

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2537 –**

Einführung eines Elektronischen Europäischen Mautdienstes (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/2319)

Vormerkung der Fragesteller

Derzeit gibt es in Europa eine Vielzahl verschiedener mautpflichtiger Streckennetze und Mautsysteme. Ein Lkw, der europaweit zum Straßengütertransport eingesetzt werden soll, muss bei verschiedenen Mauterhebern registriert und mit mehreren elektronischen Erfassungsgeräten ausgestattet werden.

Auf Grundlage der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (EETS-Richtlinie) sowie der Entscheidung 2009/750/EG der Europäischen Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (EETS-Entscheidung) sollte ein europäischer elektronischer Mautdienst (EETS) in der Europäischen Union eingeführt werden.

Zum Umsetzungsstand in Deutschland hat die Fraktion DIE LINKE. eine Kleine Anfrage eingebracht, worauf die Bundesregierung in ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 19/2319 eine Reihe von Fragen entweder knapp beantwortete oder auf die Webseite des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) verwies, welche jedoch keine für die Fragestellungen relevanten Informationen enthielt.

1. Ist es zutreffend, dass mit den Unternehmen „tolltickets GmbH“ sowie der „Toll4Europe GmbH“ derzeit nur zwei EETS-Anbieter in Deutschland registriert sind?

Ja.

2. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass es sich bei den Gesellschaftern der „Toll4 Europe GmbH“ unter anderem um die T-Systems International GmbH sowie die Daimler AG handelt und die Gesellschafter damit mehrheitlich identisch mit den Gesellschaftern der Toll Collect GmbH (in diesem Falle die Telekom AG sowie Daimler Financial Services) sind (vgl. „Daimler erwägt Rückzug bei Toll Collect“, Der Tagesspiegel vom 15. August 2017; Antwort bitte begründen)?

An der Toll4Europe GmbH ist T-Systems mit 55 Prozent beteiligt, die Daimler AG hält an dem Unternehmen 30 Prozent und DKV EURO SERVICE GmbH + Co. KG ist mit 15 Prozent beteiligt (vgl.: www.telekom.com/de/medien/medieninformationen/detail/toll4europe-gmbh-nimmt-geschaefstaetigkeit-auf-491898).

3. Inwiefern finden mit beiden registrierten Unternehmen „derzeit Abstimmungen zur Zulassung“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu den Fragen 7 und 8) statt (bitte begründen), und welche Gespräche wurden genau geführt (bitte die jeweiligen Gesprächstermine tabellarisch aufzuführen)?

Mit Tolltickets und Toll4Europe wurden die Prüfvereinbarungen unterzeichnet, die zu Beginn des Zulassungsverfahrens geschlossen werden.

4. Bedeutet die Antwort zu den Fragen 7 und 8, dass „derzeit Abstimmungen zur Zulassung“ stattfinden, dass die beiden Unternehmen noch keinen Antrag auf Zulassung gestellt haben?

Wenn ja, wann wird der formale Zulassungsprozess der registrierten Unternehmen voraussichtlich beginnen (bitte für beide Unternehmen getrennt begründen), und wie lange wird das Zulassungsverfahren voraussichtlich in Anspruch nehmen (bitte unter kurzer Darstellung des Zulassungsprozesses begründen)?

Wenn nein, wann wurden die Zulassungsanträge jeweils gestellt?

Die Unternehmen haben beide bereits einen Antrag auf Zulassung beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt, am 1. März 2017 (Toll4Europe GmbH) und 22. März 2018 (Tolltickets GmbH).

5. Wie ist der aktuelle Stand der Abstimmungen mit den beiden registrierten EETS-Anbietern insgesamt (bitte für beide Unternehmen getrennt ausführen)?

Da es sich um ein laufendes Verwaltungsverfahren handelt, kann hierzu keine Auskunft gegeben werden.

6. Hat die Ages EETS GmbH in dem Zeitraum, als sie als EETS-Anbieter registriert war, einen Antrag auf Zulassung gestellt (bitte unter Angabe des Datums der Antragsstellung begründen), und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die AGES EETS GmbH hat am 30. September 2015 einen Antrag auf Zulassung im BAG gestellt und den Antrag am 16. November 2015 zurückgenommen.

7. Inwiefern fehlt aus Sicht der Bundesregierung für eine staatliche Regelung einer Vergütung für EETS-Anbieter im „EU-Recht eine Rechtsgrundlage“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 28), angesichts der Tatsache, dass in Österreich dies klar geregelt ist (vgl. www.asfinag.at/media/1219/20161003_eets_domain_statement_de.pdf) (bitte begründen), und warum hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund des österreichischen Beispiels ggf. trotz fehlender EU-Rechtsgrundlage keine eigene nationale Regelung erlassen?
8. Welche möglichen Vergütungsmodelle sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?

