

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2019/520 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. März 2019

über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union

(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, insbesondere auf Artikel 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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannte Richtlinie neu zu fassen.
- (2) Es ist wünschenswert, einen möglichst breiten Einsatz elektronischer Mautsysteme in den Mitgliedstaaten und ihren Nachbarländern zu verwirklichen, und über möglichst zuverlässige, nutzerfreundliche und kosteneffiziente Systeme zu verfügen, die der künftigen Entwicklung einer Mautpolitik der Union und künftigen technischen Entwicklungen gerecht werden. Daher besteht die Notwendigkeit, die elektronischen Mautsysteme interoperabel zu gestalten, um die Kosten und den Aufwand im Zusammenhang mit der Zahlung von Maut in der gesamten Union zu verringern.
- (3) Interoperable elektronische Mautsysteme würden die Umsetzung der im Unionsrecht in diesem Bereich festgelegten Ziele begünstigen.
- (4) Die fehlende Interoperabilität elektronischer Mautsysteme ist ein erhebliches Problem in Fällen, in denen die zu entrichtende Maut von der vom jeweiligen Fahrzeug zurückgelegten Strecke (entfernungsabhängige Maut) oder dem Passieren eines spezifischen Punktes (z. B. einer Kontrollstation) durch das Fahrzeug abhängt. Die Bestimmungen über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme sollten daher nur auf diese Systeme Anwendung finden und nicht für Systeme gelten, in denen die zu entrichtende Maut von der Zeit abhängt, die das jeweilige Fahrzeug auf der mautpflichtigen Infrastruktur verbracht hat (z. B. zeitabhängige Systeme wie Vignetten).
- (5) Die grenzüberschreitende Durchsetzung der Pflicht in der Union, Maut zu entrichten ist ein erhebliches Problem in vielen verschiedenen Systemen, seien sie entfernungsabhängig, auf Kontrollstationen beruhend, zeitabhängig, elektronisch oder manuell. Um das Problem der grenzüberschreitenden Durchsetzung nach einer Nichtentrichtung der Maut zu beheben, sollten die Bestimmungen über den grenzüberschreitenden Informationsaustausch daher für all diese Systeme gelten.
- (6) Im nationalen Recht kann eine Nichtentrichtung der Maut als Ordnungswidrigkeit oder Straftat eingestuft werden. Die vorliegende Richtlinie gilt unabhängig von der Einstufung des Verstoßes.

⁽¹⁾ ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 181.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 23.5.2018, S. 66.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Februar 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 4. März 2019.

⁽⁴⁾ 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).

- (7) Da Parkgebühren in der gesamten Union nicht einheitlich eingestuft werden und einen indirekten Zusammenhang zur Benutzung von Infrastrukturen aufweisen, sollten sie nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.
- (8) Die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme erfordert eine Harmonisierung der verwendeten Technologie und der Schnittstellen zwischen den Interoperabilitätskomponenten.
- (9) Die Harmonisierung von Technologien und Schnittstellen sollte durch die Entwicklung und Einhaltung angemessener offener und öffentlicher Normen unterstützt werden, die allen Systemanbietern in nichtdiskriminierender Form zugänglich sind.
- (10) Um die erforderlichen Kommunikationstechnologien mit ihren Bordgeräten abdecken zu können, sollte Anbietern europäischer elektronischer Mautdienste (European Electronic Toll Services, EETS) die Nutzung von und Anbindung an andere, bereits im Fahrzeug vorhandene Hardware- und Software-Systeme, wie Satellitennavigationssysteme oder Mobilgeräten gestattet sein.
- (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, die Nutzer leichter Nutzfahrzeuge vorübergehend mit Bordgeräten auszustatten, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellen-Technik genutzt werden kann. Diese Ausnahme sollte das Recht der Mitgliedstaaten, satellitengestützte Mautsysteme für leichte Nutzfahrzeuge einzuführen, unberührt lassen.
- (12) Mautsysteme, die auf einer Technologie zur automatischen Nummernschilderkennung beruhen, erfordern mehr manuelle Überprüfungen der Mauttransaktionen in der betrieblichen Abwicklung als Systeme, bei denen Bordgeräte verwendet werden. Systeme, bei denen Bordgeräte verwendet werden, sind effizienter für große elektronische Mautgebiete, und Mautsysteme, die auf der Technologie zur automatischen Nummernschilderkennung beruhen, eignen sich besser für kleine Mautgebiete, wie im Fall einer City-Maut, bei denen die Verwendung von Bordgeräten unverhältnismäßig hohe Kosten oder einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand verursachen würde. Die Technologie zur automatische Nummernschilderkennung kann insbesondere in Verbindung mit anderen Technologien von Nutzen sein.
- (13) Angesichts der technischen Entwicklungen, die mit Lösungen verbunden sind, die auf einer Technologie zur automatischen Nummernschilderkennung beruhen, sollten die Normenorganisationen dazu angeregt werden, die erforderlichen technischen Standards festzulegen.
- (14) Die spezifischen Rechte und Pflichten von EETS-Anbietern sollten für Stellen gelten, die nachweisen können, dass sie bestimmte Anforderungen erfüllen, und in ihrem jeweiligen Niederlassungsmitgliedstaat als EETS-Anbieter registriert sind.
- (15) Die Rechte und Pflichten der wichtigsten EETS-Akteure, das sind die EETS-Anbieter, die Mauterheber und die EETS-Nutzer, sollten eindeutig festgelegt sein, um ein gerechtes und effizientes Funktionieren des Marktes sicherzustellen.
- (16) Insbesondere müssen bestimmte Rechte von EETS-Anbietern geschützt werden, etwa das Recht auf Schutz wirtschaftlich sensibler Daten, ohne dabei die Qualität der den Mauterhebern und EETS-Nutzern bereitgestellten Dienste zu beeinträchtigen. Insbesondere sollten Mauterheber verpflichtet sein, die sensiblen Daten keinem der Wettbewerber des jeweiligen EETS-Anbieters offenzulegen. Die Menge und Art der Daten, die EETS-Anbieter den Mauterhebern — zum Zweck der Berechnung und Erhebung der Maut oder zur Prüfung der Berechnung der Maut, die von den EETS-Anbietern auf Fahrzeuge von EETS-Nutzern erhoben wurden — übermitteln, sollte auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt werden.
- (17) EETS-Anbieter sollten verpflichtet sein, uneingeschränkt mit den Mauterhebern bei ihren Durchsetzungsmaßnahmen zusammenzuarbeiten, um die allgemeine Effizienz elektronischer Mautsysteme zu verbessern. Mauterhebern sollte es daher gestattet sein, in Fällen, in denen der Verdacht besteht, dass die Maut nicht entrichtet wurde, vom EETS-Anbieter Daten über das Fahrzeug und den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs, der Kunde des EETS-Anbieters ist, anzufordern, sofern diese Daten nicht für andere Zwecke als die Rechtsdurchsetzung verwendet werden.
- (18) Um es EETS-Anbietern zu ermöglichen, auf diskriminierungsfreie Weise in einen Wettbewerb um alle Kunden in einem bestimmten EETS-Gebiet zu treten, ist es wichtig, ihnen die Möglichkeit zu geben, so rechtzeitig für dieses Gebiet zugelassen zu werden, dass sie den Nutzern ab dem ersten Tag des Betriebs des Mautsystems Dienste anbieten können.
- (19) Mauterheber sollten EETS-Anbietern auf diskriminierungsfreie Weise Zugang zu ihrem jeweiligen EETS-Gebiet gewähren.
- (20) Damit Transparenz und ein diskriminierungsfreier Zugang zu EETS-Gebieten für alle EETS-Anbieter gesichert sind, sollten Mauterheber alle notwendigen Informationen über Zugangsrechte in einer Vorgabe für das EETS-Gebiet veröffentlichen.

- (21) Sämtliche von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber für die Nutzung von Bordgeräten angebotenen Rabatte oder Ermäßigungen des Mautbetrags sollten transparent sein, öffentlich bekannt gemacht und den Kunden der EETS-Anbieter unter denselben Voraussetzungen angeboten werden.
- (22) EETS-Anbietern sollte eine angemessene Vergütung zustehen, die auf der Grundlage einer transparenten, diskriminierungsfreien und identischen Methode berechnet werden sollte.
- (23) Mauterhebern sollte es gestattet sein, von der Vergütung der EETS-Anbieter die entsprechenden Kosten abzuziehen, die für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung der EETS-spezifischen Bestandteile des elektronischen Mautsystems entstehen.
- (24) EETS-Anbieter sollten dem jeweiligen Mauterheber die vollständige von ihren Nutzern zu entrichtende Maut auszahlen. EETS-Anbieter sollten jedoch nicht für von ihren Kunden nicht entrichtete Maut haften, wenn diese mit Bordgeräten ausgestattet sind, die vom Mauterheber für ungültig erklärt wurden.
- (25) Wenn eine Rechtsperson, die Mautdiensteanbieter ist, auch andere Aufgaben innerhalb eines elektronischen Mauterhebungssystems wahrnimmt oder andere Tätigkeiten ausübt, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der elektronischen Mauterhebung stehen, sollte sie/es verpflichtet sein, ihre/seine Buchführung so zu gestalten, dass es möglich ist, die im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Mautdiensten stehenden Kosten und Einnahmen eindeutig von den mit den übrigen Tätigkeiten im Zusammenhang stehenden Kosten und Einnahmen zu unterscheiden, sowie der zuständigen Vermittlungsstelle oder Justizbehörde auf Anfrage Informationen über die im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mautdienstes stehenden Kosten und Einnahmen bereitzustellen. Quersubventionen zwischen den Tätigkeiten als Mautanbieter und anderen Tätigkeiten sollten ausgeschlossen sein.
- (26) Nutzer sollten die Möglichkeit haben, den EETS unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, ihrem Wohnsitzmitgliedstaat oder dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über jeden EETS-Anbieter zu abonnieren.
- (27) Um Doppelzahlungen zu vermeiden und den Nutzern Rechtssicherheit zu verschaffen, sollte die Zahlungsverpflichtung des Nutzers gegenüber dem Mauterheber mit der Entrichtung der Maut an den jeweiligen EETS-Anbieter als erfüllt gelten.
- (28) Mit den Vertragsbeziehungen zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern sollte unter anderem sichergestellt werden, dass die Maut ordnungsgemäß entrichtet wird.
- (29) Zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern während der Vertragsverhandlungen und im Rahmen der vertraglichen Beziehungen sollte ein Vermittlungsverfahren eingerichtet werden. Die Mauterheber und die EETS-Anbieter sollten zur Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zu EETS-Gebieten die nationalen Vermittlungsstellen konsultieren.
- (30) Die Vermittlungsstellen sollten die Befugnis haben, zu prüfen, ob die Vertragsbedingungen, die EETS-Anbietern auferlegt werden, Diskriminierungen beinhalten. Insbesondere sollten sie die Befugnis haben, zu prüfen, ob die Vergütung, die der Mauterheber den EETS-Anbietern bietet, den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entspricht.
- (31) Die Verkehrsdaten der EETS-Nutzer leisten einen Beitrag, der zur Verbesserung der Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten wesentlich ist. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, für die Ausarbeitung verkehrspolitischer Maßnahmen und die Verbesserung der Verkehrsmanagements oder für weitere nicht kommerzielle Verwendungen durch den Staat derartige Daten von Mautanbietern, einschließlich EETS-Anbietern, anzufordern, wobei die geltenden Datenschutzvorschriften einzuhalten sind.
- (32) Es besteht die Notwendigkeit, einen Rahmen für die Verfahren zur Zulassung von EETS-Anbietern für ein EETS-Gebiet zu schaffen, mit dem sowohl ein gerechter Marktzugang als auch ein angemessenes Niveau der Dienste sichergestellt wird. Die Vorgabe für ein EETS-Gebiet sollte eine ausführliche Erläuterung des Verfahrens für die Zulassung eines EETS-Anbieters für das jeweilige EETS-Gebiet umfassen, insbesondere des Konformitäts- und Eignungsverfahrens für Interoperabilitätskomponenten. Das Verfahren sollte für alle EETS-Anbieter gleich sein.
- (33) Um für einen einfachen Zugang zu Informationen für die Teilnehmer am EETS-Markt zu sorgen, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, alle wichtigen Daten zum EETS in öffentlich zugänglichen nationalen Registern zu sammeln und zu veröffentlichen.

