen auf EU-Ebene erreicht werden.

Bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Mautgebühren ist der rein zwischenstaatliche Ansatz an seine Grenzen gestoßen, da nur wenige bilaterale Abkommen zwischen Mitgliedstaaten geschlossen wurden. Nur die EU kann ein wirksames System für den unionsweiten Austausch von Informationen über nichtzahlende Mautschuldner schaffen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Es wurden (gegenüber der Richtlinie 2004/52/EG) nach eingehender Vorabprüfung der vollständigen Liste der von den Interessenträgern im Zuge der öffentlichen Konsultation vorgeschlagenen politischen Maßnahmen neue Elemente eingeführt. Der Aspekt der Verhältnismäßigkeit war eines der wichtigsten Bewertungskriterien. Weniger angemessene Maßnahmen, insbesondere die strenge Harmonisierung der elektronischen Mautsysteme in der EU, wurden in der Folgenabschätzung analysiert und zurückgewiesen.

- **Wahl des Instruments**

Der Vorschlag ändert und ergänzt die Bestimmungen der Richtlinie 2004/52/EG in wesentlichen Punkten und fügt zahlreiche neue Bestimmungen hinzu. Im Interesse der Klarheit wird der Vorschlag als neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (Neufassung) vorgelegt.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung 2009/750/EG, die in einer Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen<sup>8</sup> vorliegt, führte zu folgenden Ergebnissen:

- Die Rechtsvorschriften konnten die meisten Ziele nicht verwirklichen: Für die Mauterheber sind die Kosten elektronischer Mautsysteme kaum gesunken, und es gibt nach wie vor keinen EETS für Straßenbenutzer.
- Bei der Interoperabilität der elektronischen Mauterhebung hat es nur geringe Fortschritte gegeben; eine Integration von Bordgeräten mit anderen Geräten hat, von einigen Ausnahmen abgesehen, nicht stattgefunden. Interoperabilität besteht hauptsächlich auf nationaler Ebene. Es wurden nur wenige, sehr begrenzte grenzüberschreitende Abkommen geschlossen. Diese relativ geringe grenzüberschreitende Interoperabilität ist auf die wenig wettbewerbsorientierte Struktur vieler nationaler Märkte zurückzuführen, auf denen die Behörden einem einzigen Mautsystembetreiber eine privilegierte Stellung einräumen, und auf die

---

<sup>8</sup> Referenz einfügen, sobald veröffentlicht.

durch die EETS-Rechtsvorschriften selbst geschaffenen Hürden (insbesondere die Verpflichtung, dass EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten in der Lage sein müssen, ihre Dienste in der gesamten EU anzubieten). Eine grenzüberschreitende Interoperabilität ist teuer und schwer zu erreichen, weil die nach den EETS-Rechtsvorschriften zugelassenen drei Technologien in einzelnen nationalen Mautsystemen sehr unterschiedlich angewandt werden. Hinzu kommt das Fehlen wirksamer Vorschriften zur Durchsetzung von Mautgebühren für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind.

- Der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften ist in diesem Zusammenhang nur zum Teil von Bedeutung, da es als unzumutbar angesehen wird, von allen EETS-Anbietern zu verlangen, alle Fahrzeugarten und alle Mautgebiete in Europa abzudecken. Es wäre effizienter, den Anbietern zu gestatten, auf die Bedürfnisse ihrer Kunden zu reagieren, statt sie dazu zu zwingen, umfassende, aber teure und unnötige Dienste anzubieten.
- Die Rechtsvorschriften könnten einen hohen EU-Mehrwert hervorbringen, da freiwillige Kooperationsvereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten nicht in wesentlichem Maße zu einer EETS-Abdeckung des Binnenmarkts geführt haben. In jedem Fall aber wurden nur so wenige solcher Kooperationsvereinbarungen geschlossen, dass dieses Potenzial kaum abgerufen wurde.
- Die Richtlinie bezieht sich auf die nicht näher definierten „Betreiber“, die für die Erbringung des EETS zuständig sind, während in der Entscheidung vom genau definierten „EETS-Anbieter“ die Rede ist. Daher besteht eine gewisse Inkohärenz zwischen den beiden Rechtsakten.

Die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung sind direkt in die Arbeiten zur Identifizierung der Probleme flossen, die mit der vorliegenden Gesetzgebungsinitiative behoben werden sollen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Bei der Ausarbeitung der Ex-post-Bewertung und der Folgenabschätzung führte die Kommission fünf Konsultationen durch:

- 1) Eine offene öffentliche Konsultation auf der Grundlage eines Online-Fragebogens

Die Konsultation fand vom 8. Juli bis zum 2. Oktober 2016 (12 Wochen) statt. Der Fragebogen enthielt Fragen, die im Wesentlichen für die breite Öffentlichkeit von Interesse waren und der Allgemeinheit Gelegenheit gab, ihre Meinung zur elektronischen Mauterhebung zu äußern, ohne auf technische Einzelheiten einzugehen. Dennoch hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, bei der Beantwortung einiger offener Fragen ihren Standpunkt ausführlich darzulegen und Positionspapiere und andere Unterlagen hochzuladen.

Mit der Konsultation wollte die Kommission sich ein Bild von der Meinung der Öffentlichkeit zu den allgemeinen strategischen Entscheidungen (sowohl in den derzeitigen Rechtsvorschriften als auch im Rahmen der Überprüfung der Rechtsvorschriften) verschaffen. Angesichts der relativ geringen Anzahl der eingegangenen Antworten stellt sich zwar die Frage der Repräsentativität, sie zeigten jedoch eine erhebliche Unterstützung für alle allgemeinen politischen Entscheidungen in dem vorliegenden Vorschlag.

- 2) Eine Aufforderung zur Einreichung schriftlicher Beiträge, die sich an alle Interessenträger richtete.

Die Interessenträger hatten die Möglichkeit, Beiträge zur Ex-post-Bewertung und zur Folgenabschätzung einzureichen. Insgesamt gingen 22 relevante Beiträge ein: neun von Mautsystem-/Straßenbetreibern, neun von Verkehrsunternehmen und vier von Behörden.

