

Anlage 1 GVV

EEMD-Gebietsvorgabenverordnung

Stand: 24.02.2024 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(Fundstelle: BANz AT 29.10.2021 V2)

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

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

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

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

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

Wirtschaftliche Vorgaben

1 Sicherheit Der EETS-Anbieter muss nachweisen, dass er zu jedem Zeitpunkt, zu dem er seinen Dienst für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) anbietet, mit einer Bankgarantie oder einem gleichwertigen Finanzinstrument ausgestattet ist, deren Betrag der durchschnittlich monatlich von dem EETS-Anbieter für das EETS-Gebiet BFStrMG gezahlten Summe für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 des Mautsystemgesetzes (MautSysG) entspricht.

Die folgenden Kriterien müssen im Fall einer Bankgarantie erfüllt werden:

1. Es muss sich um die Bankgarantie eines Kreditinstituts, welches seinen Sitz oder seine Niederlassung in der Europäischen Union oder in der EFTA hat, handeln. 2. Das Kreditinstitut muss ein Investmentgrade-Rating für Langfristverbindlichkeiten von mindestens A3 (Moody's) oder A- (S&P oder Fitch) aufweisen und für Kurzfristverbindlichkeiten von mindestens P2 (Moody's) oder A-2 (S&P) oder F-2 (Fitch) aufweisen. 3. Es handelt sich um eine Bankgarantie auf erstes Anfordern. 4. Die Bankgarantie muss sich nach zeitlichem Ablauf automatisch erneuern („revolvierende Bankgarantie“).

Sofern ein anderes Finanzinstrument zur Sicherung der Mauteinnahmen vorgehalten wird, muss dieses einer Bankgarantie, die die genannten Kriterien erfüllt, gleichwertig sein. Ein Finanzinstrument ist gleichwertig, wenn es denselben Grad an Sicherheit wie eine Bankgarantie bietet. Dies kann insbesondere der Fall sein, wenn die Gesellschafter des EETS-Anbieters eine Kapitalintakthalteerklärung in Bezug auf den EETS-Anbieter abgeben und eine der zu besichernden Summe angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen. Die Entscheidung über die Gleichwertigkeit steht im Ermessen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM).

Der Betrag der Bankgarantie oder des gleichwertigen Finanzinstruments wird auf der Grundlage der im vorausgegangenen Jahr von dem EETS-Anbieter für das EETS-Gebiet BFStrMG insgesamt gezahlten Summe für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 MautSysG in Abstimmung mit dem Mauterheber bestimmt.

Für neu hinzukommende Unternehmen wird der Betrag auf der Grundlage der erwarteten monatlichen Durchschnittssumme für Mauttransaktionen und Zahlungen gemäß § 19 Absatz 1 MautSysG festgelegt, die der EETS-Anbieter aufgrund der Anzahl und Art seiner Verträge und der in seinem Geschäftsplan veranschlagten durchschnittlichen Maut je Vertrag für das EETS-Gebiet BFStrMG zahlen dürfte. Für die Prognose wird ein Betrachtungszeitraum von 12 Monaten zugrunde gelegt.

2 EETS-Anbietervergütung und Gebühren Der Mauterheber hat dem EETS-Anbieter eine Vergütung nach Maßgabe des EETS-Zulassungsvertrags zu zahlen. Die Vergütung ist unter anderem von den vom EETS-Anbieter an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen abhängig. Näheres regelt der EETS-Zulassungsvertrag. Die Methode zur Berechnung der EETS-Anbietervergütung ist in den Hinweisen zum Vergütungsmodell in Anlage 2 zur EEMD-Gebietsvorgabenverordnung

dargestellt. Die EETS-Anbietervergütung unterliegt Vorgaben des deutschen und europäischen Rechts.

Der Mauterheber behält sich vor, von jedem EETS-Anbieter feste Gebühren im Sinne von Anhang II Nummer 1.1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 432 vom 17.2.2020, S. 49), die sich an den einmaligen und laufenden Kosten des Mauterhebers für Bereitstellung, Betrieb und Instandhaltung eines EETS-konformen Systems im EETS-Gebiet BFStrMG orientieren, zu erheben.

3_EET Mautauskehr Der EETS-Anbieter muss für alle von ihm verwalteten EETS-Nutzerkonten Zahlungen in voller Höhe der von seinen Nutzern geschuldeten Maut, sowohl bei einer nachgewiesenen Übermittlung eines Mautbuchungsnachweises als auch bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises auf der Grundlage einer Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes, leisten.

Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen darauf beruht, dass ein Mautschuldner seine Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat.

Der EETS-Anbieter haftet nicht für die Verwendung von Bordgeräten, die gesperrt sind und zu denen sich entsprechende Einträge in der Sperrliste finden.

3_MED Mautauskehr Der EETS-Anbieter muss für alle von ihm verwalteten EETS-Nutzerkonten Zahlungen in voller Höhe der von seinen Nutzern geschuldeten Maut, sowohl bei einer nachgewiesenen Übermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung mautpflichtiger Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes als auch bei einer nachgewiesenen Nichtübermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung im Rahmen mautpflichtiger Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes, leisten.

Hiervon umfasst sind auch die Fälle, in denen die Nichtübermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung mautpflichtiger Befahrungen darauf beruht, dass ein Mautschuldner seine Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat.

Der EETS-Anbieter haftet nicht für die Verwendung von Bordgeräten, die gesperrt sind und zu denen sich entsprechende Einträge in der Sperrliste finden.

4 Verlust von Mauteinnahmen Der EETS-Anbieter trägt das Risiko des Verlustes von Mauteinnahmen, die der EETS-Anbieter oder ein von ihm beauftragter Dritter von den Mautschuldnern einnimmt.

5 Gesamtschuldnerische Haftung Der EETS-Anbieter haftet mit anderen EETS-Anbietern gesamtschuldnerisch, wenn die eindeutige Zuordnung eines Nutzers zu einem EETS-Anbieter nicht möglich ist.