- (34) Um den technologischen Fortschritt zu ermöglichen, ist es wichtig, dass Mauterheber neue Mauterhebungstechnologien und -konzepte testen können. Derartige Tests sollten jedoch vom Umfang her begrenzt werden, und EETS-Anbieter sollten nicht verpflichtet sein, daran teilzunehmen. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, derartigen Tests die Genehmigung zu verweigern, wenn diese das ordnungsgemäße Funktionieren des regulären elektronischen Mautsystems oder des EETS beeinträchtigen könnten.
- (35) Große Diskrepanzen bei den technischen Spezifikationen elektronischer Mautsysteme könnten die Verwirklichung einer EU-weiten Interoperabilität der elektronischen Mauterhebung hemmen und so dazu beitragen, dass die gegenwärtige Situation, in der Nutzer mehrere Bordgeräte benötigen um Maut in der Union zu entrichten, unverändert bleibt. Diese Situation beeinträchtigt die Effizienz von Verkehrsdiensten, die Kosteneffizienz von Mautsystemen und die Verwirklichung verkehrspolitischer Ziele. Daher sollten die der Situation zugrunde liegenden Probleme angegangen werden.
- (36) Bei der grenzüberschreitenden Interoperabilität sind in der gesamten Union Verbesserungen zu verzeichnen; das mittel- bis langfristige Ziel besteht jedoch darin, es zu ermöglichen, mit nur einem Bordgerät die gesamte EU zu durchfahren. Daher ist es wichtig, dass die Kommission ein Konzept aufstellt, um zu vermeiden, dass Straßenbenutzern Verwaltungsaufwand und Kosten entstehen, und um die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr in der EU zu fördern, ohne den Wettbewerb auf dem Markt zu beeinträchtigen.
- (37) Da der EETS ein marktgestützter Dienst ist, sollten EETS-Anbieter nicht verpflichtet sein, ihre Dienste in der gesamten EU anzubieten. Im Interesse der Nutzer sollten EETS-Anbieter jedoch sämtliche EETS-Gebiete innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie ihre Dienste anbieten wollen, abdecken. Darüber hinaus sollte die Kommission prüfen, ob die den EETS-Anbietern gewährte Flexibilität dazu führt, dass kleine EETS-Gebiete oder EETS-Gebiete in Randlage aus EETS ausgeschlossen werden, und, wenn sie zu dem Schluss kommt, dass das der Fall ist, die nötigen Maßnahmen ergreifen.
- (38) Die Vorgabe für ein EETS-Gebiet sollte eine ausführliche Beschreibung der geschäftlichen Rahmenbedingungen für die Tätigkeiten eines EETS-Anbieters in dem jeweiligen EETS-Gebiet umfassen. Insbesondere sollte die Methode für die Berechnung der Vergütung von EETS-Anbietern erläutert werden.
- (39) Wenn ein neues elektronisches Mautsystem eingeführt oder ein bestehendes System grundlegend modifiziert wird, sollte der Mauterheber die neue bzw. aktualisierte Vorgabe für ein EETS-Gebiet rechtzeitig bekannt machen, damit EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor dem Tag der Inbetriebnahme des Systems für das System zugelassen bzw. erneut zugelassen werden können. Der Mauterheber sollte das Verfahren für die Zulassung bzw. erneute Zulassung von EETS-Anbietern so gestalten und durchführen, dass das Verfahren spätestens einen Monat vor Inbetriebnahme des neuen bzw. grundlegend modifizierten Systems abgeschlossen werden kann. Mauterheber sollten ihren Anteil am geplanten Verfahren gemäß der Vorgabe für ein EETS-Gebiet leisten.
- (40) Mauterheber sollten von EETS-Anbietern keine technischen Lösungen anfordern oder verlangen, die die Interoperabilität mit anderen EETS-Gebieten und mit den bestehenden Interoperabilitätskomponenten des EETS-Anbieters gefährden könnten.
- (41) Der EETS hat das Potential, Verwaltungskosten und -aufwand für internationale Kraftverkehrsunternehmen und Fahrer beträchtlich zu senken.
- (42) EETS-Anbieter sollten den EETS-Nutzern Rechnungen ausstellen können. Allerdings sollten Mauterheber verlangen können, dass Rechnungen in ihrem Auftrag und in ihrem Namen versendet werden, nachdem in bestimmten EETS-Gebieten administrative und steuerliche Nachteile entstehen können, wenn Rechnungen direkt im Namen des EETS-Anbieters verschickt werden.
- (43) Mitgliedstaaten mit mindestens zwei EETS-Gebieten sollten eine Anlaufstelle für EETS-Anbieter, die auf ihrem Hoheitsgebiet ein EETS anbieten wollen, benennen, um den Kontakt mit den Mauterhebern zu erleichtern.
- (44) Elektronische Mautsysteme und andere Dienste wie kooperative ITS (C-ITS)-Anwendungen nutzen ähnliche Technik und benachbarte Funkfrequenzbänder für die Nahbereichskommunikation zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Es empfiehlt sich künftig, und nach einer gründlichen Bewertung der Kosten, des Nutzens und der technischen Hemmnisse sowie der dafür infrage kommenden Lösungen, das Potenzial für die Anwendung neuer Technologien im Rahmen elektronischer Mautsysteme auszuloten. Es ist wichtig, Maßnahmen zum Schutz der Investitionen in die 5,8-GHz-Mikrowellen-Technik vor der Beeinträchtigung durch andere Technologien zu ergreifen.
- (45) Unbeschadet der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen und des Wettbewerbsrechts sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, Maßnahmen zur Förderung elektronischer Mauterhebung und -abrechnung auszuarbeiten.

- (46) Wenn die Normenorganisationen für den EETS relevante Normen überprüfen, 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.
- (47) Das EETS sollte die Weiterentwicklung der Intermodalität gestatten, wobei das Nutzer- und das Verursacherprinzip eingehalten werden sollte.
- (48) 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 des Verursacherprinzips auf den Straßen der Union, weshalb eine Möglichkeit gefunden werden muss, wie diese Personen ermittelt und ihre personenbezogenen Daten verarbeitet werden können.
- (49) Aus Gründen der Übereinstimmung und des effizienten Ressourceneinsatzes sollten die Systeme für den Informationsaustausch über Personen, die die Maut nicht entrichten, und deren Fahrzeuge dieselben Instrumente nutzen wie das System, das für den Austausch von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ genutzt wird.
- (50) In einigen Mitgliedstaaten wird die Nichtentrichtung der Maut erst dann festgestellt, wenn der Nutzer über die Pflicht zur Entrichtung der Maut in Kenntnis gesetzt wurde. Da mit dieser Richtlinie die nationalen Rechtsvorschriften in diesem Zusammenhang nicht harmonisiert werden, sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, diese Richtlinie anzuwenden, um Nutzer und Fahrzeuge zum Zweck der Inkenntnissetzung zu ermitteln. Eine derart erweiterte Anwendung sollte jedoch nur erlaubt sein, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.
- (51) Die Folgemaßnahmen, die im Anschluss an eine Nichtentrichtung der Maut ergriffen werden, sind in der Union nicht harmonisiert. Oftmals erhält der ermittelte Nutzer die Möglichkeit, die fällige Maut oder einen festgelegten Ersatzbetrag unmittelbar an die Stelle, die für Erhebung der Maut zuständig ist, zu entrichten, bevor weitere administrative oder strafrechtliche Verfahren von den Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats eingeleitet werden. Es ist wichtig, dass allen Straßenbenutzern ein effizientes Verfahren zur Behebung der Nichtentrichtung der Maut zu ähnlichen Bedingungen zur Verfügung steht. Zu diesem Zweck sollte es Mitgliedstaaten gestattet sein, der für die Erhebung der Maut zuständigen Stelle die Daten bereitzustellen, die zur Ermittlung der Fahrzeuge, bei denen eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, und ihrer Eigentümer oder Halter erforderlich sind, sofern ein ordnungsgemäßer Schutz der personenbezogenen Daten gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass durch die Befolgung der Zahlungsaufforderung der betroffenen Stelle die Nichtentrichtung der Maut beendet wird.
- (52) In einigen Mitgliedstaaten wird das Nichtvorhandensein oder die Funktionsstörung eines Bordgeräts als Nichtentrichtung der Maut angesehen, wenn diese Maut nur unter Verwendung eines Bordgeräts entrichtet werden kann.
- (53) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission die für die Bewertung der Wirksamkeit und der Effizienz des Informationsaustauschsystems über Fälle von Nichtentrichtung der Maut erforderlichen Informationen und Daten übermitteln. Die Kommission sollte die gesammelten Daten und Informationen bewerten und erforderlichenfalls Änderungen dieser Richtlinie vorschlagen.
- (54) Im Rahmen der Analyse möglicher Maßnahmen für die weitere Vereinfachung der grenzüberschreitenden Durchsetzung der Verpflichtung zur Entrichtung der Maut in der Union sollte die Kommission in ihrem Bericht auch prüfen, ob es einer gegenseitigen Unterstützung zwischen den Mitgliedstaaten bedarf.
- (55) Die Durchsetzung der Pflicht, Maut zu entrichten, die Ermittlung von Fahrzeugen und von Eigentümern oder Haltern von Fahrzeugen, bei denen eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, und das Sammeln von Informationen über Nutzer um sicherzustellen, dass der Mauterheber seinen Verpflichtungen gegenüber der Steuerbehörde nachkommt, sind alle mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden. Bei dieser Verarbeitung muss die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾, der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾, sichergestellt sein. Das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten wird in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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 (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