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

Nach der Rechtsauffassung der Bundesregierung ist weder in Richtlinie 2004/52/EG noch in der Entscheidung der EU-Kommission 2009/750/EG als den für den EETS einschlägigen europäischen Rechtsakten eine Vergütung für EETS-Anbieter geregelt. Mit Inkrafttreten der „Verordnung über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz“ (EEMD-Zulassungsverordnung – EEMD-ZV) vom 28. März 2018 ist im darin enthaltenen „Zulassungsvertrag“ in § 20 geregelt, dass keine Vergütung gezahlt wird, jedoch: „Sollten sich durch den Betrieb des Systems zum Erbringen mautdienstbezogener Leistungen Einsparungen beim nationalen Mautbetreiber ergeben, treten der Mauterheber und der Anbieter in Verhandlungen über die Zahlung einer Vergütung ein.“

9. Müssten nach Auffassung der Bundesregierung gemäß der derzeitigen Rechtslage in Deutschland EETS-Anbieter Entgelte an den Mautbetreiber Toll Collect zahlen (bitte begründen)?

Nein.

10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass gemäß der Entscheidung der EU-Kommission zum EETS vom 6. Oktober 2009 (2009/750/EG) die europäischen Mautsysteme bis zum 6. Oktober 2012 EETS-tauglich sein sollten, und aus welchen Gründen war dies in Deutschland erst im „Dezember 2016“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 17) der Fall?

Die Entscheidung der EU-Kommission zum EETS vom 6. Oktober 2009 (2009/750/EG) sieht eine Umsetzung bis Oktober 2012 vor. Es waren u. a. die technischen Voraussetzungen für die Einbindung von EETS-Anbietern in das Lkw-Mautsystem zu schaffen.

11. Aus welchen Gründen wurden trotz technischer Bereitschaft des Mautsystems zur Einbindung von EETS-Anbietern seit Dezember 2016 erst am 18. März 2018 die für den Zulassungsprozess relevante Verordnung erlassen, und wann wurde der Abstimmungsprozess zu dieser „maßgeblichen Rechtsverordnung“ (Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu den Fragen 22 bis 24) eingeleitet (bitte begründen)?

Mit der Verordnung zur Übertragung von Befugnissen zum Erlass von Rechtsverordnungen auf das Bundesamt für Güterverkehr (BAG-Übertragungsverordnung – BAGÜV) vom 14. Januar 2016 wurde dem BAG die Befugnis zum Erlass von Rechtsverordnungen zu den Gebietsvorgaben und den Musterverträgen für

die Prüfvereinbarung und den Zulassungsvertrag übertragen. Die entsprechenden Verordnungsentwürfe wurden seitdem – bis zu ihrem Erlass im März 2018 – erarbeitet.

12. Ist es zutreffend, dass demgemäß vor dem 18. März 2018 EETS-Anbietern der Marktzugang in Deutschland nicht möglich war (bitte begründen)?

Mit den beiden Rechtsverordnungen über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung – GVV) und über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Zulassungsverordnung – EEMD-ZV) können die Zulassungsverfahren nun zügig und rechtssicher durchgeführt und mit einem Zulassungsvertrag abgeschlossen werden.

13. Aus welchen Gründen teilt die Bundesregierung die Auffassung der EU-Kommission nicht, dass Fortschritte beim EETS hauptsächlich durch „diskriminierende Behandlung (von EETS-Anbietern) durch die Behörden (einschließlich des Schutzes der etablierten Betreiber“ auch in Bezug auf den deutschen Mautmarkt ausblieben (vgl. www.umwelt-online.de/PDFBR/2017/0493_2D17.pdf; Bundestagsdrucksache 19/2319, Antwort zu Frage 10)?

Die Bundesregierung hat die notwendigen rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass EETS-Anbieter mautdienstbezogene Leistungen für das EETS-Gebiet nach Bundesfernstraßenmautgesetz durchführen können.

14. Welche Aufträge (inklusive externe Beraterverträge) hat die Bundesregierung an wen im Rahmen der Einführung des EETS seit Inkrafttreten des Mautsystemgesetzes am 5. Dezember 2014 vergeben und welche vor Inkrafttreten des Gesetzes (bitte jeweils tabellarisch unter Angabe des Auftrages, des Auftragnehmers, des Vertragsbeginns und Vertragsendes sowie des finanziellen Vertragsvolumens aufführen)?

Eine Auflistung der gesamten Aufträge, seit und vor Inkrafttreten des Mautsystemgesetzes ist innerhalb der für die Beantwortung vorgesehenen Frist nicht möglich und wird nachgereicht.

Die Antwort zu Frage 14 wurde mit Schreiben vom 21. August 2018 wie folgt ergänzt:

Auftragnehmer	Erstmalige Beauftragung	Auftragsende	Auftragsgegenstand	Ausgaben in Tsd. € (brutto) bis Ende 2017
IQbis	2010	2011	Unterstützung beim Aufbau EEMD	90
T- Systems	2012	2018	Umsetzung EEMD	68.702
ATOS	2014	2015	Umsetzung EEMD	434
Toll Collect	2011	laufend	Umsetzung EEMD	42.663
Rapp Trans	2011	laufend	Technische Beratung	2.264
TaylorWessing	2015	laufend	Vermittlungsstelle EEMD	4
PwC Legal	2015	laufend	Rechtliche Beratung	69

15. Durch welche Maßnahmen wurden die „Kontrolleinrichtungen des Mautsystems um die Mikrowellentechnik“ erweitert, und wurden die prognostizierten Kosten in Höhe von „48 Mio. Euro“ (Bundestagsdrucksache 18/2656) eingehalten (bitte unter Angabe der Gesamtkosten für diese technische Erweiterung begründen)?