Hat ein EETS-Nutzer Verträge mit mehreren EETS-Anbietern abgeschlossen und kann das von diesem EETS-Nutzer im EETS-Gebiet BFStrMG eingesetzte Bordgerät nicht eindeutig einem bestimmten EETS-Anbieter zugeordnet werden, so haften alle EETS-Anbieter, mit denen der EETS-Nutzer zum Zeitpunkt der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes im EETS-Gebiet BFStrMG einen Vertrag abgeschlossen hatte und die nicht nachgewiesen haben, dass es sich bei dem Bordgerät nicht um ihr Bordgerät handelt, nach Maßgabe von § 19 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 MautSysG.

Der Mauterheber ist berechtigt, Leistungen nach Maßgabe von § 19 Absatz 1 und § 26 Absatz 2 MautSysG von jedem der EETS-Anbieter ganz oder zum Teil, jedoch insgesamt nur einmal, zu fordern. Dies gilt nicht, soweit ein EETS-Anbieter nachweist, dass das von ihm ausgegebene Bordgerät gesperrt war und dem Mauterheber diese Sperrung in Form eines Eintrags in der Sperrliste mitgeteilt wurde oder dass die Nutzung eines von ihm ausgegebenen Geräts zum fraglichen Zeitpunkt ausgeschlossen war. Es gelten die Regelungen der §§ 421 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) zur gesamtschuldnerischen Haftung.

6 Verzug Befindet sich der EETS-Anbieter mit seinen Zahlungsverpflichtungen in Verzug, hat der Mauterheber einen Anspruch auf Verzugszinsen in der in § 288 Absatz 1 BGB festgelegten Höhe. Eine Geldschuld ist während des Verzugs zu verzinsen. Der Verzugszinssatz beträgt für das Jahr fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz der Deutschen Bundesbank (§ 247 BGB).

7 Beachtung des Haushaltsrechts Der EETS-Anbieter muss

1. die einschlägigen Regelungen der Bundeshaushaltsordnung (BHO), 2. die Verwaltungsvorschriften für Zahlungen, Buchführung und Rechnungslegung (§§ 70 bis 72 und 74 bis 80 BHO) – VV-ZBR BHO – und 3. die Bestimmungen über die Mindestanforderungen für den Einsatz automatisierter Verfahren im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (BestMaVB-HKR)

in den jeweils gültigen Fassungen beachten.

8 Berechnung der Mauteinnahmen Die Berechnung der Mauteinnahmen muss in Euro erfolgen. Sowohl die Berechnung der Maut als auch die Auskehr der Mauteinnahmen auf das Konto des Mauterhebers erfolgt anhand der Vorgaben des Mauterhebers in der Währung Euro.

9_EET Mauterhebung und Mautauskehr Der EETS-Anbieter begründet mit seinen EETS-Nutzern ein

Rechtsverhältnis, auf Grund dessen sich der EETS-Nutzer verpflichtet, für jede mautpflichtige Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 BFStrMG ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den EETS-Anbieter zu zahlen. Nähere Anforderungen an die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses regelt der EETS-Zulassungsvertrag.

Der EETS-Anbieter muss die Mauteinnahmen rechtzeitig und vollständig bei Fälligkeit erheben und diese innerhalb bestimmter Wertstellungsfristen an den Mauterheber auskehren (Wirtschaftlichkeits- und Gleichheitsgebot).

Die angefallene Maut muss spätestens mit Wertstellung 28 Werktage nach Ende der mautpflichtigen Fahrt (und zwar an jedem Stichtag bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ) unabhängig vom tatsächlichen Geldeingang beim EETS-Anbieter dem Konto des Mauterhebers gutgeschrieben worden sein.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist. Die Gutschrift hat auf das Konto der Bundeskasse Trier – Deutsche Bundesbank Saarbrücken, IBAN DE81 5900 0000 0059 0010 20, BIC MARKDEF1590 zu erfolgen. Der EETS-Anbieter unterwirft sich gegenüber dem Mauterheber der sofortigen Vollstreckung in sein gesamtes Vermögen. Unabhängig von den vorstehenden Regelungen sind vom EETS-Anbieter die Zahlungsvorgänge zwischen ihm, den EETS-Nutzern und dem Mauterheber sowie die Kontoführung des EETS-Anbieters so auszugestalten, dass in jedem Fall, auch im Fall der Insolvenz oder drohender Insolvenz des EETS-Anbieters, die Sicherheit der vollständigen Auskehr der dem Mauterheber zustehenden Maut nicht gefährdet ist.

Der EETS-Anbieter muss beim Vertrieb und Erbringung seiner Leistung sicherstellen, dass 1.eine direkte Vertragsbeziehung zwischen EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter besteht und 2.die Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber durch den EETS-Anbieter erfolgt. Stellt der Mauterheber im Rahmen seiner Überwachung des EETS-Anbieters fest, dass die Mautauskehr durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht vollständig erfolgte, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter eine Nachforderung stellen. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

Wenn die Nacherhebung der Maut von dem beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer nicht erfolgreich war, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter ebenfalls eine Nachforderung stellen.

9_MED Mauterhebung und Mautauskehr Der EETS-Anbieter begründet mit seinen EETS-Nutzern ein Rechtsverhältnis, auf Grund dessen sich der EETS-Nutzer verpflichtet, für jede mautpflichtige Benutzung einer mautpflichtigen Straße im Sinne des § 1 BFStrMG ein Entgelt in Höhe der zu entrichtenden Maut an den EETS-Anbieter zu zahlen. Nähere Anforderungen an die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses regelt der EETS-Zulassungsvertrag.