- (56) Diese Richtlinie lässt die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt, Vorschriften für die Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen und entsprechende Steuervorschriften festzulegen.
- (57) Um den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Fahrzeuge und Eigentümer und Halter von Fahrzeugen, bei denen eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) übertragen werden, um Anhang I angesichts etwaiger Änderungen des Unionsrechts anpassen zu können. Die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 AEUV sollte der Kommission auch dafür übertragen werden, dass sie die Einzelheiten für die Klassifizierung von Fahrzeugen zum Zweck der Einrichtung der anwendbaren Mautregelungen festlegt, die Verpflichtungen der EETS-Nutzer im Zusammenhang mit der Übermittlung von Daten an den EETS-Anbieter und der Verwendung und Bedienung des Bordgeräts weiter definiert und die Anforderungen an die Sicherheit und Gesundheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit, Umweltschutz, technische Kompatibilität, Sicherheit und Datenschutz und Betrieb und Management der Interoperabilitätskomponenten sowie die allgemeinen Infrastrukturanforderungen an die Interoperabilitätskomponenten und die Mindestauswahlkriterien für benannte Stellen festlegt. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽⁹⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, 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.
- (58) Die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie erfordert einheitliche Bedingungen in den Mitgliedstaaten für die Anwendung der technischen und administrativen Spezifikationen für die Einführung von Verfahren, die EETS-Akteure und die Schnittstellen zwischen diesen Akteuren betreffen, um die Interoperabilität zu erleichtern und sicherzustellen, dass die nationalen Märkte für Mauterhebung durch gleichwertige Vorschriften geregelt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie sicherzustellen und die technischen und administrativen Spezifikationen festzulegen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ ausgeübt werden.
- (59) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zur Umsetzung der dort genannten Richtlinie in innerstaatliches Recht und für deren Anwendung innerhalb der in Anhang III Teil B genannten Fristen unberührt lassen.
- (60) Diese Richtlinie steht mit den Grundrechten und Grundsätzen, die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden, insbesondere dem Schutz personenbezogener Daten, im Einklang.
- (61) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹¹⁾ konsultiert —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen festgelegt, die notwendig sind, um
- die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme im gesamten Straßennetz der Union einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und nachgeordneten Straßen, sowie verschiedener Strukturen wie Tunnel oder Brücken sowie Fähren sicherzustellen und
 - den grenzüberschreitenden Austausch von Zulassungsdaten der Fahrzeuge, für die eine Maut, welcher Art auch immer, in der Union nicht entrichtet wurde, sowie deren Eigentümern oder Haltern zu erleichtern.

Im Interesse der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips gilt diese Richtlinie unbeschadet der Entscheidung von Mitgliedstaaten, auf bestimmte Fahrzeugarten Maut zu erheben und die Höhe dieser Maut sowie den Zweck der Mauterhebung zu bestimmen.

⁽⁹⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽¹¹⁾ 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).

- (2) Die Artikel 3 bis 22 gelten nicht für:
- Mautsysteme, die nicht elektronisch im Sinne von Artikel 2 Nummer 10 sind; und
 - kleine, rein lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für eine Anpassung an die Anforderungen der Artikel 3 bis 22 außer Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden.
- (3) Diese Richtlinie gilt nicht für Parkgebühren.
- (4) Das Ziel der Interoperabilität eines elektronischen Mautsystems in der Union wird durch den europäischen elektronischen Mautdienst (European Electronic Toll Service — EETS) verwirklicht, der die nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten ergänzt.
- (5) Ist es gemäß den nationalen Rechtsvorschriften erforderlich, den Nutzer über die Pflicht zur Zahlung einer Maut in Kenntnis zu setzen, bevor eine Nichtentrichtung festgestellt werden kann, so können die Mitgliedstaaten die vorliegende Richtlinie anwenden, um den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs sowie das Fahrzeug selbst für Zustellungszwecke zu ermitteln, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- Es gibt keine andere Möglichkeit, den Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs zu ermitteln, und
 - die Inkenntnissetzung des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs über die Zahlungspflicht ist ein gemäß den nationalen Rechtsvorschriften zwingend erforderlicher Schritt im Rahmen des Verfahrens zur Durchsetzung der Mautentrichtung.
- (6) Wendet ein Mitgliedstaat Absatz 5 an, so trifft er die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit der Pflicht, Maut zu entrichten, von öffentlichen Behörden durchgeführt werden. Die Bezugnahme auf die Nichtentrichtung der Maut in der vorliegenden Richtlinie umfasst Fälle, die unter Absatz 5 fallen, wenn der Mitgliedstaat, in dem die Maut nicht entrichtet wurde, Absatz 5 anwendet.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- „Mautdienst“ einen Dienst, der es Nutzern ermöglicht, ein Fahrzeug in einem oder mehreren EETS-Gebieten mit einem einzigen Vertrag und gegebenenfalls einem Bordgerät zu nutzen; das umfasst
 - wenn erforderlich, die Bereitstellung angepasster Bordgeräte für Nutzer und die Aufrechterhaltung ihrer Funktionalität;
 - die Garantie, dass dem Mauterheber die von dem Nutzer zu entrichtende Maut ausgezahlt wird;
 - die Bereitstellung von Zahlungsmöglichkeiten für den Nutzer oder das Akzeptieren einer bestehenden Möglichkeit;
 - die Erhebung der Maut vom Nutzer;
 - die Verwaltung der Kundenbeziehungen mit dem Nutzer;
 - die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheits- und Datenschutzbestimmungen für die Mautsysteme;
- „Mautdiensteanbieter“ eine Rechtsperson, die Mautdienste für Kunden in einem oder mehreren EETS-Gebieten für eine oder mehrere Fahrzeugklassen anbietet;
- „Mauterheber“ eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem EETS-Gebiet Maut erhebt;
- „benannter Mauterheber“ eine öffentliche oder private Stelle, die zum Mauterheber für ein künftiges EETS-Gebiet ernannt wurde;
- „europäischer elektronischer Mautdienst (EETS — European Electronic Toll Service)“ den vertraglich vereinbarten, von einem EETS-Anbieter in einem oder mehreren EETS-Gebieten für einen EETS-Nutzer bereitgestellten Mautdienst;
- „EETS-Anbieter“ eine Stelle, die im Rahmen getrennter Verträge einem EETS-Nutzer Zugang zum EETS gewährt, die Maut an den zuständigen Mauterheber überweist und die im Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist;
- „EETS-Nutzer“ eine natürliche oder juristische Person, die mit einem EETS-Anbieter einen Vertrag schließt, um Zugang zum EETS zu erhalten;
- „EETS-Gebiet“ eine Straße, ein Straßennetz, sowie eine Struktur wie Brücken, Tunnel oder Fähren, für die Maut über ein elektronisches Mautsystem erhoben wird;

9. „konformes EETS-System“ die Bestandteile eines elektronischen Mautsystems, die konkret für die Einbindung von EETS-Anbietern in das System und für den Betrieb des EETS benötigt werden;
10. „elektronisches Mautsystem“ ein System zur Mauterhebung, in dem die Verpflichtung des Nutzers zur Entrichtung der Maut ausschließlich dadurch ausgelöst wird und damit verknüpft ist, dass durch Fernkommunikation mit dem Bordgerät im Fahrzeug oder automatische Kennzeichenerkennung automatisch festgestellt wird, dass sich das Fahrzeug an einem bestimmten Standort befindet;
11. „Bordgerät“ (on-board equipment, OBE) sämtliche Hardware- und Softwarekomponenten, die als Teil des Mautdienstes zu verwenden sind und für die Erhebung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut sind oder mitgeführt werden; dabei kann es sich um eigenständige oder in das Fahrzeug eingebaute Geräte handeln;
12. „Hauptdiensteanbieter“ einen Mautdiensteanbieter mit besonderen Pflichten — etwa der Pflicht, mit allen interessierten Benutzern Verträge abzuschließen — oder besonderen Rechten — etwa einer spezifischen Vergütung oder einem garantierten Vertrag mit langer Laufzeit —, die sich von den Rechten und Pflichten der anderen Diensteanbieter unterscheiden;
13. „Interoperabilitätskomponente“ etwaige Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in das EETS integriert sind oder integriert werden sollen und von denen die Interoperabilität des Dienstes direkt oder indirekt abhängt; hierbei kann es sich sowohl um materielle als auch um immaterielle Produkte wie Software handeln;
14. „Gebrauchstauglichkeit“ die Fähigkeit einer in das EETS integrierten Interoperabilitätskomponente, während des Betriebs in Verbindung mit dem System des Mauterhebers ein bestimmtes Leistungsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten;
15. „Maut-Basisdaten“ die Informationen, die vom zuständigen Mauterheber als erforderlich für die Berechnung der Maut für das Fahren eines Fahrzeugs in einem bestimmten Mautgebiet und für die Durchführung der Mauttransaktion vorgegeben werden;
16. „Mautbuchungsnachweis“ eine Meldung an den Mauterheber, in der die Anwesenheit eines Fahrzeugs in einem EETS-Gebiet in einem zwischen dem Mautdiensteanbieter und dem Mauterheber vereinbarten Format bestätigt wird;
17. „Parameter für die Fahrzeugklassifizierung“ Informationen zum Fahrzeug, anhand deren die Maut auf der Grundlage der Maut-Basisdaten berechnet wird;
18. „Abwicklungssystem“ das vom Mauterheber, einer Gruppe von Mauterhebern, die eine Interoperabilitätsplattform eingerichtet haben, oder dem EETS-Anbieter für die Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Informationen im Rahmen eines elektronischen Mautsystems genutzte zentrale elektronische System;
19. „grundlegend modifiziertes System“ ein vorhandenes elektronisches Mautsystem, das so weitgehend modifiziert wurde oder wird, dass die EETS-Anbieter so umfassende Änderungen an den in Betrieb befindlichen Interoperabilitätskomponenten wie zum Beispiel eine Neuprogrammierung oder eine Anpassung der Schnittstellen ihrer betrieblichen Abwicklung vornehmen müssen, dass eine erneute Zulassung erforderlich ist;
20. „Zulassung“ das vom Mauterheber festgelegte und verwaltete Verfahren, das ein EETS-Anbieter durchlaufen muss, bevor er für die Bereitstellung des EETS in einem EETS-Gebiet zugelassen wird;
21. „Maut“ die Gebühr, die von einem Straßenbenutzer für den Verkehr auf einer Straße, einem Straßennetz, sowie auf einer Struktur wie einer Brücke, einem Tunnel oder einer Fähre, entrichtet werden muss;
22. „Nichterichtung der Maut“ eine durch die einzelstaatlichen Vorschriften eines Mitgliedstaats festgelegte Zuwiderhandlung, bei der ein Straßenbenutzer die Maut in diesem Mitgliedstaat nicht entrichtet;
23. „Zulassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert ist, für das die Maut zu entrichten ist;
24. „nationale Kontaktstelle“ die benannte zuständige Behörde eines Mitgliedstaats für den grenzüberschreitenden Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten;
25. „automatisierte Suche“ ein Verfahren für den Online-Zugang zur Abfrage der Datenbanken eines, mehrerer oder aller Mitgliedstaaten;
26. „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, das bzw. die zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße verwendet werden soll oder verwendet wird;
27. „Halter“ die Person, auf deren Namen das Fahrzeug gemäß dem Recht des Zulassungsmitgliedstaats zugelassen ist;
28. „schweres Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen;
29. „leichtes Nutzfahrzeug“ ein Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.