- 3) Eine beschränkte Konsultation professioneller Interessenträger zu Fragen im Zusammenhang mit der Ex-post-Bewertung

Die gezielte Konsultation der Interessenträger begann am 26. Juni 2015 und lief bis zum 1. September 2015 (10 Wochen). Wichtigstes Ziel war die Informations- und Datenerhebung, um einige Informationslücken der Kommission im Rahmen der Ausarbeitung der Ex-post-Evaluierung zu füllen.

Vier getrennte Fragebögen für unterschiedliche EETS-Interessengruppen lieferten insgesamt 22 Antworten. Aufgrund der relativ geringen Anzahl großer Akteure und der Organisiertheit des Sektors ist davon auszugehen, dass diese Antworten in hohem Maße repräsentativ sind.

Die Qualität der Beiträge war unterschiedlich, doch rund die Hälfte der Antworten enthielten Fakten und umfangreiche Informationen, die die Kommission für ihre Arbeitsunterlage verwendete. Bei der anderen Hälfte handelte es sich im Wesentlichen um Stellungnahmen und Standpunkte, die es der Kommission ermöglichten, die Ansichten der Interessenträger über die Wirksamkeit und Effizienz der geltenden Rechtsvorschriften besser zu verstehen.

- 4) Eine beschränkte Konsultation professioneller Interessenträger zu Fragen im Zusammenhang mit dem anstehenden Vorschlag zur Überarbeitung des EETS-Rechtsrahmens

Diese gezielte Konsultation der Interessenträger für die Folgenabschätzung zur Überarbeitung des Rechtsrahmens wurde am 5. Oktober 2016 eingeleitet und lief bis zum 13. November 2016 (sechs Wochen).

Das wichtigste Ziel war die Informations- und Datenerhebung, um die Informationslücken der Kommission im Hinblick auf die Ausarbeitung des Teils der „Problemstellung“ in der Folgenabschätzung zu füllen, aber auch um sich ein Bild der Ansichten der Beteiligten über die strategischen Optionen und möglichen Maßnahmen zu verschaffen, die die Kommission vorschlagen könnte.

Insgesamt sind 35 Antworten auf den Fragebogen eingegangen, d. h. erheblich mehr als bei der entsprechenden Konsultation zur Ex-post-Bewertung. Eine Reihe ausgezeichneter Beiträge enthielt eine eingehende Analyse der Probleme, einschließlich Statistiken/weiterer Daten und Empfehlungen für konkrete politische Lösungen. Die Antworten trugen wesentlich dazu bei, die Faktengrundlage für die Folgenabschätzung zu verbessern und entsprechende politische Maßnahmen zu formulieren.

- 5) Reaktionen auf den Fahrplan für die Bewertung und auf die Folgenabschätzung in der Anfangsphase

Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, zu dem veröffentlichten Evaluierungsfahrplan und der „Folgenabschätzung in der Anfangsphase“ Stellung zu nehmen. Hierzu gingen jedoch keine Beiträge ein.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission beauftragte externe Gutachter, die sie bei der Ausarbeitung des Berichts über die Folgenabschätzung unterstützten. Eine begleitende Studie wurde von Ricardo erstellt.<sup>9</sup> In die Folgenabschätzung flossen auch die Ergebnisse zweier früherer Studien ein, die im Rahmen der Ex-post-Bewertung für die Kommission durchgeführt worden waren: Stand der Technik in der elektronischen Mauterhebung<sup>10</sup> und Sachverständigenprüfung der EETS-Rechtsakte<sup>11</sup>.

- **Folgenabschätzung**

Die Initiative stützt sich auf eine Folgenabschätzung, die zunächst eine ablehnende Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle (*Regulatory Scrutiny Board – RSB*) erhielt. Der RSB vertrat die Ansicht, dass der Bericht nicht explizit das Ziel der vollen Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der EU enthielt und auch nicht erläutert wurde, wie die einzelnen Optionen zur Interoperabilität beitragen. In den Optionen wurden auch deren tatsächliche Auswirkungen und die den Entscheidungsträgern zur Verfügung stehenden Alternativen nicht hinreichend erläutert. Auch wurden die Standpunkte der Interessenträger, vor allem der Mitgliedstaaten, nicht ausreichend wiedergegeben.

Um den Empfehlungen des RSB Rechnung zu tragen, wurden folgende Änderungen an dem Bericht vorgenommen:

- Das generelle Ziel wurde überarbeitet, um zu erläutern, dass das Ziel der Initiative darin besteht, den Straßenbenutzern in dem ihren individuellen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechenden Maße Zugang zu interoperablen Mautdiensten zu ermöglichen, was auch die Option einer vollständigen Interoperabilität einschließt. Darüber hinaus wurde das Einzelziel Nr. 1 ergänzt und erläutert, dass dieses Ziel nicht nur mit der Zielsetzung vereinbar ist, drei Ebenen der Interoperabilität (technisch sowie auf der Verfahrens- und der Vertragsebene) herzustellen, sondern auch das Ziel einschließt, die Schaffung einer wettbewerbsorientierten EETS-Marktstruktur zu fördern.
- In zwei neuen Abschnitten, 5.1 und 5.2, werden die Ergebnisse der Vorabprüfung der vollständigen Liste von Maßnahmen vorgestellt, die mit den Interessenträgern im Rahmen der öffentlichen Konsultation diskutiert wurden. Darüber hinaus wurde eine der Optionen geändert und von einer reinen Harmonisierungsoption in eine Option umgewandelt, die auch marktbezogene Maßnahmen beinhaltet.
- Auf die Standpunkte der Interessenträger, vor allem der Mitgliedstaaten, wurde ausführlich in den Abschnitten 5.1 und 5.2 eingegangen.