Der EETS-Anbieter muss die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung seiner EETS-Nutzer erheben sowie rechtzeitig und vollständig an den Mauterheber übermitteln. Der EETS-Anbieter muss die Mauteinnahmen rechtzeitig und vollständig innerhalb bestimmter Wertstellungsfristen an den Mauterheber auskehren (Wirtschaftlichkeits- und Gleichheitsgebot).

Die angefallene Maut muss spätestens mit Wertstellung 28 Werktage nach Ende der mautpflichtigen Fahrt (und zwar an jedem Stichtag bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ) unabhängig vom tatsächlichen Geldeingang beim EETS-Anbieter dem Konto des Mauterhebers gutgeschrieben worden sein.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist. Die Gutschrift hat auf das Konto der Bundeskasse Trier – Deutsche Bundesbank Saarbrücken, IBAN DE81 5900 0000 0059 0010 20, BIC MARKDEF1590 zu erfolgen. Der EETS-Anbieter unterwirft sich gegenüber dem Mauterheber der sofortigen Vollstreckung in sein gesamtes Vermögen. Unabhängig von den vorstehenden Regelungen sind vom EETS-Anbieter die Zahlungsvorgänge zwischen ihm, den EETS-Nutzern und dem Mauterheber sowie die Kontoführung des EETS-Anbieters so auszugestalten, dass in jedem Fall, auch im Fall der Insolvenz oder drohender Insolvenz des EETS-Anbieters, die Sicherheit der vollständigen Auskehr der dem Mauterheber zustehenden Maut nicht gefährdet ist.

Der EETS-Anbieter muss beim Vertrieb und Erbringung seiner Leistung sicherstellen, dass 1.eine direkte Vertragsbeziehung zwischen EETS-Nutzer und dem EETS-Anbieter besteht und 2.die Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber durch den EETS-Anbieter erfolgt. Stellt der Mauterheber im Rahmen seiner Überwachung des EETS-Anbieters fest, dass die Mautauskehr durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht vollständig erfolgte, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter eine Nachforderung stellen. Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

Wenn die Nacherhebung der Maut von dem beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag

stehenden EETS-Nutzer nicht erfolgreich war, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter ebenfalls eine Nachforderung stellen.

10_EET Mautabrechnung Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Maut korrekt abrechnen. Der EETS-Anbieter ist für die Entgegennahme und grundsätzlich auch für die Bearbeitung von Reklamationen und Erstattungsanträgen von EETS-Nutzern, die im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren stehen, verantwortlich. Ist er im Einzelfall nicht für die Bearbeitung verantwortlich, muss er diese nach den Vorgaben des Mauterhebers an den Mauterheber weiterleiten.

Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

10_MED Mautabrechnung Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Maut korrekt abrechnen. Im Fall, dass der Mauterheber fehlerhafte Mautbuchungsnachweise über die Schnittstelle SST 007R an den EETS-Anbieter übermittelt hat, kann der Mauterheber den EETS-Anbieter zur Sicherstellung der Korrektheit der Mautabrechnung zur manuellen Korrektur der vom Mauterheber übermittelten Mautbuchungsnachweise oder zur Vornahme entsprechender Rückzahlungen an die beim EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer auffordern. Der EETS-Anbieter ist für die Entgegennahme und grundsätzlich auch für die Bearbeitung von Reklamationen und Erstattungsanträgen von EETS-Nutzern, die im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren stehen, verantwortlich. Ist er im Einzelfall nicht für die Bearbeitung verantwortlich, muss er diese nach den Vorgaben des Mauterhebers an den Mauterheber weiterleiten.

Zum Ablauf der entsprechenden Prozesse wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

11_EET Bericht über Mauteinnahmen Der EETS-Anbieter erstellt für jeden Werktag einen Tagesbericht über die ausgekehrten Mauteinnahmen und übermittelt die zu diesem Bericht gehörenden rechnungsbegründenden Unterlagen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007: „Mautbuchungsnachweise“ an den Mauterheber.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

11_MED Bericht über Mauteinnahmen Der EETS-Anbieter erstellt für jeden Werktag einen Tagesbericht über die ausgekehrten Mauteinnahmen und übermittelt diesen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 008: „Tagesbericht“ an den Mauterheber.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

12_EET Überwachung des EETS-Anbieters Der EETS-Anbieter muss den Mauterheber mit allen Informationen versorgen, die dieser benötigt, um die vollständige und ordnungsgemäße Mautauskehr durch den EETS-Anbieter zu überwachen. Die zur Überwachung notwendigen Erhebungs- und Abrechnungsdaten müssen für mindestens vier Monate vom EETS-Anbieter archiviert und dem Mauterheber regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstellen SST 006: „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“, SST 007 „Mautbuchungsnachweise“ und SST 008 „Tagesbericht“ zur Verfügung gestellt werden.

Der Mauterheber überwacht den Betrieb des EETS-Mauterhebungssystems im EETS-Gebiet BFStrMG, insbesondere die ordnungsgemäße Funktion der Teilsysteme der EETS-Anbieter und ermittelt qualitätsbezogene Leistungsparameter (Key Performance Indicators).

Der EETS-Anbieter überwacht die Qualität seiner Dienstleistung mit Hilfe eigener Überwachungssysteme und schafft damit die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Teilsystems. Die Ergebnisse der Qualitätsüberwachung des Teilsystems des EETS-Anbieters werden dem Mauterheber in Form eines Überwachungsreports regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus ist der EETS-Anbieter verpflichtet, dem Mauterheber auf dessen Verlangen weitere notwendige Informationen zur Durchführung seiner Überwachungsaufgaben zu übermitteln. Das Format zur Übertragung dieser Informationen wird vom Mauterheber nach billigem Ermessen vorgegeben.

Die Regeln zur Übermittlung der Erhebungs- und Abrechnungsdaten werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt. Die übermittelten Informationen müssen den Mauterheber in die Lage versetzen, die mautpflichtigen Abschnittsnutzungen der beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer in jedem Einzelfall nachvollziehen und mit den Mautbuchungsnachweisen abgleichen zu können.