*Artikel 3***Technische Lösungen**

(1) Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der folgenden Techniken:

- a) Satellitenortung;
- b) Mobilfunk;
- c) Mikrowellentechnik (5,8 GHz).

Vorhandene elektronische Mautsysteme, für die Bordgeräte installiert oder verwendet werden müssen und die andere Technologien verwenden, müssen die Anforderungen gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes erfüllen, wenn grundlegende technische Verbesserungen vorgenommen werden.

(2) Die Kommission ersucht gemäß dem in der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹²⁾ festgelegten Verfahren die zuständigen Normenorganisationen, an der schnellen Verabschiedung von Normen für die in Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Techniken und die ANPR-Technologie für elektronische Mautsysteme zu arbeiten und diese erforderlichenfalls zu aktualisieren. Die Kommission ersucht die Normenorganisationen, für die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten zu sorgen.

(3) Bordgeräte, die Satellitenortungstechnik verwenden und nach dem 19. Oktober 2021 auf den Markt gebracht werden, müssen mit den — über die Satellitennavigationssysteme Galileo und EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) bereitgestellten — Ortungsdiensten kompatibel sein.

(4) Unbeschadet des Absatzes 6 müssen EETS-Anbieter den EETS-Nutzern Bordgeräte zur Verfügung stellen, die zum Gebrauch geeignet, interoperabel und in der Lage sind, mit den einschlägigen, in den Mitgliedstaaten betriebenen, elektronischen Mautsystemen, die die in Absatz 1 Unterabsatz 1 aufgeführten Techniken verwenden, zu kommunizieren.

(5) 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 im Fahrzeug vorhandenen Hardwaresystemen können Bordgeräte andere als die in Absatz 1 Unterabsatz 1 aufgeführten Technologien verwenden, sofern die Sicherheit, die Dienstqualität und der Schutz der Privatsphäre durch die Einhaltung der Datenschutzvorschriften gewährleistet sind.

EETS-Bordgeräte dürfen neben der Mauterhebung andere Dienste ermöglichen, sofern der Betrieb dieser Dienste in keinem EETS-Gebiet die Mautdienste beeinträchtigt.

(6) Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, elektronische Mautsysteme für leichte Nutzfahrzeuge einzuführen, die auf Satellitenortung oder Mobilfunkkommunikation beruhen, ist es EETS-Anbietern bis zum 31. Dezember 2027 gestattet, Nutzern leichter Nutzfahrzeuge für den Einsatz in EETS-Gebieten, in denen weder Satellitenortung noch Mobilfunktechnologien erforderlich sind, Bordgeräte zur Verfügung zu stellen, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik verwendet werden können.

KAPITEL II

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DES EETS*Artikel 4***Registrierung von EETS-Anbietern**

Jeder Mitgliedstaat legt ein Verfahren für die Registrierung von EETS-Anbietern fest. Er gewährt die Registrierung den Stellen, die ihren Sitz innerhalb seines Hoheitsgebiets haben, die Registrierung beantragen und nachweisen können, dass sie die folgenden Anforderungen erfüllen:

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

⁽¹²⁾ 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).

Artikel 5

Rechte und Pflichten der EETS-Anbieter

(1) Die Mitgliedstaaten treffen alle erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die sie registriert haben, innerhalb von 36 Monaten nach ihrer Registrierung EETS-Verträge über sämtliche EETS-Gebiete auf den Hoheitsgebieten von mindestens vier Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 abschließen. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass diese EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten nach dem Abschluss des ersten Vertrags in einem bestimmten Mitgliedstaat Verträge über sämtliche EETS-Gebiete in diesem Mitgliedstaat abschließen, mit Ausnahme der EETS-Gebiete, in denen die zuständigen Mauterheber Artikel 6 Absatz 3 nicht beachten.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die sie registriert haben, jederzeit die Abdeckung aller EETS-Gebiete beibehalten, über die sie Verträge geschlossen haben. Außerdem treffen sie alle erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in Fällen, in denen ein EETS-Anbieter außerstande ist, ein EETS-Gebiet abzudecken, weil der Mauterheber den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht nachkommt, der EETS-Anbieter die Abdeckung des betreffenden Gebiets schnellstmöglich wiederherstellt.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die sie registriert haben, Informationen über ihre Abdeckung von EETS-Gebieten und etwaige Änderungen daran ebenso veröffentlichen wie — innerhalb eines Monats ab der Registrierung — ausführliche Pläne für eine etwaige Erweiterung ihrer Dienste auf weitere EETS-Gebiete, die jährlich zu aktualisieren sind.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass — sofern erforderlich — EETS-Anbieter, die sie registriert haben oder die in ihrem Hoheitsgebiet den EETS bereitstellen, für die EETS-Nutzer Bordgeräte zur Verfügung stellen, die den Anforderungen dieser Richtlinie und den Richtlinien 2014/53/EU⁽¹³⁾ und 2014/30/EU⁽¹⁴⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates entsprechen. Sie können die betreffenden EETS-Anbieter auffordern nachzuweisen, dass diese Anforderungen erfüllt sind.

(5) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die in ihrem Hoheitsgebiet den EETS bereitstellen, Listen der für ungültig erklärten Bordgeräte führen, die mit ihren EETS-Verträgen mit EETS-Nutzern in Zusammenhang stehen. Außerdem treffen sie die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass diese Listen unter strikter Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union zum Schutz personenbezogener Daten, etwa der Verordnung (EU) 2017/679 und der Richtlinie 2002/58/EG, geführt werden.

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die sie registriert haben, den EETS-Nutzern ihre Vertragsvergabepolitik offenlegen.

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

(8) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter, die in ihrem Hoheitsgebiet den EETS bereitstellen, bei der Ermittlung mutmaßlich Zuwiderhandelnder mit den Mauterhebern zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in Fällen, in denen der Verdacht auf Nichtentrichtung der Maut besteht, der Mauterheber von dem EETS-Anbieter die Daten zu dem an der mutmaßlichen Nichtentrichtung der Maut beteiligten Fahrzeug und zu dem Eigentümer oder Halter dieses Fahrzeugs erhalten kann, der Kunde des EETS-Anbieters ist. Der EETS-Anbieter stellt diese Daten unverzüglich bereit.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der Mauterheber diese Daten keinen weiteren Mautdiensteanbietern gegenüber offenlegt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in Fällen, in denen der Mauterheber mit einem Mautdiensteanbieter in einer Organisation integriert ist, die Daten ausschließlich für die Ermittlung mutmaßlicher Zuwiderhandelnder oder gemäß Artikel 27 Absatz 3 verwendet werden.

(9) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass ein Mauterheber, der für ein EETS-Gebiet in ihrem Hoheitsgebiet zuständig ist, von einem EETS-Anbieter Daten zu allen Fahrzeugen erhalten kann, deren Eigentümer oder Halter Kunden des EETS-Anbieters sind, die in einem bestimmten Zeitraum in dem EETS-Gebiet gefahren sind, für das der Mauterheber zuständig ist, sowie Daten zu den Eigentümern oder Haltern dieser Fahrzeuge, sofern der Mauterheber diese Daten benötigt, um seinen Verpflichtungen gegenüber der Steuerbehörde nachzukommen. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der EETS-

⁽¹³⁾ Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

⁽¹⁴⁾ 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).

Anbieter die angeforderten Daten spätestens zwei Tage nach Eingang der Anforderung bereitstellt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der Mauterheber diese Daten keinen weiteren Mautdiensteanbietern gegenüber offenlegt. Sie treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in Fällen, in denen der Mauterheber zur selben Organisation/Stelle gehört wie der Mautdiensteanbieter, die Daten ausschließlich dazu verwendet werden, dass der Mauterheber seinen Verpflichtungen gegenüber der Steuerbehörde nachkommen kann.

(10) Die Daten, die EETS-Anbieter den Mauterhebern zur Verfügung stellen, werden unter Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union zum Schutz personenbezogener Daten behandelt, wie sie in der Verordnung (EU) 2016/679 und den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, Bestimmungen oder Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 2002/58/EG und (EU) 2016/680 festgelegt sind.

(11) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 Durchführungsrechtsakte an, in denen die Verpflichtungen der EETS-Anbieter näher festgelegt werden, die Folgendes betreffen:

- a) die Überwachung ihres Leistungsniveaus und die Zusammenarbeit mit Mauterhebern bei Überprüfungen;
- b) die Zusammenarbeit mit Mauterhebern bei der Durchführung von Systemtests der Mauterheber;
- c) die Erbringung von Dienstleistungen und technischer Unterstützung für EETS-Nutzer und Personalisierung der Bordgeräte;
- d) die Rechnungstellung an EETS-Nutzer;
- e) die in Absatz 7 angeführten Informationen, die EETS-Anbieter den Mauterhebern bereitstellen müssen; und
- f) die Information der EETS-Nutzer über die festgestellte Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 6

Rechte und Pflichten der Mauterheber

(1) Erfüllt ein EETS-Gebiet die technischen und verfahrensbezogenen EETS-Interoperabilitätsbedingungen dieser Richtlinie nicht, so trifft der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich das EETS-Gebiet befindet, die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der zuständige Mauterheber das Problem gemeinsam mit den betroffenen Interessenträgern bewertet und — sofern es in seinen Zuständigkeitsbereich fällt — Abhilfemaßnahmen ergreift, um die EETS-Interoperabilität des Mautsystems sicherzustellen. Erforderlichenfalls aktualisiert der Mitgliedstaat das Register nach Artikel 21 Absatz 1 um die in Buchstabe a jenes Absatzes genannten Informationen.

(2) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass jeder Mauterheber, der für ein EETS-Gebiet im Hoheitsgebiet des jeweiligen Mitgliedstaats zuständig ist, nach Maßgabe der in Absatz 9 genannten Durchführungsrechtsakte eine Vorgabe für ein EETS-Gebiet entwickelt und beibehält, in der die allgemeinen Bedingungen festgelegt sind, unter denen EETS-Anbieter Zugang zu ihren EETS-Gebieten erlangen können.

Wird in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein neues elektronisches Mautsystem eingerichtet, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der für dieses System zuständige benannte Mauterheber die Vorgabe für das EETS-Gebiet rechtzeitig veröffentlicht, um eine Zulassung der interessierten EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des neuen Systems zu ermöglichen, wobei der Länge des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Interoperabilitätskomponenten angemessene Rechnung zu tragen ist.

Wird in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein elektronisches Mautsystem grundlegend modifiziert, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der für dieses System zuständige Mauterheber die aktualisierte Vorgabe für das EETS-Gebiet rechtzeitig veröffentlicht, damit bereits zugelassene EETS-Anbieter ihre Interoperabilitätskomponenten spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des geänderten Systems an die neuen Anforderungen anpassen und eine erneute Zulassung erhalten können, wobei der Länge des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten nach Artikel 15 Absatz 1 angemessene Rechnung zu tragen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Mauterheber, die für EETS-Gebiete in ihrem Hoheitsgebiet zuständig sind, allen EETS-Anbietern, die beantragen, für diese EETS-Gebiete den EETS bereitzustellen, diskriminierungsfrei akzeptieren.