Nach Vorlage der geänderten Fassung des Folgenabschätzungsberichts gab der RSB eine zweite, befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab, die drei wesentliche Aspekte betrafen:

- Der RSB war der Ansicht, dass der Bericht über die Folgenabschätzung weder die wesentlichen Maßnahmen zur Erreichung der angestrebten Ergebnisse enthalte, noch erkläre, wie diese zusammenhängen.
- Der RSB wies außerdem darauf hin, dass aus dem Bericht nach wie vor nicht klar hervorgehe, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verwirklichung des angestrebten

---

<sup>9</sup> Link einfügen, sobald veröffentlicht.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

Maßes an Interoperabilität in der Europäischen Union beitragen würden und welche Risiken bei der bevorzugten Option bestünden.

Dem RSB zufolge erläutere der Bericht auch nicht, warum keine Lösungen erwogen wurden, die einen Mittelweg zwischen der effizientesten und der kostenwirksamsten Lösung darstellten.

Um die Bedenken auszuräumen, wurde Folgendes hinzugefügt:

- in Tabelle 9: ausführliche Erläuterungen dazu, welche Maßnahmen unerlässlich sind und welche nicht, und welche Wechselbeziehungen zwischen ihnen bestehen;
- eine neue Tabelle 19 zur Wirksamkeit im Hinblick auf die Erreichung des allgemeinen Ziels und zu dem Risiko, dass sich dieses Ziel mit Option 2 nicht erreichen lässt, und
- neuer Text in den Abschnitten 5.1.4 und 5.4, um zu erklären, warum keine Lösungen berücksichtigt wurden, die einen Mittelweg zwischen der effizientesten und der kostenwirksamsten Lösung darstellen würden.

In der der Folgenabschätzung wurden drei Politikoptionen geprüft:

1. Lösung einiger Probleme durch Selbstregulierung und anderer durch entsprechende Rechtsvorschriften;
2. Lösung aller Probleme durch Rechtsvorschriften unter Beibehaltung des in der Entscheidung 2009/750/EG verfolgten „marktbezogenen“ Ansatzes und
3. Lösung bestimmter Probleme mittels vollständiger technischer und verfahrensrechtlicher Harmonisierung der elektronischen Mautsysteme in der EU und anderer Probleme durch Rechtsvorschriften.

Option 2 ist die **bevorzugte Option**: Sie wurde gewählt, weil sie im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele sehr wirksam und höchst effizient (Kosten/Nutzen) ist und insgesamt positive Nebenwirkungen hat.

Folgender Nutzen wird erwartet:

- für die Straßenbenutzer – Einsparungen von insgesamt 370 Mio. EUR (Gegenwartswert) bis 2025. Das meiste wird den Kraftverkehrsunternehmen, d. h. hauptsächlich KMU, zugutekommen;
- für die Straßennetzverwaltung – Einsparungen in Höhe von 48 Mio. EUR (Gegenwartswert) bis 2025, da die Beschaffung überflüssiger Bordgeräte entfällt, sowie zusätzliche Mauteinnahmen (150 Mio. EUR pro Jahr) durch bessere Vorschriften zur grenzüberschreitende Rechtsdurchsetzung und
- für EETS-Anbieter – eine Verringerung des Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Eintritt in nationale Märkte (10 Mio. EUR Gegenwartswert bis 2025 für voraussichtlich 12 Betreiber) sowie Marktexpansion, mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 700 Mio. EUR pro Jahr.

Folgende Kosten werden erwartet:<sup>12</sup>

- für die Straßennetzverwaltung – zusätzliche Kosten für die Anpassung der Mautsysteme an neue Anforderungen (insgesamt 174 Mio. EUR Gegenwartswert bis 2025) und zusätzliche Zahlungen in Höhe von 700 Mio. EUR pro Jahr an die EETS-Anbieter (Gesamtwert für alle Straßenverwaltungen und alle EETS-Anbieter). Dies ist jedoch haushaltsneutral, da es in den Bereich der Auslagerung von Tätigkeiten fällt, wie sie gegenwärtig von der Straßennetzverwaltung selbst bzw. von deren Unterauftragnehmern praktiziert wird.

Insgesamt beläuft sich der Gesamtnutzen der bevorzugten Option (d. h. Nutzen minus Kosten) bis 2025 auf 254 Mio. EUR (Gegenwartswert).

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Initiative dürfte für Unternehmen zur einer Verringerung des Verwaltungsaufwands in Höhe von insgesamt 254 Mio. EUR bis 2025 führen, und zwar durch:

- insgesamt 370 Mio. EUR weniger Verwaltungsaufwand für die Straßenbenutzer bis 2025. Am stärksten werden die Transportunternehmen davon profitieren, von denen die meisten kleinen Unternehmen (zumeist Kleinstunternehmen) sind;
- insgesamt 126 Mio. EUR mehr Verwaltungsaufwand für Mauterheber (d. h. Straßenverwaltungen), bei denen es sich nicht um KMU handelt, und
- insgesamt 10 Mio. EUR weniger Verwaltungsaufwand für EETS-Anbieter (hauptsächlich Tochterunternehmen großer oder sehr großer Unternehmen).

Da die am meisten Betroffenen Interessenträger KMU und Kleinstunternehmen sind (d. h. Transportunternehmen) und die Auswirkungen für sie positiv sind, gibt es keine Bestimmungen über Ausnahmen oder Sonderregelungen für sie.

Die Initiative dürfte den Wettbewerb und den Eintritt neuer Betreiber in bislang monopolistische nationale Märkte für elektronische Mautsysteme fördern. Dadurch verringert sich der Verwaltungsaufwand für die Güterkraftverkehrsbranche, was die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors erhöht. Eine stärkere Harmonisierung der Methoden zur elektronischen Mauterhebung wird zudem den europäischen Herstellern von Ausrüstungen zugutekommen, die dank der strengen und effizienten europäischen Standards bereits zur Weltpitze gehören.

Der Vorschlag trägt zur Umsetzung der Ziele des digitalen Binnenmarkts bei<sup>13</sup>.