Die Archivierung von vier Monaten dient dazu, dass der EETS-Anbieter innerhalb des Prüfzeitraums auf Verlangen des Mauterhebers durch eigene Prüfungen bestätigen kann, dass die Maut ordnungsgemäß ausgekehrt wurde.

Bei Bedarf können weitere Überprüfungen (Audits) des Teilsystems des EETS-Anbieters durchgeführt werden.

12_MED Überwachung des EETS-Anbieters Der EETS-Anbieter muss den Mauterheber mit allen

Informationen versorgen, die dieser benötigt, um die vollständige und ordnungsgemäße Mautauskehr durch den EETS-Anbieter zu überwachen. Die zur Überwachung notwendigen Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung sowie die Tagesberichte müssen dem Mauterheber regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstellen SST 005: „Fahrspurdaten“ und SST 008 „Tagesbericht“ zur Verfügung gestellt werden.

Der Mauterheber überwacht den Betrieb des EETS-Mauterhebungssystems im EETS-Gebiet BFStrMG, insbesondere die ordnungsgemäße Funktion der Teilsysteme der EETS-Anbieter und ermittelt qualitätsbezogene Leistungsparameter (Key Performance Indicators).

Der EETS-Anbieter überwacht die Qualität seiner Dienstleistung mit Hilfe eigener Überwachungssysteme und schafft damit die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Teilsystems. Die Ergebnisse der Qualitätsüberwachung des Teilsystems des EETS-Anbieters werden dem Mauterheber in Form eines Überwachungsreports regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus ist der EETS-Anbieter verpflichtet, dem Mauterheber auf dessen Verlangen weitere notwendige Informationen zur Durchführung seiner Überwachungsaufgaben zu übermitteln. Das Format zur Übertragung dieser Informationen wird vom Mauterheber nach billigem Ermessen vorgegeben.

Die Regeln zur Übermittlung der Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung sowie der Tagesberichte werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt. Die übermittelten Informationen müssen den Mauterheber in die Lage versetzen, die mautpflichtigen Abschnittsnutzungen der beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer in jedem Einzelfall mit den ausgekehrten Mauteinnahmen abgleichen zu können.

Bei Bedarf können weitere Überprüfungen (Audits) des Teilsystems des EETS-Anbieters durchgeführt werden.

13_EET Manuelle Korrektur von Daten Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die manuelle Korrektur von abrechnungsrelevanten Daten zulassen, die aufgrund von Fehlern bei der Erhebung, der Übermittlung, der Veränderung und Speicherung dieser Daten die Höhe der Mauteinnahmen beeinflussen können. Die Prozesse zur manuellen Korrektur von Daten müssen transparent und revisionsfest dokumentiert und gegen Missbrauch geschützt werden.

Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

13_MED Manuelle Korrektur von Daten Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die manuelle Korrektur von Mautbuchungsnachweisen zulassen, die aufgrund von Fehlern bei ihrer Erhebung, ihrer Übermittlung, ihrer Veränderung oder ihrer Speicherung die Höhe der Mauteinnahmen beeinflussen können. Die Prozesse zur manuellen Korrektur von Daten müssen transparent und revisionsfest dokumentiert und gegen Missbrauch geschützt werden.

Zum Ablauf des entsprechenden Prozesses wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter weitergehende Informationen auf organisatorischem Wege bereitstellen.

Technisch-organisatorische Vorgaben

14 Kompatibilität der EETS-Teilsysteme Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss zum EETS-Teilsystem des Mauterhebers kompatibel sein.

Das Teilsystem des EETS-Anbieters ist so zu gestalten, dass es zusammen mit dem EETS-Teilsystem des Mauterhebers die Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ermöglicht.

15 Beeinflussung des nationalen Mautsystems Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf das Nationale Duale Mauterhebungssystem, das EETS-Teilsystem des Mauterhebers, das Kontrollsystem sowie externe Anwendungen nicht negativ beeinflussen.

Externe Anwendungen können sowohl innerhalb des Fahrzeugs als auch außerhalb des Fahrzeugs zu finden sein, wie zum Beispiel Lichtsignalanlagen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Mobiltelefone.

Diese Vorgabe umfasst auch eventuell mit dem Teilsystem des EETS-Anbieters erbrachte sonstige Dienste.

16_EET Funktionen des EETS-Teilsystems Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss alle technischen Einrichtungen, Verfahren und Prozesse zur Mauterhebung, zur Abrechnung und Auskehr der Maut und zur Durchführung des Betriebs sowie zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Kontrolle der EETS-Nutzer und der Überwachung umfassen.

16_MED Funktionen des EETS-Teilsystems Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss alle technischen Einrichtungen, Verfahren und Prozesse zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Mauterhebung, zur Abrechnung und Auskehr der Maut und zur Durchführung des Betriebs sowie zur Unterstützung des Mauterhebers bei der Kontrolle der EETS-Nutzer und der Überwachung umfassen.

17 Zeitbasis Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss UTC (Universal Time Coordinated) als Zeitbasis verwenden. Eine einheitliche Zeitbasis der Teilsysteme ist erforderlich für die ordnungsgemäße, eindeutige und nachvollziehbare Mauterhebung und ist Voraussetzung für die Kontrolle und Überwachung.

Alle Zeitangaben, die im Rahmen des Informations- und Datenaustausches an den Mauterheber übermittelt werden, müssen in UTC angegeben sein.

18_EET Schnittstellen Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss über die vom Mauterheber vorgegebenen Schnittstellen verfügen und diese gemäß den Vorgaben des Mauterhebers bedienen.