Die Akzeptanz eines EETS-Anbieters in einem EETS-Gebiet ist an die Einhaltung der Verpflichtungen und allgemeinen Bedingungen in der Vorgabe für das EETS-Gebiet durch den Anbieter geknüpft.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass Mauterheber nicht von den EETS-Anbietern verlangen, bestimmte technische Lösungen oder Prozesse zu verwenden, die die Interoperabilität der Interoperabilitätskomponenten des EETS-Anbieters mit den Systemen für die elektronische Mauterhebung in anderen EETS-Gebieten beeinträchtigen.

Können sich ein Mauterheber und ein EETS-Anbieter nicht einigen, so kann die Angelegenheit der für das jeweilige Mautgebiet zuständigen Vermittlungsstelle vorgelegt werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in den Verträgen zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter über die Bereitstellung des EETS auf dem Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats die Möglichkeit vorgesehen ist, dass die Maut dem EETS-Nutzer unmittelbar vom EETS-Anbieter in Rechnung gestellt wird.

Der Mauterheber kann den EETS-Anbieter auffordern, die Rechnung für den Nutzer im Namen und im Auftrag des Mauterhebers auszustellen, und der EETS-Anbieter leistet dieser Aufforderung Folge.

(5) Die Maut, die Mauterheber den EETS-Nutzern berechnen, darf nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut liegen. Das gilt unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, Rabatte oder Nachlässe einzuführen, um die Nutzung der elektronischen Mautzahlung zu fördern. Sämtliche von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber für die Nutzung von Bordgeräten angebotenen Rabatte oder Ermäßigungen des Mautbetrags sind transparent, werden öffentlich bekannt gegeben und den Kunden der EETS-Anbieter unter denselben Voraussetzungen angeboten.

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Mauterheber in ihren EETS-Gebieten alle von EETS-Anbietern, mit denen sie Vertragsbeziehungen haben, betriebenen Bordgeräte akzeptieren, die gemäß dem Verfahren zertifiziert wurden, das in den in Artikel 15 Absatz 7 genannten Durchführungsrechtsakten festgelegt wurde, und die nicht auf einer Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 aufgeführt sind.

(7) Ist eine Funktionsstörung des EETS dem Mauterheber zuzurechnen, so sorgt dieser für einen Behelfsbetrieb, bei dem Fahrzeuge mit den in Absatz 6 genannten Geräten sicher und mit so geringer Verzögerung wie möglich verkehren können, ohne verdächtig zu werden, eine Maut nicht entrichtet zu haben.

(8) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Mauterheber diskriminierungsfrei mit den EETS-Anbietern oder Herstellern oder benannten Stellen zusammenarbeiten, um die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten in ihren EETS-Gebieten zu bewerten.

(9) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 Durchführungsrechtsakte an, in denen der Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet festgelegt ist, nämlich unter anderem:

- a) die Anforderungen an EETS-Anbieter;
- b) die verfahrensbezogenen Bedingungen einschließlich geschäftlicher Rahmenbedingungen;
- c) das Verfahren zur Zulassung von EETS-Anbietern und
- d) die Maut-Basisdaten.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Vergütung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass EETS-Anbieter Anspruch auf Vergütung durch den Mauterheber haben.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Methode, mit der die Vergütung des EETS-Anbieters festgelegt wird, transparent, diskriminierungsfrei und für sämtliche in einem bestimmten EETS-Gebiet zugelassenen EETS-Anbieter dieselbe ist. Sie treffen ferner die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Methode als Teil der geschäftlichen Rahmenbedingungen in der Vorgabe für das EETS-Gebiet veröffentlicht wird.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in EETS-Gebieten mit einem Hauptdiensteanbieter das Verfahren für die Berechnung der Vergütung der EETS-Anbieter derselben Struktur folgt wie die Vergütung vergleichbarer Dienste, die von dem Hauptdiensteanbieter angeboten werden. Die Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter kann sich von der Vergütung des Hauptdiensteanbieters unterscheiden, soweit das durch Folgendes gerechtfertigt ist:

- a) die Kosten bestimmter Anforderungen und Verpflichtungen des Hauptdiensteanbieters, die nicht für die EETS-Anbieter gelten; und
- b) die Notwendigkeit, von der Vergütung der EETS-Anbieter die festen Beträge/Gebühren abzuziehen, die der Mauterheber ausgehend von den Kosten ansetzt, die ihm für die Bereitstellung, den Betrieb und die Instandhaltung eines vorschriftsmäßigen EETS-Systems in seinem Mautgebiet entstehen, einschließlich der Zulassungskosten, wenn diese nicht in der Maut enthalten sind.

Artikel 8

Maut

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass in Fällen, in denen bei der Festlegung der für ein bestimmtes Fahrzeug geltenden Maut ein Unterschied zwischen der Fahrzeugklassifizierung besteht, die der EETS-Anbieter heranzieht, und derjenigen, der der Mauterheber folgt, die Klassifizierung des Mauterhebers maßgebend ist, es sei denn, es kann ein Fehler nachgewiesen werden.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der Mauterheber berechtigt ist, von einem EETS-Anbieter Zahlung für alle nachweislichen Mautbuchungen und alle nachweislich nichtübermittelten Mautbuchungen im Zusammenhang mit allen von diesem EETS-Anbieter verwalteten EETS-Kundenkonten zu verlangen.
- (3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass ein EETS-Anbieter, der einem Mauterheber eine in Artikel 5 Absatz 5 genannte Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte übermittelt hat, nicht für Maut haftet, die durch die Verwendung dieser für ungültig erklärten Bordgeräte möglicherweise noch anfällt. Mauterheber und EETS-Anbieter vereinbaren die Anzahl der Einträge in die Liste der für ungültig erklärten Bordgeräte, das Format der Liste und die Häufigkeit ihrer Aktualisierung.
- (4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass bei mikrowellengestützten Mautsystemen die Mauterheber den EETS-Anbietern die Buchungsnachweise für Maut übermitteln, die für ihre jeweiligen EETS-Nutzer angefallen ist.
- (5) Die Kommission nimmt gemäß Artikel 30 spätestens am 19. Oktober 2019 delegierte Rechtsakte an, in denen die Details für die Klassifizierung von Fahrzeugen zum Zwecke der Erstellung der geltenden Gebührenregelungen festgelegt sind, einschließlich etwaiger Verfahren, die für die Erstellung dieser Regelungen erforderlich sind. Die von dem EETS-System unterstützten Parameter für die Fahrzeugklassifizierung dürfen die Wahl der Gebührenregelung durch die Mauterheber nicht einschränken. Die Kommission sorgt für ausreichende Flexibilität, damit die Reihe der Klassifizierungsparameter, die vom EETS unterstützt werden sollen, an absehbare künftige Erfordernisse angepasst werden kann. Diese Rechtsakte gelten unbeschadet der Definition der Parameter in der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁵⁾, wonach die Maut variiert.

Artikel 9

Buchführung

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass Rechtspersonen/Rechtssubjekte, die Mautdienste bereitstellen, ihre Buchführung so gestalten, dass eine eindeutige Unterscheidung der Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mautdienstes von den Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten möglich ist. Die Informationen über die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Mautdienstes werden der einschlägigen Vermittlungsstelle oder Justizbehörde auf Anfrage bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten treffen außerdem die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass Quersubventionen zwischen den Tätigkeiten, die in der Funktion eines Mautdiensteanbieters ausgeübt werden, und sonstigen Tätigkeiten nicht zugelassen sind.

Artikel 10

Rechte und Pflichten der EETS-Nutzer

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um Nutzern die Möglichkeit zu bieten, den EETS über jeden EETS-Anbieter zu abonnieren, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, dem Wohnsitzmitgliedstaat oder dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Bei Abschluss eines Vertrags sind die EETS-Nutzer ordnungsgemäß über gültige Zahlungsmittel sowie gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten und die Rechte aus den geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz personenbezogener Daten zu informieren.

(2) Mit der Entrichtung der Maut an seinen EETS-Anbieter wird angenommen, dass der EETS-Nutzer seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem zuständigen Mauterheber erfüllt hat.

Werden zwei oder mehr Bordgeräte in einem Fahrzeug installiert oder mitgeführt, so ist der EETS-Nutzer dafür verantwortlich, die entsprechenden Bordgeräte für das konkrete EETS-Gebiet zu nutzen oder zu aktivieren.

(3) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 30 an, in denen die Verpflichtungen der EETS-Nutzer in Bezug auf Folgendes näher festgelegt werden: und

- a) die Bereitstellung von Daten für den EETS-Anbieter;
- b) die Nutzung von bzw. den Umgang mit Bordgeräten.

⁽¹⁵⁾ 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).

KAPITEL III

VERMITTLUNGSSTELLE

Artikel 11

Einrichtung und Aufgaben

- (1) Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens ein EETS-Gebiet verfügt, benennt eine Vermittlungsstelle oder richtet eine solche ein, um die Vermittlung zwischen Mauterhebern, die über ein EETS-Gebiet auf seinem Hoheitsgebiet verfügen, und EETS-Anbietern, die mit den Mauterhebern Verträge geschlossen haben oder in Vertragsverhandlungen stehen, zu erleichtern.
- (2) Die Vermittlungsstelle ist insbesondere befugt darauf zu achten, dass die Vertragsbedingungen, die ein Mauterheber den EETS-Anbietern auferlegt, diskriminierungsfrei sind. Sie ist befugt darauf zu achten, dass der EETS gemäß den in Artikel 7 niedergelegten Grundsätzen vergütet wird.
- (3) Die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass ihre Vermittlungsstelle in ihrer Organisation und Rechtsform unabhängig von den gewerblichen Interessen der Mauterheber und der Mautdiensteanbieter ist.

Artikel 12

Vermittlungsverfahren

- (1) Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens ein EETS-Gebiet verfügt, legt ein Vermittlungsverfahren fest, wonach Mauterheber oder EETS-Anbieter die jeweilige Vermittlungsstelle in allen Streitfällen anrufen können, die im Zusammenhang mit ihren Vertragsbeziehungen oder Verhandlungen stehen.
- (2) Bei dem Verfahren nach Absatz 1 ist vorzusehen, dass die Vermittlungsstelle innerhalb eines Monats nach Erhalt eines Antrags auf Tätigwerden feststellt, ob ihr alle für die Vermittlung erforderlichen Dokumente vorliegen.
- (3) Bei dem Vermittlungsverfahren nach Absatz 1 ist vorzusehen, dass die Vermittlungsstelle ihre Stellungnahme zu einem Streitfall spätestens sechs Monate nach Erhalt des Antrags auf Tätigwerden vorlegt.
- (4) Zur Erleichterung ihrer Arbeit ermächtigt jeder Mitgliedstaat seine Vermittlungsstelle, bei Mauterhebern, EETS-Anbietern und Dritten, die an der Bereitstellung des EETS im jeweiligen Mitgliedstaat beteiligt sind, relevante Informationen anzufordern.
- (5) Die Mitgliedstaaten, die über mindestens ein EETS-Gebiet verfügen, und die Kommission ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Vermittlungsstellen untereinander Informationen über ihre Arbeit, Leitlinien und Verfahren austauschen.