- **Grundrechte**

Die Fortschritte auf dem Weg zu einem funktionierenden EETS dürften zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs beitragen und so auch den freien Warenverkehr und die Freizügigkeit fördern. Eine bessere Rechtsdurchsetzung dank des Austauschs von Informationen über die Identität der nichtzahlenden Mautschuldner wird für die Gleichbehandlung inländischer und ausländischer Straßenbenutzer sorgen. Der Vorschlag

<sup>12</sup> Die ökologischen und sozialen Kosten der Initiative sind nicht erheblich.

<sup>13</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für einen digitalen Binnenmarkt für Europa, COM(2015) 192 final vom 6.5.2015.

enthält außerdem Bestimmungen, die gleiche Ausgangsbedingungen für EETS-Anbieter und die jeweils etablierten Anbieter schaffen sollen.

Die wichtigsten Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Recht auf den Schutz personenbezogener Daten und dem Recht auf Privatsphäre ergeben sich durch die Errichtung eines Mechanismus für den obligatorischen Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten über die Identität von Fahrzeugeigentümern, die nachweislich oder mutmaßlich Mautbetrug begangen haben. Der Mechanismus stützt sich weitgehend auf die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2015/413 über die grenzüberschreitende Rechtsdurchsetzung im Zusammenhang mit Verkehrsdelikten, die die Straßenverkehrssicherheit gefährden. Deshalb werden geeignete Vorkehrungen getroffen, um sicherzustellen, dass der Vorschlag vollkommen mit den Artikeln 7 und 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union sowie mit den geltenden Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten im Einklang steht. Die im Rahmen dieser Richtlinie erhobenen Daten dürfen nicht für andere als die in dieser Richtlinie festgelegten Zwecke verwendet werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzungsbedingungen und die zeitlich begrenzte Speicherung der Daten einhalten und allgemein die Grundsätze der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit beim Umgang mit personenbezogenen Daten einhalten.

Der Vorschlag wurde dem Europäischen Datenschutzbeauftragten (EDSB) in zwei Stufen vorgelegt: Der EDSB wurde zunächst zu den Grundsätzen des geplanten Systems für den Informationsaustausch konsultiert. Anschließend wurde der EDSB zum eigentlichen Gesetzesvorschlag konsultiert. Der EDSB hatte hierzu keine weiteren Anmerkungen.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Richtlinie hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Folgenabschätzung enthält einen detaillierten Überwachungsplan, der sich auf 11 Indikatoren zur Überwachung und Bewertung der Auswirkungen der Rechtsvorschriften fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten stützt. Es wurde eine besondere Klausel über die Berichterstattung in den Vorschlag aufgenommen, um die Auswirkungen der neuen Bestimmungen über den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen für die Zwecke der Rechtsdurchsetzung bei der Mauterhebung bewerten zu können.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Angesichts des Umfangs des Vorschlags und der Tatsache, dass es sich um eine Neufassung der Richtlinie 2004/52/EG handelt, die in allen Mitgliedstaaten vollständig umgesetzt ist, erscheint es weder gerechtfertigt noch verhältnismäßig, erläuternde Dokumente zu verlangen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die wichtigsten inhaltlichen Änderungen des Wortlauts der Richtlinie 2004/52/EG lauten wie folgt:

## *Artikel 1: Gegenstand und Anwendungsbereich*

In Absatz 1 wird (zusätzlich zu dem Ziel der Gewährleistung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme) ein zweites Ziel hinzugefügt: die Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union.

In Absatz 2 wird Buchstabe b gestrichen, um es den Mitgliedstaaten zu erlauben, in Fällen, in denen der Einbau von Bordgeräten für das jeweilige Mautsystem nicht erforderlich ist, Informationen über Nichtzahler auszutauschen. Diese Änderung ist beispielsweise für die grenzüberschreitende Durchsetzung von City-Mautgebühren (einschließlich Staugebühren) sowie anderer Systeme mit automatischer Nummernschilderkennung zur Durchführung elektronischer Mauttransaktionen notwendig.

Absatz 3 wird geändert, um zu bekräftigen, dass der EETS von EETS-Anbietern, und nicht von Mauterhebern bereitgestellt wird.

## *Artikel 2: Begriffsbestimmungen*

Es wird ein Artikel mit Begriffsbestimmungen hinzugefügt, damit die in der Richtlinie verwendeten Ausdrücke klar definiert sind.

## *Artikel 3: Technische Lösungen*

In Absatz 1 ist festgelegt, dass seine Bestimmungen ausschließlich für Mautsysteme gelten sollen, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern. Die „Verwendung“ wird hinzugefügt, um zu bestätigen, dass tragbare Geräte für die Durchführung elektronischer Mauttransaktionen für die Zwecke der Richtlinie als Bordgeräte angesehen werden. In Absatz 1 werden die für neue und bestehende elektronische Mautsysteme geltenden technischen Anforderungen erläutert.

In Absatz 1 wird ferner die Liste der Technik, die für elektronische Mauttransaktionen verwendet werden kann, in den Anhang IV verlegt. Die Kommission wird ermächtigt, diese Liste im Wege eines delegierten Rechtsakts zu ändern, wenn eine Technologie veraltet ist oder eine neue Technologie, die im Rahmen von Pilottests im Einklang mit Artikel 20 der Entscheidung 2009/750/EG geprüft wurde, in das Verzeichnis aufgenommen werden soll.

Der ehemalige Absatz 2 wird gestrichen, da sein Inhalt in anderen Bestimmungen der Richtlinie bereits enthalten ist.

Der neue Absatz 2 sieht vor, dass Bordgeräte, die Satellitenortungstechnik verwenden, mit den über die Satellitennavigationssysteme Galileo und EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) bereitgestellten Ortungsdiensten kompatibel sein müssen und mit anderen Satellitennavigationssystemen kompatibel sein können.

In Absatz 3 wird präzisiert, dass sich EETS-Bordgeräte zur Erfüllung der technischen Anforderungen der Richtlinie und insbesondere des Anhangs IV mit anderen im Fahrzeug befindlichen oder eingebauten Geräten, wie Satellitennavigationssystemen oder Smartphones, verbinden dürfen. Es wird auch klargestellt, dass bei der Kommunikation zwischen Bordgeräten und solchen anderen Geräten auch Technik genutzt werden kann, die nicht in Anhang IV der Verordnung aufgeführt ist (z. B. Bluetooth).