Die an den Schnittstellen zwischen EETS-Teilsystem des Mauterhebers und Teilsystem des EETS-Anbieters übertragenen Datenobjekte sind im Einzelnen:

1.Sperrliste (SST 001),2.Nutzerlisten (SST 002),3.Trustobjects (SST 004),4.Abschnittsbezogene Erhebungsdaten (SST 006),5.Mautbuchungsnachweise (SST 007),6.Tagesbericht (SST 008),7.Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht übersandter Mautbuchungsnachweise,8.Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen,9.Maut-Basisdaten (SST 003),10.Überwachungsreport (SST 013),11.Technischer Zustand eines Bordgeräts (SST 016) und12.DSRC-Daten (SST 301).

Vorgaben für die Schnittstellen mit IT-Unterstützung stellt der Mauterheber durch die entsprechenden Spezifikationen der Datenobjekte und der jeweiligen Schnittstellen zur Übertragung der Datenobjekte öffentlich zur Verfügung.

Zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber werden nur Daten mit Bezug zur Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ausgetauscht.

18_MED Schnittstellen Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss über die vom Mauterheber vorgegebenen Schnittstellen verfügen und diese gemäß den Vorgaben des Mauterhebers bedienen.

Die an den Schnittstellen zwischen EETS-Teilsystem des Mauterhebers und Teilsystem des EETS-Anbieters übertragenen Datenobjekte sind im Einzelnen:

1.Sperrliste (SST 001),2.Nutzerlisten (SST 002),3.Trustobjects (SST 004),4.Fahrspurdaten (SST 005),5.Mautbuchungsnachweise (SST 007R),6.Tagesbericht (SST 008),7.Informationen zu Auffälligkeiten bei Bordgeräten (SST 009),8.Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht oder nicht in voller Höhe ausgekehrter Mautbuchungsnachweise,9.Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen,10.Überwachungsreport (SST 013),11.Technischer Zustand eines Bordgeräts (SST 016),12.DSRC-Daten (SST 301),13.Gutzuschreibende EETS-Fahrten (SST 017),14.Bewertete Gutschriften (SST 018) und15.EETS-Anbieter Gutschriften (SST 019).

Die folgende Schnittstelle kann vom EETS-Anbieter auf freiwilliger Basis umgesetzt und betrieben werden:

-Mautbasisdaten (SST 003).

Vorgaben für die Schnittstellen mit IT-Unterstützung stellt der Mauterheber durch die entsprechenden Spezifikationen der Datenobjekte und der jeweiligen Schnittstellen zur Übertragung der Datenobjekte öffentlich zur Verfügung.

Zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber werden nur Daten mit Bezug zur Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ausgetauscht.

19 Sperrliste Der EETS-Anbieter muss sicherstellen, dass nur tatsächlich gesperrte Bordgeräte in der an den Mauterheber übermittelten Sperrliste aufgeführt sind.

In der Sperrliste sind die Bordgeräte einschließlich der zugeordneten Kennzeichen eines EETS-Anbieters aufzuführen, die der EETS-Anbieter gesperrt hat, um eine weitere Nutzung dieser Bordgeräte zur Mauterhebung zu verhindern. Der EETS-Anbieter übermittelt die jeweils vollständigen Listen regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 001: „Sperrliste“ an den Mauterheber.

Der Mauterheber kann verlangen, dass der EETS-Anbieter solche Bordgeräte auf die Sperrliste setzt, bei denen der Mauterheber wiederholt schwerwiegende Unregelmäßigkeiten festgestellt hat.

Es ist vom EETS-Anbieter zu verhindern, dass ein Bordgerät dem EETS-Nutzer die Erhebungsbereitschaft signalisiert, obwohl das entsprechende Bordgerät auf der Sperrliste aufgeführt ist.

20 Nutzerlisten Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Listen mit Informationen über die Verträge, die der EETS-Anbieter mit seinen EETS-Nutzern abgeschlossen hat.

Der EETS-Anbieter übermittelt regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 002a: „Nutzerlisten“ die jeweils vollständigen Nutzerlisten an den Mauterheber.

Des Weiteren können vom Mauterheber EETS-Nutzer-bezogene Informationen und Fahrzeugdaten (SST 002b: User-Details) sowie die weiteren vom EETS-Nutzer beim EETS-Anbieter registrierten und im EETS-Gebiet BFStrMG mautpflichtigen Fahrzeuge (SST 002c: User-IDs eines EETS-Nutzers) unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen angefragt werden.

Der Mauterheber nutzt die über Nutzerlisten und Anfragen beim EETS-Anbieter zusammengetragenen Informationen zur Wahrnehmung seiner hoheitlichen Aufgaben im Rahmen der Kontrolle und Ahndung sowie bei der Überwachung der EETS-Anbieter.

21 Trustobjects Der EETS-Anbieter tauscht mit dem Mauterheber sicherheitsrelevante Objekte aus.

Der Austausch der entsprechenden Informationen und Daten zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter findet u.a. über die Schnittstelle SST 004: „Trustobjects“ statt. „Trust Objects“ sind sicherheitsrelevante Objekte, wie zum Beispiel Zertifikate, kryptographische Schlüssel oder spezifische Sperrlisten, die für den sicheren Austausch von Datenobjekten erforderlich sind.

22_EET Abschnittsbezogene Erhebungsdaten Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den von den Nutzern befahrenen mautpflichtigen Streckenabschnitten und der erhobenen Maut.

Der EETS-Anbieter übermittelt die abschnittsbezogenen Erhebungsdaten regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 006: „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“ an den Mauterheber. Die Daten enthalten dabei alle tarifrelevanten Parameter der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes durch die Fahrzeuge des EETS-Anbieters.

22_MED Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung seiner Nutzer.

Der EETS-Anbieter übermittelt die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 005: „Fahrspurdaten“ an den Mauterheber.

Die Positionsdaten müssen neben den Vorgaben der Schnittstelle SST 005: „Fahrspurdaten“ insbesondere auch die vom Mauterheber in der Anlage 2 zu Schnittstelle SST 005 vorgegebenen Anforderungen an die Ortungsqualität erfüllen.