KAPITEL IV

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

Artikel 13

Einheit und Kontinuität des Dienstes

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der EETS den EETS-Nutzern als einheitlicher und kontinuierlicher Dienst bereitgestellt wird.

Das bedeutet,

- a) dass während einer Fahrt kein weiteres menschliches Eingreifen im Fahrzeug mehr erforderlich ist, wenn die Parameter für die Fahrzeugklassifizierung, einschließlich der variablen Parameter, einmal gespeichert oder gemeldet wurden, oder beides, es sei denn, die Merkmale des Fahrzeugs ändern sich; und
- b) dass die Interaktion des Menschen mit einem bestimmten Bordgerät vom EETS-Gebiet unabhängig ist.

Artikel 14

Zusätzliche Aspekte des EETS

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Interaktion der EETS-Nutzer mit den Mauterhebern im Rahmen des EETS auf die Rechnungstellung gemäß Artikel 6 Absatz 4 und gegebenenfalls die Durchsetzungsverfahren beschränkt ist. Die Interaktion zwischen EETS-Nutzern und EETS-Anbietern oder ihren Bordgeräten kann EETS-anbieterspezifisch sein, ohne die Interoperabilität des EETS zu beeinträchtigen.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Mautdiensteanbieter einschließlich der EETS-Anbieter auffordern, auf Anfrage der Behörden der Mitgliedstaaten die Verkehrsdaten ihrer Kunden bereitzustellen, wobei die geltenden Datenschutzvorschriften einzuhalten sind. Diese Daten dürfen von den Mitgliedstaaten nur für die Zwecke der Verkehrspolitik und der Verbesserung des Verkehrsmanagements verwendet werden, nicht jedoch zur Feststellung der Identität der Kunden.

(3) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Spezifikationen der elektronischen Schnittstellen zwischen den Interoperabilitätskomponenten der Mauterheber, EETS-Anbieter und EETS-Nutzer an, gegebenenfalls einschließlich des Inhalts der Nachrichten, die die Beteiligten über diese Schnittstellen austauschen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 15

Interoperabilitätskomponenten

(1) Wird in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein neues System für die elektronische Mauterhebung eingerichtet, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der für dieses System zuständige benannte Mauterheber die ausführliche Planung des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten festlegt und in der Vorgabe für das EETS-Gebiet veröffentlicht, um eine Zulassung der interessierten EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des neuen Systems zu ermöglichen.

Wird in dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein System für die elektronische Mauterhebung grundlegend modifiziert, so ergreift dieser Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der für dieses System zuständige Mauterheber zusätzlich zu den in Unterabsatz 1 aufgeführten Aspekten auch die ausführliche Planung der erneuten Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten der EETS-Anbieter, die vor der grundlegenden Modifizierung bereits für das System zugelassen waren, festlegt und in der Vorgabe für das EETS-Gebiet veröffentlicht. Die Planung muss so gestaltet sein, dass eine erneute Zulassung der betreffenden EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des geänderten Systems möglich ist.

Der Mauterheber ist an diese Planung gebunden.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass jeder Mauterheber, der für ein EETS-Gebiet in dem Gebiet des jeweiligen Mitgliedstaats zuständig ist, eine Testumgebung einrichtet, in der der EETS-Anbieter oder seine Bevollmächtigten prüfen können, dass seine Bordgeräte für den Gebrauch in dem EETS-Gebiet des Mauterhebers tauglich sind, und eine Zertifizierung über den erfolgreichen Abschluss der entsprechenden Tests erhalten können. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die Mauterheber eine einheitliche Testumgebung für mehr als ein EETS-Gebiet einrichten können und ein Bevollmächtigter die Gebrauchstauglichkeit einer Art von Bordgeräten für mehr als einen EETS-Anbieter prüfen kann.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit die Mauterheber von den EETS-Anbietern oder von deren Bevollmächtigten die Übernahme der Kosten der entsprechenden Tests verlangen können.

(3) Die Mitgliedstaaten verbieten oder beschränken oder verhindern nicht die Einführung von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im EETS, wenn diese die CE-Kennzeichnung oder eine Erklärung über die Konformität mit den Spezifikationen oder über die Gebrauchstauglichkeit oder beides tragen. Insbesondere schreiben sie keine Prüfungen vor, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung der Konformität mit den Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit oder beider erfolgt sind.

(4) Die Kommission nimmt gemäß Artikel 30 spätestens am 19. Oktober 2019 delegierte Rechtsakte an, in denen die Anforderungen an die Interoperabilitätskomponenten festgelegt sind, die Sicherheit und Gesundheit, Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit, Umweltschutz, technische Kompatibilität, Sicherheit und Datenschutz sowie Betrieb und Management betreffen.

(5) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte an, in denen die allgemeinen Infrastrukturanforderungen festgelegt sind, die Folgendes betreffen:

- a) die Richtigkeit der Daten der Mautbuchungsnachweise, damit die Gleichbehandlung von EETS-Nutzern bei Maut und Gebühren sichergestellt ist;
- b) die Identifizierung des zuständigen EETS-Anbieters über die Bordgeräte;
- c) die Nutzung offener Standards für die Interoperabilitätskomponenten der EETS-Ausrüstung;
- d) den Einbau der Bordgeräte im Fahrzeug;
- e) den Hinweis an den Fahrer über die erforderliche Entrichtung einer Maut.

(6) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 Durchführungsrechtsakte an, in denen die folgenden spezifischen Infrastrukturanforderungen festgelegt sind:

- a) Anforderungen an gemeinsame Übertragungsprotokolle zwischen der Ausrüstung der Mauterheber und der EETS-Anbieter;
- b) Anforderungen an Mechanismen der Mauterheber, mit denen diese feststellen können, ob ein in ihrem EETS-Gebiet verkehrendes Fahrzeug mit für gültig erklärten und funktionierenden Bordgeräten ausgestattet ist;
- c) Anforderungen an die Benutzerschnittstelle der Bordgeräte;
- d) Anforderungen, die speziell für die Interoperabilitätskomponenten in — auf Mikrowellentechnologie gestützten — Mautsystemen gelten; und
- e) Anforderungen, die speziell für — auf das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) gestützte — Mautsysteme gelten.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 Durchführungsrechtsakte an, mit denen das Verfahren festgelegt wird, das die Mitgliedstaaten bei der Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten anwenden müssen, darunter auch Inhalt und Format der EG-Erklärung. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL V

SCHUTZKLAUSELN

Artikel 16

Schutzverfahren

(1) Hat ein Mitgliedstaat Grund zu der Annahme, dass Interoperabilitätskomponenten, die die CE-Kennzeichnung tragen und in Verkehr gebracht worden sind, bei bestimmungsgemäßer Verwendung die einschlägigen Anforderungen wahrscheinlich nicht erfüllen werden, trifft er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponenten zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen unter Angabe der Gründe für seine Entscheidung und erläutert insbesondere, ob die Komponenten nicht konform sind, weil

- a) die technischen Spezifikationen nicht ordnungsgemäß angewandt wurden; oder
- b) die technischen Spezifikationen ungeeignet sind.

(2) Die Kommission konsultiert möglichst umgehend den betreffenden Mitgliedstaat, den Hersteller, den EETS-Anbieter oder ihre in der Union ansässigen Bevollmächtigten. Stellt die Kommission infolge dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, teilt sie das dem betreffenden Mitgliedstaat und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mit. Stellt die Kommission infolge dieser Konsultation aber fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, teilt sie das dem betreffenden Mitgliedstaat sowie dem Hersteller oder seinem in der Union ansässigen Bevollmächtigten und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich mit.

(3) Erfüllen Interoperabilitätskomponenten, die die CE-Kennzeichnung tragen, nicht die Interoperabilitätsanforderungen, so verlangt der zuständige Mitgliedstaat vom Hersteller oder dessen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, die Konformität mit den Spezifikationen oder die Gebrauchstauglichkeit der jeweiligen Interoperabilitätskomponente oder beides entsprechend den Vorschriften dieses Mitgliedstaats wiederherzustellen, und unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon.

Artikel 17

Transparenz der Bewertungen

Jede Entscheidung eines Mitgliedstaats oder Mauterhebers über die Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten und jede Entscheidung gemäß Artikel 16 ist eingehend zu begründen. Sie wird dem betreffenden Hersteller, dem EETS-Anbieter oder deren Bevollmächtigten nebst Angabe der Rechtsbehelfe, die gemäß den in dem jeweiligen Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften verfügbar sind, und der für ihr Ergreifen zulässigen Fristen unverzüglich mitgeteilt.

KAPITEL VI

VERWALTUNGSREGELUNGEN

Artikel 18

Zentrale Anlaufstelle

Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens zwei EETS-Gebiete auf seinem Hoheitsgebiet verfügt, benennt eine zentrale Anlaufstelle für die EETS-Anbieter. Der Mitgliedstaat veröffentlicht die Kontaktdaten dieser Stelle und stellt sie interessierten EETS-Anbietern auf Anfrage zur Verfügung. Der Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die Anlaufstelle auf Antrag des EETS-Anbieters anfängliche Verwaltungskontakte zwischen dem EETS-Anbieter und den für die EETS-Gebiete auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats zuständigen Mauterhebern erleichtert und koordiniert. Bei der Anlaufstelle kann es sich um eine natürliche Person oder um eine öffentliche oder private Stelle handeln.

Artikel 19

Benannte Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen gegenüber der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, das Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit gemäß den Durchführungsrechtsakten nach Artikel 15 Absatz 7 durchzuführen oder zu überwachen, und geben dabei den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erhaltenen Kennnummern an. Die Kommission veröffentlicht die Liste dieser Stellen mit Angabe ihrer Kennnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Union* und aktualisiert sie regelmäßig.

(2) Die Mitgliedstaaten wenden die Eignungskriterien des in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakts für die Bewertung der zu benennenden Stellen an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.

(3) Erfüllt eine Stelle die Kriterien des in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakts nicht mehr, so entzieht der Mitgliedstaat ihr die Genehmigung. Er unterrichtet hiervon unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten.

(4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Ansicht, dass eine benannte Stelle eines anderen Mitgliedstaats die Kriterien des in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakts nicht erfüllt, so wird der in Artikel 31 Absatz 1 genannte Ausschuss für elektronische Maut mit der Angelegenheit befasst, der binnen drei Monaten seine Stellungnahme abgibt. Die Kommission unterrichtet den Mitgliedstaat, der die betreffende Stelle benannt hat, auf der Grundlage der Stellungnahme des Ausschusses über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

(5) Die Kommission nimmt spätestens am 19. Oktober 2019 gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte an, in denen die Mindesteignungskriterien für benannte Stellen festgelegt sind.

Artikel 20

Koordinierungsgruppe

Eine Koordinierungsgruppe für die nach Artikel 19 Absatz 1 benannten Stellen (im Folgenden „Koordinierungsgruppe“) wird gemäß der Geschäftsordnung des in Artikel 31 Absatz 1 genannten Ausschusses für elektronische Maut als Arbeitsgruppe dieses Ausschusses eingesetzt.