In Absatz 3 wird der Wortlaut „nach dem in Artikel 3 Absatz 4 festgelegten Zeitplan ... die sich ... für alle Fahrzeugarten eignen“ aus zwei Gründen gestrichen:

- Die EETS-Anbieter sollten nicht verpflichtet sein, den EETS für alle Fahrzeuge bereitzustellen, sondern die Möglichkeit haben, ihr Angebot auf schwere Nutzfahrzeuge oder leichte Nutzfahrzeuge zu beschränken, und
- wie in Absatz 4 erläutert, können Bordgeräte in leichten Nutzfahrzeugen unter Umständen ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik verwendet werden; sie sind folglich nicht unbedingt für bestimmte Mautsysteme für schwere Nutzfahrzeuge geeignet, die Geräte erfordern, die alle drei Technologien beherrschen.

Im neuen Absatz 4 wird präzisiert, dass Bordgeräte mit anderen Geräten integriert und für andere Zwecke als zur Mauterhebung genutzt werden können.

Im neuen Absatz 4 wird eine Ausnahme eingefügt, um es EETS-Anbietern bei der Mauterhebung von leichten Nutzfahrzeugen zu ermöglichen, ihren Kunden ausschließlich Bordgeräte anzubieten, die mit Mikrowellentechnik (5,8 GHz) arbeiten. Diese Ausnahme gilt bis zum 31. Dezember 2027.

Der ehemalige Absatz 3 wird gestrichen, da er sich auf veraltete Anforderungen bezieht.

*Artikel 4 wird gestrichen.*

Absatz 1 wird gestrichen, da er überflüssig geworden ist.

Die Absätze 2 und 3 wurden in andere Artikel verlagert.

Absatz 4 wird gestrichen, weil die Mitgliedstaaten keinen Einfluss auf die Frist haben, in der EETS-Anbieter den EETS bereitzustellen müssen.

Artikel 5: Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes

Absatz 1 bezieht sich auf „Anhang I“ und nicht mehr auf den „Anhang“, weil neue Anhänge hinzugefügt werden und alle Anhänge nummeriert sein müssen.

Die ehemaligen Absätze 2, 4 und 5 werden durch neue Bestimmungen in Artikel 11 ersetzt, um das Regelungsverfahren mit Kontrolle an das in Artikel 290 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) genannte Verfahren der Befugnisübertragung anzupassen.

Der neue Absatz 5 enthält besondere Bestimmungen, um sicherzustellen, dass geeignete Übergangsregelungen für die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten sorgen, wenn die europäischen Normenorganisationen EETS-bezogene Normen überprüfen.

In Absatz 5 wird die Bezugnahme auf Artikel 2 Absatz 1 ersetzt durch eine Bezugnahme auf Anhang IV, in den die einschlägigen Bestimmungen übertragen werden.

*Artikel 6, 7, 8, 9 und 10 und Anhänge II und III*

Diese fünf Artikel und zwei Anhänge sehen ein Verfahren für den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über nichtzahlende Mautschuldner vor. Sie ergeben sich aus der Anpassung der Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2015/413 an den Bereich der Mauterhebung. Der Europäische Datenschutzbeauftragte (EDSB) wurde zu dem Entwurf des Rechtsakts konsultiert und hat keine Einwände erhoben.

Die folgenden Bestimmungen der Richtlinie 2004/52/EG wurden im Vorschlag nicht geändert:

*Artikel 16 (vormals Artikel 8), in dem die Adressaten der Richtlinie genannt werden, und Anhang I (vormals Anhang), in dem die für Definition und Einsatz des EETS erforderlichen Merkmale genannt sind.*

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 Sozialausschusses<sup>14</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>15</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

- (1) Die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannte Richtlinie neu zu fassen.

Corrigendum, 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 Gebührenerfassung<sup>17</sup>, hat der Rat die Mitgliedstaaten und die~~

<sup>14</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>15</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>16</sup> 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).

~~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.~~

---

↓ Corrigendum, 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“).~~

---

↓ Corrigendum, 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).~~

---

↓ Corrigendum, 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.~~

---

<sup>17</sup>

ABl. C 194 vom 25.6.1997, S. 5.

↓ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund 5  
(angepasst)

- (2) Es sind Vorkehrungen für den Fall der allgemeinen Einführung elektronischer Mautsysteme in den Mitgliedstaaten und ihren Nachbarländern zu treffen, und dabei es werden interoperable Systeme erforderlich, die der künftigen Entwicklung einer gemeinschaftlichen Gebührenpolitik  der Union  und künftigen technischen Entwicklungen gerecht werden.

↓ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund 6

- (3) Die elektronischen Mautsysteme sollten interoperabel sein und auf offenen und öffentlichen Normen beruhen, die allen Systemanbietern in nichtdiskriminierender Form zugänglich sind.

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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 Satellitenavigationssysteme 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.~~

▼ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund 9  
(angepasst)

- (4) Die Tatsache, dass für bereits eingesetzte oder in den nächsten Jahren geplante elektronische Mautsysteme zunehmend verschiedene Techniken (vor allem 5,8 GHz Mikrowellentechnik, Satellitenortung und Mobilfunk) verwendet werden und dass die Mitgliedstaaten und deren Nachbarländer dafür für ihre elektronischen Mautsysteme unterschiedliche Spezifikationen vorschreiben, kann sich als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erweisen und den Zielen der Verkehrspolitik schaden. Diese Situation birgt die Gefahr, dass immer mehr teure und miteinander inkompatible Fahrzeuggeräte in den Fahrerhäusern der ~~KW~~ schweren Nutzfahrzeuge angebracht werden müssen und dass es zu Bedienungsfehlern und somit beispielsweise zu einer unbeabsichtigten Gebührenminderzahlung seitens der Kraftfahrer kommt. Eine derartige Vielzahl von Techniken ist für Nutzer und Fahrzeugherrsteller aus Kosten-, Sicherheits- und Rechtsgründen nicht akzeptabel.