Die Daten enthalten dabei alle tarifrelevanten Parameter der Nutzung des mautpflichtigen Streckennetzes durch die Fahrzeuge des EETS-Anbieters.

23_EET Mautbuchungsnachweise Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den mautpflichtigen Fahrten seiner Nutzer.

Der EETS-Anbieter übermittelt die Mautbuchungsnachweise regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007: „Mautbuchungsnachweise“ an den Mauterheber.

Die Mautbuchungsnachweise enthalten Referenzen auf die vom EETS-Anbieter ermittelten abschnittsbezogenen Erhebungsdaten, die sich einem EETS-Nutzer und einer mautpflichtigen Fahrt zuordnen lassen.

Die Mautbuchungsnachweise dienen dem Mauterheber als rechnungsbegründende Unterlagen des EETS-Anbieters und zum Abgleich mit dem Tagesbericht.

23_MED Mautbuchungsnachweise Der EETS-Anbieter muss die vom Mauterheber erhobenen Informationen zu den mautpflichtigen Fahrten seiner Nutzer entgegennehmen.

Der Mauterheber übermittelt die Mautbuchungsnachweise regelmäßig gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 007R: „Mautbuchungsnachweise“ an den EETS-Anbieter.

Die Mautbuchungsnachweise müssen sich einem EETS-Nutzer und einer mautpflichtigen Fahrt zuordnen lassen und alle Informationen für eine korrekte Mautabrechnung des EETS-Anbieters gegenüber dem Nutzer enthalten.

Die Mautbuchungsnachweise dienen dem Mauterheber als rechnungsbegründende Unterlagen des EETS-Anbieters im Zusammenhang mit dem Tagesbericht.

24 Tagesbericht Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber werktäglich bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ einen Tagesbericht über die an den Mauterheber am vorherigen Werktag ausgekehrten Mauteinnahmen.

Der EETS-Anbieter übermittelt die Tagesberichte werktäglich über die Schnittstelle SST 008: „Tagesbericht“ an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format. Die Regeln zur Übermittlung der Tagesberichte werden bilateral zwischen dem EETS-Anbieter und dem Mauterheber abgestimmt.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der Leitlinie EZB/2012/27 der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

Der Tagesbericht ist ein Bericht über die vom EETS-Anbieter an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen. Darüber hinaus enthält der Tagesbericht Angaben zu den zugehörigen mautpflichtigen Fahrten.

Der EETS-Anbieter muss dem Mauterheber darüber hinaus an jedem Werktag bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ eine E-Mail in Bezug auf die an den Mauterheber an diesem Werktag tatsächlich ausgekehrten Mauteinnahmen (Ist-Auskehrbetrag) übermitteln.

25_EET Nicht übermittelte Mautbuchungsnachweise Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht übermittelter Mautbuchungsnachweise vor.

Der Mauterheber ermittelt im Rahmen der Überwachung des EETS-Anbieters die Qualität der jeweiligen Teilsysteme zur Mauterhebung.

Soweit sich aus den Feststellungen der Überwachung Zahlungsansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EETS-Anbieter ergeben, werden diese dem EETS-Anbieter über die organisatorische Schnittstelle mitgeteilt.

25_MED Nicht ausgekehrte Mautbuchungsnachweise Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische

Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht – oder nicht in voller Höhe – ausgekehrter Mautbuchungsnachweise vor.

Der Mauterheber ermittelt im Rahmen der Überwachung des EETS-Anbieters die Qualität der Mautauskehr.

Soweit sich aus den Feststellungen der Überwachung Zahlungsansprüche des Mauterhebers gegenüber dem EETS-Anbieter ergeben, werden diese dem EETS-Anbieter über die organisatorische Schnittstelle mitgeteilt.

26 Nicht einbringliche Nacherhebungen Der EETS-Anbieter hält eine organisatorische Schnittstelle für die Entgegennahme von Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen vor.

Im Fall nicht einbringlicher Mauteinnahmen im Rahmen von Nacherhebungsverfahren richtet der Mauterheber seine Forderung an den EETS-Anbieter, mit dem der entsprechende EETS-Nutzer einen Vertrag hat.

Dazu wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter die entsprechenden Zahlungsaufforderungen über die organisatorische Schnittstelle mitteilen.

27_EET Mautbasisdaten Der EETS-Anbieter hält eine Schnittstelle für die Entgegennahme von aktuellen Maut-Basisdaten vor.

Die Maut-Basisdaten stellen die Grundlage für den EETS-Anbieter zur Berechnung der Maut für die Nutzung einer mautpflichtigen Strecke im EETS-Gebiet BFStrMG dar. Damit eine Gleichbehandlung aller mautpflichtigen Nutzer auch bei Verwendung unterschiedlicher Mauterhebungssysteme gewahrt bleibt, stellt der Mauterheber dem EETS-Anbieter geänderte Maut-Basisdaten rechtzeitig vor Inkrafttreten etwaiger Änderungen zur Verfügung.

Der Mauterheber wird dem EETS-Anbieter die entsprechenden Informationen und Daten über die Schnittstelle SST 003 übermitteln.

27_MED Mautbasisdaten Der EETS-Anbieter kann eine Schnittstelle für die Entgegennahme von aktuellen Maut-Basisdaten vorhalten.

Die Maut-Basisdaten stellen die Grundlage des Mauterhebers zur Berechnung der Maut für die Nutzung einer mautpflichtigen Strecke im EETS-Gebiet BFStrMG dar.

Der Mauterheber legt alle mautpflichtigen Streckenabschnitte fest und teilt sie dem EETS-Anbieter als Bestandteil der Maut-Basisdaten mit. Hierzu gehört auch eine eindeutige Identifikationsnummer für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt.

Sofern der EETS-Anbieter die Schnittstelle umsetzt, wird der Mauterheber dem EETS-Anbieter die entsprechenden Informationen und Daten über die Schnittstelle SST 003 übermitteln.