Artikel 21

Register

(1) Für die Zwecke der Umsetzung dieser Richtlinie führt jeder Mitgliedstaat ein nationales elektronisches Register mit Einträgen zu

- a) den EETS-Gebieten in seinem Hoheitsgebiet, unter anderem mit Informationen zu
 - i) den jeweiligen Mauterhebern,
 - ii) den verwendeten Mauttechnologien,
 - iii) den Maut-Basisdaten,
 - iv) der Vorgabe für das EETS-Gebiet und
 - v) den EETS-Anbietern, die EETS-Verträge mit den im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats tätigen Mauterhebern geschlossen haben;
- b) den EETS-Anbietern, die er gemäß Artikel 4 registriert hat; und
- c) den Einzelheiten der in Artikel 18 genannten zentralen Anlaufstelle für die EETS-Anbieter, einschließlich einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer.

Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, überprüfen die Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich, dass die Anforderungen des Artikels 4 Buchstaben a, d, e und f noch erfüllt sind, und aktualisieren das Register entsprechend. Das Register enthält ferner die gemäß Artikel 4 Buchstabe e vorgesehenen Schlussfolgerungen des Audits. Die Mitgliedstaaten haften nicht für die Handlungen der in ihrem Register genannten EETS-Anbieter.

- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass alle Daten des nationalen elektronischen Registers korrekt sind und aktualisiert werden.
- (3) Die Register sind der Öffentlichkeit elektronisch zugänglich.
- (4) Diese Register stehen ab dem 19. Oktober 2021 zur Verfügung.
- (5) Zum Ende jedes Kalenderjahres übermitteln die für die Register zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Kommission elektronisch die Register der EETS-Gebiete und der EETS-Anbieter. Die Kommission macht die Informationen den anderen Mitgliedstaaten zugänglich. Etwaige Unstimmigkeiten bei der Situation in einem Mitgliedstaat sind dem Mitgliedstaat, in dem der jeweilige Anbieter registriert ist, sowie der Kommission mitzuteilen.

KAPITEL VII PILOTSYSTEME

Artikel 22

Pilot-Mautsysteme

- (1) Zur Ermöglichung der technischen Weiterentwicklung des EETS können die Mitgliedstaaten zeitlich befristet in bestimmten Bereichen ihres Mautgebietes und parallel zu dem konformen EETS-System Pilot-Mautsysteme zulassen, die neue Technologien oder Konzepte einsetzen, die mit einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie nicht übereinstimmen.
- (2) Die EETS-Anbieter sind nicht verpflichtet, sich an Pilot-Mautsystemen beteiligen.
- (3) Vor Inbetriebnahme eines Pilot-Mautsystems beantragt der betreffende Mitgliedstaat die Zulassung bei der Kommission. Die Kommission erteilt oder verweigert die Zulassung in Form eines Beschlusses binnen sechs Monaten ab dem Erhalt des Antrags. Die Kommission kann die Zulassung verweigern, wenn das Pilot-Mautsystem das ordnungsgemäße Funktionieren des regulären elektronischen Mautsystems oder des EETS beeinträchtigen könnte. Der anfängliche Geltungszeitraum einer solchen Zulassung darf nicht länger als drei Jahre betragen.

KAPITEL VIII

AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN ÜBER DIE NICHTENTRICHTUNG DER MAUT

Artikel 23

Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

(1) Um die Identifizierung des Fahrzeugs und des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs, für das eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, zu ermöglichen, gestatten alle Mitgliedstaaten ausschließlich den Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten den Zugriff auf die folgenden nationalen Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

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

Die in den Buchstaben a und b genannten Daten, die zur Durchführung automatischer Suchen erforderlich sind, müssen Anhang I entsprechen.

(2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten ausschließlich über die nationalen Kontaktstellen erfolgt. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats. Bei diesem Datenaustausch ist insbesondere auf den angemessenen Schutz personenbezogener Daten zu achten.

(3) Eine automatisierte Suche in Form einer ausgehenden Anfrage wird von der nationalen Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde hat, unter Verwendung eines vollständigen amtlichen Kennzeichens durchgeführt.

Solche automatisierte Suchvorgänge werden gemäß den in Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs zum Beschluss 2008/616/JI des Rates ⁽¹⁶⁾ beschriebenen Verfahren und den Anforderungen des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie durchgeführt.

⁽¹⁶⁾ 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).

Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, verwendet die erhaltenen Daten zur Feststellung der für die Nichtentrichtung haftbaren Person.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass der Informationsaustausch über die Softwareanwendung des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS) und geänderte Versionen dieser Softwareanwendung und gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie und gemäß Kapitel 3 Nummern 2 und 3 des Anhangs des Beschlusses 2008/616/JI des Rates erfolgt.

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

Artikel 24

Informationsschreiben über die Nichtentrichtung der Maut

(1) Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, entscheidet, ob er Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit dieser Nichtentrichtung ergreift.

Beschließt der betreffende Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, ein solches Verfahren einzuleiten, so informiert dieser Mitgliedstaat nach Maßgabe seines nationalen Rechts den Eigentümer, den Fahrzeughalter oder die sonst ermittelte Person, die der Nichtentrichtung verdächtig wird.

Diese Informationen umfassen — soweit das von den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist — die rechtlichen Folgen im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem gemäß den nationalen Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats die Maut nicht entrichtet wurde.

(2) Mit der Übersendung des Informationsschreibens an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die sonst ermittelte Person, die der Nichtentrichtung der Maut verdächtig wird, übermittelt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, gemäß seinem nationalen Recht alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art der Nichtentrichtung, den Ort, das Datum und die Uhrzeit der Nichtentrichtung, den Titel der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, Widerspruchs- und Auskunftsrechte sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung der Nichtentrichtung der Maut verwendeten Gerät bei. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, verwendet als Grundlage für das Informationsschreiben das Muster in Anhang II.

(3) Beschließt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, im Zusammenhang mit dieser Nichtentrichtung Folgemaßnahmen zu ergreifen, so übermittelt er zur Achtung der Grundrechte das Informationsschreiben in der Sprache des Zulassungsdokuments des Fahrzeugs — soweit verfügbar — oder in einer der Amtssprachen des Zulassungsmitgliedstaats.

Artikel 25

Folgemaßnahmen der erhebenden Stellen

(1) Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, kann der für die Erhebung dieser Maut zuständigen Stelle die Daten, die mittels des Verfahrens nach Artikel 23 Absatz 1 erhoben wurden, nur unter den folgenden Bedingungen übermitteln:

- a) Die übermittelten Daten beschränken sich darauf, was diese Stelle benötigt, um die fällige Maut einzutreiben;
- b) das Verfahren zur Beitreibung Einbringung/Nacherhebung der fälligen Maut entspricht dem Verfahren nach Artikel 24;
- c) die betreffende Stelle ist für die Ausführung dieses Verfahrens verantwortlich; und
- d) die Nichtentrichtung der Maut wird beendet, wenn der von der Stelle, die die Daten empfängt, ausgestellten Zahlungsaufforderung Folge geleistet wird.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die der zuständigen Stelle übermittelten Daten ausschließlich für die Eintreibung der fälligen Maut verwendet werden und nach Entrichtung der Maut oder, falls diese weiterhin nicht entrichtet wird, binnen einer angemessenen, von den Mitgliedstaaten festzulegenden, Frist nach der Übermittlung der Daten vernichtet werden.

Artikel 26

Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission bis zum 19. April 2023 und danach alle drei Jahre einen umfassenden Bericht.

Der umfassende Bericht enthält die Zahl der automatisierten Suchanfragen, die der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde, im Anschluss an diese Nichtentrichtungen in seinem Hoheitsgebiet an die nationale Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats gerichtet hat, zusammen mit der Zahl der ergebnislosen Anfragen.

Der umfassende Bericht enthält ebenfalls eine Beschreibung der Situation auf nationaler Ebene bei den Folgemaßnahmen, die wegen Nichtentrichtungen der Maut eingeleitet wurden, auf der Grundlage des Anteils dieser Rechtsverstöße, bei denen anschließend Informationsschreiben versandt wurden.

Artikel 27

Datenschutz

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

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen gemäß der geltenden Gesetzgebung zum Datenschutz die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass

- a) die Verarbeitung personenbezogener Daten für die Zwecke von Artikel 23, 24 und 25 auf die in Anhang I der vorliegenden Richtlinie aufgelisteten Arten von Daten beschränkt ist,
- b) die personenbezogenen Daten sachlich richtig und stets auf dem aktuellen Stand sind und Anträge auf Berichtigung oder Löschung unverzüglich bearbeitet werden und
- c) eine Frist für die Speicherung personenbezogener Daten festgelegt wird.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass die im Rahmen dieser Richtlinie verarbeiteten personenbezogenen Daten ausschließlich für folgende Zwecke verwendet werden:

- a) zur Ermittlung derjenigen, die mutmaßlich gegen die Pflicht zur Entrichtung einer Maut gemäß Artikel 5 Absatz 8 verstoßen,
- b) um sicherzustellen, dass der Mauterheber seinen Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden gemäß Artikel 5 Absatz 9 nachkommt, und
- c) zur Ermittlung von Fahrzeugen, für die gemäß den Artikeln 23 und 24 eine Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde, und von deren Eigentümern oder Haltern.

Die Mitgliedstaaten ergreifen außerdem die erforderlichen Maßnahmen, damit sichergestellt ist, dass den betroffenen Personen dieselben Rechte auf Auskunft, Zugang, Berichtigung, Löschung und Einschränkung der Verarbeitung, und Einreichung einer Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde für den Datenschutz sowie Schadenersatz und wirksame gerichtliche Rechtsbehelfe gewährt werden, wie sie in der Verordnung (EU) 2016/679 oder — falls angezeigt — der Richtlinie (EU) 2016/680 vorgesehen sind.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, den Umfang der in einigen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 vorgesehenen Rechte und Pflichten gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung zu den Zwecken zu beschränken, die in Absatz 1 des genannten Artikels aufgeführt sind.

(4) Jede betroffene Person hat das Recht, unverzüglich Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Mitgliedstaat, in dem die Maut nicht entrichtet wurde, übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des genannten Mitgliedstaats.

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 28

Berichterstattung

(1) Spätestens am 19. April 2023 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, indem sie insbesondere auf die Fortschritte und den Einsatz des EETS sowie die Wirksamkeit und Effizienz des Mechanismus in Zusammenhang mit dem Austausch von Daten im Rahmen von Ermittlungen einer Nichtentrichtung der Maut eingeht.

In dem Bericht werden insbesondere folgende Aspekte analysiert:

- a) die Auswirkungen der Artikel 5 Absätze 1 und 2 auf den Einsatz des EETS, unter besonderer Berücksichtigung der Verfügbarkeit des Dienstes in kleinen EETS-Gebieten oder in EETS-Gebieten in Randlage,
- b) die Wirksamkeit der Artikel 23, 24 und 25 bei der Verringerung der Anzahl der Fälle von Nichtentrichtung der Maut in der Union, und
- c) die Fortschritte, die bei Aspekten der Interoperabilität zwischen elektronischen Mautsystemen mit Satellitenortung und der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik erzielt wurden.