▼ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund  
10 (angepasst)

- (5) Künstliche Hindernisse, die dem Funktionieren des Binnenmarkts entgegenstehen, sollten beseitigt werden; gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten und die ~~Gemeinschaft~~ Union die Möglichkeit erhalten, auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene unterschiedliche Gebührenkonzepte für alle Fahrzeugarten anzuwenden. Die in den Fahrzeugen angebrachten Erfassungsgeräte sollten die Erhebung dieser Gebühren unter Beachtung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den Bürgern aller Mitgliedstaaten ermöglichen. Deshalb muss so schnell wie möglich die ~~gemeinschaftsweite~~ unionsweite Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme hergestellt werden.

▼ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund  
13

- (6) Ein europäischer elektronischer Mautdienst sollte Interoperabilität auf technischer, vertraglicher und prozeduraler Ebene herstellen und Folgendes umfassen:
- einen einzigen Vertrag zwischen den Kunden und den den Dienst anbietenden Betreibern, der einem vertraglichen Regelwerk entspricht, das es allen Betreibern und/oder Emittenten ermöglicht, den Dienst anzubieten, und der Zugang zum gesamten Netz verschafft;
  - eine Reihe technischer Normen und Anforderungen, die es der Industrie ermöglichen, die notwendige Ausrüstung für die Erbringung des Dienstes bereitzustellen.

↓ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund  
14

- (7) Mit der vertraglichen Interoperabilität wird das Potenzial für bedeutende Erleichterungen zugunsten bestimmter Straßennutzer und für beträchtliche administrative Einsparungen zugunsten der gewerblichen Straßennutzer geschaffen.

↓ neu

- (8) Es sollte bestätigt werden, dass der europäische elektronische Mautdienst (EETS), wie in der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission<sup>18</sup> vorgesehen, von EETS-Anbietern bereitgestellt wird.
- (9) EETS-Anbietern sollte die Nutzung von und Anbindung an andere, bereits im Fahrzeug vorhandene Hardware- und Software-Systeme, wie Satellitennavigationssysteme oder Smartphones gestattet sein, um die erforderlichen Kommunikationstechnologien mit ihren Bordgeräten abdecken zu können.
- (10) Elektronische Mautsysteme und kooperative ITS (C-ITS) nutzen ähnliche Technik und benachbarte Funkfrequenzbänder für die Kommunikation mit kurzer Reichweite zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Nach einer gründlichen Bewertung der Kosten, des Nutzens und der technischen Hemmnisse

<sup>18</sup> 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).

sowie der dafür infrage kommenden Lösungen sollte künftig das Potenzial für die Zusammenführung elektronischer Mautsysteme mit C-ITS im derzeit von C-ITS genutzten 5,9-GHz-Band ausgelotet werden.

- (11) 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 kann.
- (12) Bei der Überprüfung von für den EETS relevanten Normen durch die europäischen Normenorganisationen sollten angemessene Übergangsregelungen gelten, um die Kontinuität des EETS und die Vereinbarkeit der Interoperabilitätskomponenten, die zum Zeitpunkt der Überprüfung der Normen bereits verwendet werden, mit den Mautsystemen zu gewährleisten.
- (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.
- (14) Aus Gründen der Kohärenz und des effizienten Ressourceneinsatzes sollten die Systeme für den Informationsaustausch über Personen, die die Straßenbenutzungsgebühren nicht zahlen, 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 Rates<sup>19</sup> genutzt wird.
- (15) Der grenzüberschreitende Informationsaustausch über Personen, die Straßenbenutzungsgebühren nicht zahlen, sollte den Mitgliedstaaten unabhängig von der für die elektronische Mautabwicklung verwendeten Technik offenstehen.
- (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.

Corrigendum, 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~~

<sup>19</sup> 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).

~~Umweltauwirkungen, die mit dem Anhalten und Wiederanlassen von Fahrzeugen und mit Staus sowie mit dem Bau neuer Mautstationen oder der Erweiterung bestehender Mautstellen verbunden sind.~~

---

▼ Corrigendum, 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.~~

---

▼ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50, Erwägungsgrund  
17 (angepasst)

- (17) Die Einführung von elektronischen Mautsystemen ist 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 Datenverkehr<sup>20</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup>, der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> 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~~<sup>23</sup>, sichergestellt sein. Das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten wird in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt.
- 

▼ Corrigendum, 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.~~

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> 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).

<sup>23</sup> 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).

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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.~~

↓ Corrigendum, 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.

↓ Corrigendum, 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 Durchführungsbefugnisse<sup>24</sup> erlassen werden~~

↓ neu

- (19) Um die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme sicherzustellen und den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Fälle von Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren 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 die Liste der für die Durchführung von Transaktionen in elektronischen Mautsystemen, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, an den technischen Fortschritt 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 Rechtsetzung 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.
- (20) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der bisherigen Richtlinie inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.
- (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 angehört<sup>25</sup> –

<sup>24</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Ziel** ☐ Gegenstand ☐ und Anwendungsbereich

(1) In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme ⇒ und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren ⇒ in der Gemeinschaft ☐ Union ☐ festgelegt. Sie gilt für die elektronische Erhebung aller 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.

⇒ 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) Diese Richtlinie gilt nicht für:

- a) Mautsysteme ohne elektronische Einrichtungen für die Mauterhebung;
- b) elektronische Mautsysteme, die einen Einbau fahrzeugseitiger Geräte nicht erforderlich machen;
- c) kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen dieser Richtlinie außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden;
- ⇒ c) Parkgebühren. ⇐

(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.

<sup>25</sup> 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).