28 Überwachungsreports Der EETS-Anbieter muss dem Mauterheber die in seinem Teilsystem erfassten Überwachungsdaten in Form eines Überwachungsreports regelmäßig zur Verfügung stellen.

Die Inhalte und das Format des zu übermittelnden Überwachungsreports werden bilateral zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber im Detail abgestimmt. Die Übermittlung erfolgt über die organisatorische Schnittstelle SST 013: „Überwachungsreport“ der EETS-Anbieter.

29 DSRC-Daten Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber die zur Kontrolle erforderlichen DSRC-Daten.

Die zur Kontrolle erforderlichen DSRC-Daten der Bordgeräte werden über eine 5,8-GHz-Mikrowellen-Schnittstelle übertragen. Die Spezifikation der Schnittstelle SST 301: „DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung (Road Side Equipment – RSE) im Mautgebiet BFStrMG“ basiert auf den einschlägigen Standards von CEN TC278 WG1 und wird dem EETS-Anbieter vom Mauterheber elektronisch zur Verfügung gestellt.

30_EET Gebührenklassen Die Maut muss nach Gebührenklassen differenziert werden können. Die für die Maut relevanten Gebührenklassen ergeben sich aus 1. der Fahrzeugklassifizierung (Anzahl der Achsen, Euro-Emissionsklasse, Gewichtsklassen nach technisch zulässiger Gesamtmasse, Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse), 2. der Ortsklasse eines Streckenabschnitts, 3. der Zeitklasse des Zeitpunkts der mautpflichtigen Nutzung. Die Zuordnung der Gebührenklassen zu den anzuwendenden Mautsätzen ist im BFStrMG festgelegt. Die bei Einfahrt in einen mautpflichtigen Streckenabschnitt vorliegenden gebührenrelevanten Parameter sind als Basis für die Mautberechnung zu verwenden. Änderungen und/oder Erweiterungen der Gebührenklassen sind möglich (siehe Nummer 39).

30_MED Gebührenklassen Der EETS-Anbieter muss die Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung über die SST 005 vollständig übermitteln, um dem Mauterheber eine Differenzierung der Maut nach Gebührenklassen zu ermöglichen. Die für die Maut relevanten Gebührenklassen ergeben sich aus 1. der Fahrzeugklassifizierung (Anzahl der Achsen, Euro-Emissionsklasse, Gewichtsklassen nach technisch zulässiger Gesamtmasse, Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse), 2. der Ortsklasse eines Streckenabschnitts, 3. der Zeitklasse des Zeitpunkts der mautpflichtigen Nutzung. Die Zuordnung der Gebührenklassen zu den anzuwendenden Mautsätzen ist im BFStrMG festgelegt. Änderungen und/oder Erweiterungen der Gebührenklassen sind möglich (siehe Nummer 39).

31_EET Ort der Mauterhebung Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf nur in den gesetzlich festgelegten Fällen Maut erheben.

Die Erhebung von Maut bei nicht mautpflichtigen Straßenbenutzern muss ausgeschlossen sein. Für den Fall, dass eine nicht mautpflichtige Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz stattfindet, muss die Mauterhebung durch das Bordgerät verhindert werden können (z. B. ab dem 01.07.2024 situative Handwerker Ausnahme gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 BFStrMG). Außerhalb des mautpflichtigen Streckennetzes darf keine Maut erhoben werden. Fahrtunterbrechungen innerhalb eines mautpflichtigen Streckenabschnittes dürfen nicht zu mehrfachen Mauterhebungen führen.

Veränderte Spurführungen im Bereich von Baustellen dürfen nicht zu ungerechtfertigten Mauterhebungen führen.

31_MED Nicht-mautpflichtige Befahrungen Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf nur in den gesetzlich festgelegten Fällen Maut erheben.

Die Erhebung von Maut bei nicht mautpflichtigen Straßenbenutzern muss ausgeschlossen sein. Der EETS-Anbieter muss für den Fall, dass eine nicht mautpflichtige Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz stattfindet, die Übermittlung von Positionsdaten und Merkmalen der Fahrzeugklassifizierung über Schnittstelle 005 verhindern (z. B. ab dem 01.07.2024 situative Handwerker Ausnahme gemäß § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 10 BFStrMG).

32_EET Abschnittsweise Mauterhebung Für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt muss die Maut getrennt ermittelt werden.

Der mautpflichtige Streckenabschnitt ist die kleinste mautpflichtige Einheit.

Ein mautpflichtiger Streckenabschnitt ist die richtungsbezogene Strecke zwischen zwei Knotenpunkten.

Knotenpunkte auf Bundesautobahnen sind alle Stellen nach § 3a Absatz 1 BFStrMG, die das Bundesautobahnnetz und Teile davon eindeutig abgrenzen (Anschlussstellen, Autobahndreiecke, Kreuze oder Anschlüsse und sonstige Übergänge in andere Straßennetze, Wendemöglichkeiten). Knotenpunkte auf Bundesstraßen sind in der Mauttabelle genannt.

Wendemöglichkeiten sind Stellen im Bundesautobahnnetz, an denen die Möglichkeit des Wendens besteht, ohne dabei das Bundesautobahnnetz zu verlassen. Vorrangig handelt es sich hierbei um einseitig angeordnete Autobahnkirchen oder Raststätten, die von beiden Fahrtrichtungen aus angefahren werden dürfen.

Der Mauterheber legt alle mautpflichtigen Streckenabschnitte fest und teilt sie dem EETS-Anbieter als Bestandteil der Maut-Basisdaten mit. Hierzu gehört auch eine eindeutige Identifikationsnummer für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt, die vom EETS-Anbieter zu verwenden ist.

Die Länge der mautpflichtigen Streckenabschnitte wird vom Mauterheber vorgegeben.