Es wurden eine Hard- und softwareseitige Erweiterung der Einrichtungen zur Kontrolle sowie die Anpassung der Software im Zentralsystem um Mikrowellentechnik vorgenommen. Die Erweiterung war Bestandteil regulärer Systemerneuerungen.

16. Wie hoch war der Gesamterfüllungsaufwand des Mautsystemgesetzes bisher insgesamt, und wie verteilen sich diese Kosten auf die verschiedenen Kostengruppen (Investitionen, Personal, Beraterverträge, Dienstleistungen sowie Vergütung der Toll Collect GmbH)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/2319 verwiesen.

17. Seit wann liegen der Bundesregierung bzw. dem BAG ggfs. durch Externe erstellte „Gebietsvorgaben“ sowie „Muster für die Prüfvereinbarung und den Zulassungsvertrag“ (Bundestagsdrucksache 18/2656) vor (bitte ggfs. Datum und dafür entstandene Kosten angeben)?

Die Gebietsvorgaben haben im Zuge des Inkrafttretens der Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung – GVV) am 28. März 2018 Rechtskraft erlangt. Die „Prüfvereinbarung“ und der „Zulassungsvertrag“ haben im Zuge des Inkrafttretens der Verordnung über die Zulassung von Anbietern mautdienstbezogener Leistungen für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Zulassungsverordnung – EEMD-ZV) am 28. März 2018 Rechtskraft erlangt. Eine unverbindliche Entwurfsfassung der Prüfvereinbarung wurde bereits im Jahr 2016 Interessierten zur Verfügung gestellt.

Im Übrigen wird auf Bundestagsdrucksache 18/2656 verwiesen.

18. Welche Position bezieht die Bundesregierung bezüglich des Vorschlags der EU-Kommission im Rahmen der „laufenden Verhandlungen zur Revision der EETS-Richtlinie auf EU-Ebene“ (Bundestagsdrucksache 19/2319), dass EETS-Anbieter zukünftig nicht mehr in allen Mitgliedstaaten ihren Dienst anbieten müssen?

In wie vielen Mitgliedstaaten sollten nach Auffassung der Bundesregierung EETS-Anbieter ihre Dienste mindestens anbieten müssen (bitte begründen)?

Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung mit Blick auf die diesbezügliche Regelung in § 12 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes ziehen?

Die zunächst im Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der Entscheidung der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (2009/750/EG) vorgesehene vollständige Aufgabe der Vorschrift aus Artikel 4 (1), wonach EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung in allen EU-Mautdomänen den EETS anbieten müssen, hätte einer europäischen Regelung zum EETS die Grundlage entzogen. Der in Artikel 4a (1) der aktuellen Version des Vorschlags 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 vom 30. Mai 2018 enthaltene Regelungsvorschlag, wonach „EETS-Anbieter innerhalb von 36 Monaten nach ihrer Registrierung Verträge abschließen [sollen], die alle EETS-Gebiete von mindestens vier Mitgliedstaaten abdecken“, ist ein Kompromiss, da der EETS seine Legitimität aus der Herstellung der Interoperabilität verschiedener Maut-Domänen bezieht.

19. Welchen Austausch gab es seitens der Bundesregierung mit der EU-Kommission seit dem 1. Januar 2016 bezüglich der Einführung des EETS (bitte unter Angabe der den Austausch führenden Stellen, nebst Datum des schriftlichen oder mündlichen Austausches und kurzer Angabe des Inhaltes aufzuführen)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist in ständigem Austausch mit der EU-Kommission zum Thema EETS.

20. Müssen in anderen EU-Staaten bereits zugelassene EETS-Anbieter hierzulande den gleichen Zulassungsprozess durchlaufen wie die in Deutschland registrierten EETS-Anbieter (bitte unter Darstellung des Zulassungsprozesses von EETS-Anbietern aus dem Ausland begründen)?

Ja. Die den Zulassungsprozess von EETS-Anbietern im deutschen Mautgebiet regelnden Rechtsverordnungen (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung – GVV und EEMD-Zulassungsverordnung – EEMD-ZV) gelten für alle EETS-Anbieter, die im deutschen Mautgebiet EETS anbieten wollen.

21. Welche EETS-Anbieter sind nach Kenntnis der Bundesregierung in jeweils welchem EU-Mitgliedstaat seit wann
- a) registriert;
 - b) zugelassen?
22. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die in Deutschland registrierten EETS-Anbieter auch in anderen Mitgliedstaaten der EU registriert und/oder zugelassen, und wenn ja, in jeweils welchen Ländern sind die EETS-Anbieter seit wann registriert und/oder zugelassen?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine Statistik über EETS-Anbieter in anderen EU-Mitgliedstaaten.