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- a) „europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)“ (*European Electronic Toll Service*) die vertraglich vereinbarten, von einem EETS-Anbieter für einen EETS-Nutzer bereitgestellten Dienste. Diese Dienste umfassen die Bereitstellung und Gewährleistung korrekt parametrisierter und ordnungsgemäß funktionierender Bordgeräte, die für die Bezahlung von Straßenbenutzungsgebühren in allen vertraglich vereinbarten elektronischen Mautgebieten erforderlich sind, ferner die Abwicklung der Zahlung von vom Nutzer geschuldeten Straßenbenutzungsgebühren an den Anbieter in dessen Namen und die Bereitstellung weiterer Dienste und Unterstützung, die der Nutzer benötigt, um seinen Verpflichtungen gegenüber dem Mauterheber in den vertraglich vereinbarten Mautgebieten nachkommen zu können;
- b) „Mauterheber“ eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem elektronischen Mautgebiet Straßenbenutzungsgebühren erhebt;
- c) „EETS-Anbieter“ eine Stelle, die einem EETS-Nutzer im Rahmen eines Vertrags 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;
- e) „elektronisches Mautgebiet“ eine Straße, ein Straßennetz, eine Struktur (Brücken, Tunnel, Fahren u. a.) für die Straßenbenutzungsgebühren ausschließlich oder teilweise über automatische Erkennungsmechanismen, z. B. Kommunikation mit Bordgeräten oder automatische Nummernschilderkennung, erhoben werden;
- f) „Bordgeräte“ sämtliche Hardware- und Softwarekomponenten, die für die Bereitstellung des EETS erforderlich sind und für die Sammlung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut ist oder mitgeführt wird;
- g) „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 Begehung einer strafbaren Handlung durch einen Straßenbenutzer, die dazu führt, dass die Straßenbenutzungsgebühr in einem Mitgliedstaat nicht gemäß den Vorschriften dieses Mitgliedstaats gezahlt wird;
- i) „Zulassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert ist, mit dem die strafbare Handlung (Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren) begangen wurde;
- j) „nationale Kontaktstelle“ die benannte zuständige Behörde für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten;

k) „automatisierte Suche“ ein Verfahren für den Online-Zugang zur Abfrage der Datenbanken eines, mehrerer oder aller Mitgliedstaaten oder von beteiligten Drittstaaten;

l) „Fahrzeug“ jedes Kraftfahrzeug, einschließlich Krafträder, das normalerweise zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße verwendet wird;

m) „Halter“ die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist, im Sinne des Rechts des Zulassungsmitgliedstaats.

n) „schweres Nutzfahrzeug“ ein für die Güterbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen oder ein für die Personenbeförderung bestimmtes Fahrzeug mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Fahrersitz;

o) „leichtes Nutzfahrzeug“ alle Fahrzeuge, die keine schweren Nutzfahrzeuge sind.

↓ Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50 (angepasst)  
⇒ neu

### Artikel 2 §

#### Technische Lösungen

(1) Alle neuen elektronischen Mautsysteme, ⇒ die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern ⇔ ~~die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden~~, nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der ☒ in Anhang IV aufgeführten ☐ ~~folgenden~~ Techniken:

⇒ Vorhandene elektronische Mautsysteme, die auf keiner der in Anhang IV aufgeführten Technik beruhen, müssen die dort aufgelistete Technik aufweisen, wenn substantzielle technische Verbesserungen vorgenommen werden.⇒

a) ~~Satellitenortung~~:

b) ~~Mobilfunk nach der GSM/GPRS Norm (GSM TS 03.60/23.060)~~:

c) ~~Mikrowellentechnik (5,8 GHz)~~.

↓ neu

(2) Bordgeräte, die Satellitenortungstechnik verwenden, müssen mit den über die Satellitennavigationssysteme Galileo und EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) bereitgestellten Ortungsdiensten und können mit anderen Satellitennavigationssystemen kompatibel sein.

(3) EETS-Anbieter müssen den Nutzern Bordgeräte zur Verfügung stellen, die zum Gebrauch geeignet, interoperabel und für die Kommunikation mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen elektronischen Mautsystemen, die die in Anhang IV aufgeführte Technik verwenden, tauglich sind.

(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

(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 Anhang IV aufgeführte Technik verwenden.

(5) Bis zum 31. Dezember 2027 ist es EETS-Anbietern gestattet, Nutzern leichter Nutzfahrzeuge Bordgeräte zur Verfügung zu stellen, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik verwendet werden können.

(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.~~

~~(7)(6). Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die für den Betrieb des europäischen elektronischen Mautdienstes EETS notwendige Verarbeitung personenbezogener Daten in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften der Union zum Schutz der Freiheitsrechte und Grundrechte natürlicher Personen, einschließlich ihrer Privatsphäre, erfolgt und dass insbesondere den Richtlinien 95/46/EG der Verordnung (EU) 2016/679, der Richtlinie (EU) 2016/680 und der Richtlinie 2002/58/EG entsprochen wird.~~

### *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.~~

### *Artikel 4*

#### **Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes EETS**

(1) Der ~~europäische elektronische Mautdienst~~  EETS  stützt sich auf die im Anhang I aufgeführten Merkmale.

---

▼ 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.

---

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

(2) Der ~~europäische elektronische Mautdienst~~ steht in keinem Zusammenhang mit den Grundsatzentscheidungen der Mitgliedstaaten über die Erhebung einer Maut für bestimmte Arten von Fahrzeugen, mit der Höhe der Gebühren oder mit dem Zweck ihrer Erhebung. Es betrifft lediglich die Art der Maut- oder Gebührenerhebung. Der Dienst  EETS  muss den Abschluss von Verträgen unabhängig vom Zulassungsort des Fahrzeugs, der Staatsangehörigkeit der Vertragsparteien sowie von dem Mautgebiet oder der Stelle  Strecke , an der die Maut  Straßenbenutzungsgebühr  erhoben wird, gestatten.

(3) Das System  Der EETS  muss die Weiterentwicklung der Intermodalität gestatten, ohne dass andere Verkehrsarten benachteiligt werden.

(3)(4) Der ~~europäische elektronische Mautdienst~~  EETS  beruht auf den  nutzt die  in Artikel 23 genannten technischen Lösungen, wobei öffentlich zugängliche  sowie die in Artikel 10 Absatz 2 genannten technischen  Spezifikationen verwendet werden.