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

- a) zusätzliche Maßnahmen, mit denen dafür gesorgt wird, dass der EETS in allen EETS-Gebieten — einschließlich kleiner EETS-Gebiete und solcher in Randlage — verfügbar ist,
- b) Maßnahmen für die weitere Vereinfachung der grenzüberschreitenden Durchsetzung der Pflicht zur Mautentrichtung in der Union, einschließlich Amtshilfemechanismen, und
- c) die Ausweitung der Bestimmungen zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung auf Umweltzonen, verkehrsberuhigte Zonen und andere städtische Bereiche mit eingeschränkten Zufahrtsrechten.

Artikel 29

Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung des Anhangs I zu erlassen, um allen einschlägigen Änderungen der Beschlüsse 2008/615/JHA ⁽¹⁷⁾ und 2008/616/JHA des Rates oder erforderlichenfalls allen anderen einschlägigen Unionsrechtsakten Rechnung zu tragen.

Artikel 30

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 8 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 15 Absätze 4 und 5, Artikel 19 Absatz 5 und Artikel 29 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 18. April 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 15 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 5, Artikel 19 Absatz 5 und Artikel 29 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 15 Absätze 4 und 5, Artikel 19 Absatz 5 oder Artikel 29 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände zu erheben beabsichtigen. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 31

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für elektronische Maut unterstützt.

Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

⁽¹⁷⁾ Beschluss 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).

*Artikel 32***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 19. Oktober 2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den Artikeln 1 bis 27 sowie den Anhängen I und II nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Maßnahmen ab dem 19. Oktober 2021 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten 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 Verwaltungsvorschriften auf die — durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene — Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

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

*Artikel 33***Aufhebung**

Die Richtlinie 2004/52/EG wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang III Teil B genannten Frist für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht mit Wirkung vom 20. Oktober 2021 aufgehoben.

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

*Artikel 34***Inkrafttreten**

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

*Artikel 35***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. März 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

ANHANG I

Für die automatisierte Suche gemäß Artikel 23 Absatz 1 erforderliche Daten

Punkt	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Angaben zum Fahrzeug	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Amtliches Kennzeichen	O	(A ⁽²⁾)
Angaben zur Nichtentrichtung der Maut	O	
Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde	O	
Bezugsdatum des Vorfalls	O	
Bezugszeit des Vorfalls	O	

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

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

Infolge der automatisierten Suche gemäß Artikel 23 Absatz 1 bereitgestellte Einzeldaten

Teil I. Angaben zum Fahrzeug

Punkt	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Amtliches Kennzeichen	O	
Fahrzeug-Identifizierungsnummer/FIN	O	
Zulassungsmitgliedstaat	O	
Marke	O	(D.1 ⁽²⁾) z. B. Ford, Opel, Renault
Handelsbezeichnung des Fahrzeugs	O	(D.3) z. B. Focus, Astra, Megane
EU-Fahrzeugklasse	O) z. B. Kleinkrafträder, Motorräder, Pkw
EURO-Emissionsklasse	O	z. B. Euro 4, EURO 6

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

⁽²⁾ Harmonisierter Code, siehe Richtlinie 1999/37/EG.

Teil II. Angaben zum Eigentümer bzw. Halter des Fahrzeugs

Punkt	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Angaben zum Halter des Fahrzeugs		(C.1 ⁽²⁾) Die Daten beziehen sich auf den Inhaber des Zulassungsdokuments.
Name oder Firma des Zulassungsinhabers	O	(C.1.1) Für Nachnamen, Infixe, Titel usw. sind getrennte Felder zu verwenden, und der Name ist in druckbarem Format anzugeben.

Punkt	O/F ⁽¹⁾	Bemerkungen
Vorname	O	(C.1.2) Für den bzw. die Vornamen und Initialen sind getrennte Felder zu verwenden, und der Name ist in Druckschrift anzugeben.
Anschrift	O	(C.1.3) Für Straße, Hausnummer und Zusatz, Postleitzahl, Wohnort, Wohnsitzstaat usw. sind getrennte Felder zu verwenden, und die Anschrift ist in Druckschrift anzugeben.
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson/Rechtssubjekt	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der eindeutig die betreffende Person oder Firma ausweist.
Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs		(C.2) Die Daten beziehen sich auf den Eigentümer des Fahrzeugs.
Name oder Firma des Eigentümers	O	(C.2.1)
Vorname	O	(C.2.2)
Anschrift	O	(C.2.3)
Geschlecht	F	Männlich, weiblich
Geburtsdatum	O	
Rechtsperson/Rechtssubjekt	O	Einzelperson, Verband, Unternehmen, Firma usw.
Geburtsort	F	
ID-Nummer	F	Ein Identitätsnachweis, der eindeutig die betreffende Person oder Firma ausweist.
		Im Falle von Schrottfahrzeugen, gestohlenen Fahrzeugen oder gestohlenen Kennzeichen oder einer abgelaufenen Registrierung erfolgen keine Angaben zum Eigentümer bzw. Halter. Stattdessen wird die Mitteilung „Information nicht bekannt gegeben“ versandt.

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

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

ANHANG II

MUSTER FÜR DAS INFORMATIONSSCHREIBEN
nach Artikel 24

[Titelseite]

.....
.....

[Name, Anschrift und Telefonnummer des Absenders]

.....
.....

[Name und Anschrift des Empfängers]

INFORMATIONSSCHREIBEN

im Zusammenhang mit der Nichtentrichtung der Maut in

[Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut
nicht entrichtet wurde]

Seite 2

Am [Datum] wurde von
[Name der zuständigen Stelle] eine Nichtentrichtung der Maut in Verbindung mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen
Kennzeichen Fabrikat Modell festgestellt.

[Option 1] ⁽¹⁾

Sie sind als Inhaber der Zulassungsbescheinigung des genannten Fahrzeugs registriert.

[Option 2] ⁽²⁾

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

Die Einzelheiten der Nichtentrichtung der Maut sind auf Seite 3 angegeben.

Die Geldbuße/Geldstrafe für diese Nichtentrichtung der Maut beträgt EUR/Landeswährung. ⁽¹⁾

Die zu entrichtende Maut beträgt EUR/Landeswährung. ⁽¹⁾

Zahlungsfrist:

Falls Sie diese Geldbuße/Geldstrafe ⁽¹⁾/Maut ⁽¹⁾ nicht entrichten, füllen Sie bitte das anhängende Antwortformular
(Seite 4) aus, und senden Sie es an die angegebene Anschrift.

Dieses Schreiben wird nach den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften des/der/von
[Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde] bearbeitet.

Einschlägige Einzelangaben zur Nichtentrichtung der Maut

a) Angaben zum Fahrzeug, das bei der Nichtentrichtung der Maut benutzt wurde:

Amtliches Kennzeichen:

Zulassungsmitgliedstaat:

Fabrikat und Modell:

b) Angaben zur Nichtentrichtung der Maut:

Ort, Datum und Uhrzeit, an dem/zu der die Maut nicht entrichtet wurde:

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

Art und rechtliche Einstufung der Nichtentrichtung der Maut:

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

Ausführliche Beschreibung der Nichtentrichtung der Maut:

.....
.....

Bezugnahme auf einschlägige Rechtsvorschriften:

.....
.....

Angabe der Beweise für die Nichtentrichtung der Maut oder Bezugnahme darauf:

.....
.....

c) Angaben zum Gerät, mit dem die Nichtentrichtung der Maut festgestellt wurde (2):

Bezeichnung des Geräts:

.....
.....

Kennnummer des Geräts:

.....
.....

Gerät geeicht bis:

.....
.....

(1) Nichtzutreffendes bitte streichen.

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

Seite 4

Antwortformular

(Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

A. Angaben zum Fahrer:

— Name, Vorname:

.....

— Geburtsort und -datum:

.....

— Nummer des Führerscheins: ausgestellt am in

— Anschrift:

.....

B. Fragen:

1. Ist das Fahrzeug des Fabrikats mit dem amtlichen Kennzeichen auf Ihren Namen zugelassen? Ja/Nein (!)

Falls nicht: Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung ist:

..... (Name, Vorname, Anschrift)

2. Geben Sie die Nichtentrichtung der Maut zu? Ja/Nein (!)

3. Falls Sie die Nichtentrichtung der Maut nicht zugeben, erläutern Sie bitte die Gründe:

.....

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

unter folgender Anschrift:

HINWEIS

(Bei Versand des Informationsschreibens durch die für die Mauterhebung zuständige Stelle gemäß Artikel 6b)

Wird die geschuldete Maut nicht innerhalb der in diesem Schreiben angegebenen Frist entrichtet, so wird der Fall an die zuständige Behörde des/der/von [Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde] weitergeleitet und von dieser geprüft.

Wird der Fall nicht weiterverfolgt, werden Sie innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antwortformulars oder des Zahlungsnachweises informiert. (!)

/

(Bei Versand des Informationsschreibens durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats:)

Der Fall wird von der zuständigen Behörde des/der/von [Name des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Maut nicht entrichtet wurde] geprüft.

Wird der Fall nicht weiterverfolgt, werden Sie innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antwortformulars oder des Zahlungsnachweises informiert. (!)

(!) Nichtzutreffendes bitte streichen.

ANHANG III

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie einschließlich Änderungen

(siehe Artikel 33)

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

TEIL B

Frist für die Umsetzung in nationales Recht

(siehe Artikel 33)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
Richtlinie 2004/52/EG	20. November 2005

ANHANG IV

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2004/52/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a
—	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b
Artikel 3 Absatz 2, Satz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 1 Absatz 2, Einleitungssatz	Artikel 1 Absatz 2, Einleitungssatz
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b	—
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c	Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b
—	Artikel 1 Absatz 3
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 4
—	Artikel 1 Absatz 5
—	Artikel 1 Absatz 6
—	Artikel 2
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1
—	Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 2 Absatz 2 Satz 1	—
Artikel 4 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 2
—	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 2 Sätze 2 und 3	Artikel 3 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 2 Satz 4	—
—	Artikel 3 Absatz 5
—	Artikel 3 Absatz 6
Artikel 2 Absatz 3	—
Artikel 2 Absatz 4	—
Artikel 2 Absatz 5	—
Artikel 2 Absatz 6	—
Artikel 2 Absatz 7	Artikel 27
Artikel 3 Absatz 1	—
Artikel 3 Absatz 2 Satz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 3 Absatz 2 Satz 2	—
Artikel 3 Absatz 2 Satz 3	—
Artikel 3 Absatz 3	—
Artikel 3 Absatz 4	—
Artikel 4 Absatz 1	—
Artikel 4 Absatz 2	—
Artikel 4 Absatz 3	—
Artikel 4 Absatz 4	—
Artikel 4 Absatz 5	—
Artikel 4 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 8	Artikel 5 Absatz 4
—	Artikel 23
—	Artikel 24
—	Artikel 26
Artikel 2 Absatz 7	Artikel 27
—	Artikel 28
—	Artikel 29
—	Artikel 30

Richtlinie 2004/52/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 5	Artikel 31
Artikel 6	Artikel 32 Absatz 1
—	Artikel 32 Absatz 2
—	Artikel 33
Artikel 7	Artikel 34
Artikel 8	Artikel 35
ANHANG	—
—	ANHANG I
—	ANHANG II
—	Anhang III
—	Anhang IV