---

▼ 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.

Corrigendum, ABl. L 200,  
7.6.2004, S. 50 (angepasst)  
⇒ neu

(7)(5). Die Kommission ersucht entsprechend dem in der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften<sup>27</sup>, festgelegten Verfahren die zuständigen Normenorganisationen, insbesondere das CEN, nach Kräften an der schnellen Verabschiedung von Normen für die in Artikel 2 Absatz 1 Anhang IV genannten Techniken für elektronische Mautsysteme zu arbeiten ⇒, und diese erforderlichenfalls zu aktualisieren ⇒. ⇒ Die Kommission ersucht die Normenorganisationen, für die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten zu sorgen. ⇒

(8)(6). Die für den europäischen elektronischen Mautdienst ⇒ EETS ✕ bestimmten ⇒ Bordgeräte ✕ Erfassungsgeräte müssen insbesondere den Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität<sup>28</sup> Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup> und der Richtlinie 89/336/EWG des Rates vom 3. Mai 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit<sup>30</sup> Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>31</sup> entsprechen.

↓ neu

## Artikel 5

### Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

- (1) Für Ermittlungen in Bezug auf die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren gestatten die Mitgliedstaaten den Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten den Zugriff auf die folgenden nationalen Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:
- Daten zum Fahrzeug und
  - Daten zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs.

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

<sup>28</sup> ABl. L 91 vom 7.4.1999, S. 10. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003.

<sup>29</sup> Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

<sup>30</sup> ABl. L 139 vom 23.5.1989, S. 19. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/68/EWG (ABl. L 220 vom 20.8.1993, S. 1).

<sup>31</sup> Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79).

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

(2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. 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.

Diese automatisierte Suche wird im Einklang mit den in Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI des Rates<sup>32</sup> 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.

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen elektronischen Mitteln ohne den Austausch von Daten, die andere, nicht für die Zwecke dieser Richtlinie verwendete Datenbanken betreffen, erfolgt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein solcher Informationsaustausch kosteneffizient und sicher durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Sicherheit und den Schutz der übermittelten Daten, wobei im Einklang mit Anhang II dieser Richtlinie und mit Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI so weit wie möglich bestehende Softwareanwendungen wie die in Artikel 15 des Beschlusses 2008/616/JI genannte Softwareanwendung und geänderte Versionen dieser Softwareanwendung verwendet werden. Die geänderten Versionen der Softwareanwendungen ermöglichen sowohl einen Online-Austausch in Echtzeit als auch einen Austausch im Batch-Modus, wobei letzterer einen Austausch mehrerer Anfragen oder Antworten innerhalb einer Nachricht ermöglicht.

(5) Jeder Mitgliedstaat trägt seine Kosten, die ihm aus der Verwaltung, der Verwendung und der Pflege der in Absatz 4 genannten Softwareanwendungen entstehen.

## 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.

<sup>32</sup> 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).

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.

- (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 des Verstößes verwendeten Gerät bei. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, kann hierfür das Muster in Anhang III verwenden.
- (4) 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**

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

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 Art der Rechtsverstöße, für die eine Anfrage gestellt wurde und 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.

## *Artikel 8*

### **Datenschutz**

- (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 (EU) 2016/680.
- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, 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.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass sämtliche im Rahmen dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten ausschließlich zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über Nichtzahlungen von Straßenbenutzungsgebühren verwendet werden und 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.

- (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.

## Artikel 9

### Berichterstattung

Die Kommission übermittelt bis zum [5 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] einen Bericht an das Europäische Parlament und an den Rat über die Anwendung der Artikel 6 und 7 dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten. In ihrem Bericht stellt die Kommission insbesondere folgende Aspekte in den Mittelpunkt, zu denen sie gegebenenfalls Vorschläge unterbreitet:

- Bewertung der Wirksamkeit der Artikel 6 und 7 in Bezug auf die Verringerung der Anzahl der Fälle von Nichtzahlungen von Straßenbenutzungsgebühren in der Union,
- Bewertung der Notwendigkeit, die grenzüberschreitende Durchsetzung der Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union durch die Einführung eines Systems weiter zu vereinfachen, bei dem der Zulassungsmitgliedstaat den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, bei der Beitreibung dieser Gebühren und der Bußgelder unterstützt.

## Artikel 10

### Delegierte Rechtsakte

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und IV zu erlassen, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte über die Festlegung der technischen Spezifikationen und Anforderungen für den EETS und über die für die Bereitstellung geltenden Vertragsbestimmungen einschließlich der Rechte und Pflichten der EETS-Anbieter, Mauterheber und EETS-Nutzer zu erlassen.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte über Verwaltungsregelungen, Schutzklauseln und über ein Streitbeilegungsverfahren zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern zu erlassen.
- (4) 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/JHA<sup>33</sup> und 2008/616/JHA des Rates oder erforderlichenfalls anderen einschlägigen Unionrechtsakten Rechnung zu tragen.

## *Artikel 11*

### **Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Inkrafttreten dieser Richtlinie] übertragen.
- (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.<sup>34</sup>
- (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

<sup>33</sup> Rahmenbeschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABl. L 210 vom 6.8.2008, S. 1).

<sup>34</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

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.

---

▼ 219/2009 Artikel 1 und  
Anhang 7 Nummer 7

### *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.~~

---

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

### *Artikel § 12*

#### **Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Veraltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um ~~dieser Richtlinie~~ ☒ dem Artikel 1 und den Artikeln 3 bis 8 sowie den Anhängen II und III bis zum [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] ☐ spätestens ab dem 20. November 2005 nachzukommen. Sie übermitteln ☒ teilen ☐ der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften ~~und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und denen dieser Richtlinie mit.~~

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

☒ (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften 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.

↓ Corrigendum, 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.

↓ Corrigendum, AB1. L 200,  
7.6.2004, S. 50

Artikel § 15

## Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

## Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                    *Der Präsident*