Die Maut ist immer für den gesamten mautpflichtigen Streckenabschnitt auf Basis der zum Zeitpunkt der Einfahrt in den mautpflichtigen Streckenabschnitt vorliegenden gebührenrelevanten Parameter zu berechnen (Länge des mautpflichtigen Streckenabschnitts x Mautsatz).

Die Gebühren pro mautpflichtigem Streckenabschnitt sind kaufmännisch auf volle Cent zu runden.

32_MED Abschnittsweise Mauterhebung Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.

33_EET Zuordnung der Mauterhebung Jede Mauterhebung muss dem amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs eindeutig zugeordnet werden.

33_MED Zuordnung der Mauterhebung Alle Positionsdaten und Merkmale der Fahrzeugklassifizierung, die über die SST 005 an den Mauterheber übermittelt werden, müssen dem amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs eindeutig zugeordnet werden.

34 Zuordnung des Bordgeräts Die Zuordnung von einem Bordgerät, das zur Benutzung des Teilsystems des EETS-Anbieters eingesetzt wird, Fahrzeug und amtlichem Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs zueinander muss zu jedem Zeitpunkt eindeutig sein.

Jedes Bordgerät muss eindeutig einem bestimmten EETS-Anbieter zugeordnet werden können. Dies gilt auch für den Fall, dass ein EETS-Nutzer Verträge mit mehreren EETS-Anbietern abgeschlossen hat.

Jedes Bordgerät muss eine eindeutige Identifikationsnummer haben.

Der EETS-Anbieter muss die eineindeutige Zuordnung von Bordgeräten, Fahrzeugen und amtlichen Kfz-Kennzeichen einschließlich der Nationalität des mautpflichtigen Fahrzeugs vornehmen und verwalten.

35 Funktionsfähigkeit der Bordgeräte Der EETS-Anbieter muss die ordnungsgemäße Funktion seiner Bordgeräte sicherstellen.

36 Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts Das Bordgerät des EETS-Anbieters muss dem EETS-Nutzer die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts signalisieren, damit dieser seiner Mitwirkungspflicht nachkommen kann.

Der EETS-Anbieter kann seinen Nutzern die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts über eine Applikation eines mit dem Bordgerät verbundenen Mobilgerätes signalisieren.

Der EETS-Nutzer ist gemäß den Bestimmungen des BFStrMG und der Lkw-Maut-Verordnung verpflichtet, die Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts zu überwachen.

37 Benutzerschnittstelle der Bordgeräte Die Bordgeräte des EETS-Anbieters müssen über eine Benutzer-Schnittstelle für die Deklaration variabler Mautparameter und eine Anzeige für diese Parameter verfügen.

Der EETS-Anbieter kann seinen Nutzern die Deklaration variabler Mautparameter und die Anzeige variabler und statischer Mautparameter des Fahrzeugs über eine Applikation eines mit dem Bordgerät verbundenen Mobilgerätes ermöglichen.

38 Sicherstellung korrekter Mautabrechnung Der EETS-Anbieter muss auch im Fall eines Ausfalls oder einer Störung des Teilsystems des EETS-Anbieters, eines Ausfalls oder einer Störung des von diesem ausgegebenen Bordgeräts oder des Eintritts einer anderen betriebsbeschränkenden Bedingung sicherstellen, dass die Maut für seine EETS-Nutzer korrekt abgerechnet wird, solange diese den EETS im EETS-Gebiet BFStrMG nutzen.

39_EET Anpassungen des EETS-Teilsystems Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters an geänderte Vorgaben und Bedingungen müssen fristgerecht umgesetzt werden.

Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters können aufgrund geänderter Vorgaben für das Lkw-Mautsystem (BFStrMG) oder für die Mautsätze sowie aufgrund von Veränderungen im mautpflichtigen Streckennetz erforderlich werden.

Anpassungen sind insbesondere erforderlich bei

1.Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes,2.Veränderung der Mautpflichtgrenze, Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung (Änderung und Erweiterung der Gebührenklassen, Veränderung der Mautsätze) und3.Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen.

Eine Änderung des mautpflichtigen Streckennetzes und der Differenzierung der Maut kann jederzeit vom Mauterheber vorgenommen werden.

Derartige Änderungen müssen innerhalb der vom Mauterheber eingeräumten Frist umgesetzt und ab dem Stichtag wirksam sein.

Die eingeräumte Frist zwischen Mitteilung durch den Mauterheber und Stichtag beträgt

1.bei Änderungen im mautpflichtigen Streckennetz im EETS-Gebiet BFStrMG mindestens vier Wochen,2.bei Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung mindestens drei Monate und3.bei Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen mindestens drei Monate.

39_MED Anpassungen des EETS-Teilsystems Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters an geänderte Vorgaben und Bedingungen müssen fristgerecht umgesetzt werden.

Anpassungen des Teilsystems des EETS-Anbieters können aufgrund geänderter Vorgaben für das Lkw-Mautsystem (BFStrMG) erforderlich werden.

Anpassungen sind insbesondere erforderlich bei

1.Veränderung der Mautpflichtgrenze, Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung (Änderung und Erweiterung der Gebührenklassen) und2.Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen.

Eine Änderung der Differenzierung der Maut kann jederzeit vom Mauterheber vorgenommen werden. Derartige Änderungen müssen innerhalb der vom Mauterheber eingeräumten Frist umgesetzt und ab dem Stichtag wirksam sein.

Die eingeräumte Frist zwischen Mitteilung durch den Mauterheber und Stichtag beträgt

1.bei Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung mindestens drei Monate und2.bei Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen mindestens drei Monate.

40_EET Zeitlich begrenzte Veränderungen Die Funktionen des Teilsystems des EETS-Anbieters müssen auch bei zeitlich begrenzten Veränderungen mit Auswirkungen auf die verkehrlichen Verhältnisse korrekt durchgeführt werden können.

Hierunter sind Veränderungen zu verstehen, die nicht zu einer Anpassung der Mauttabelle führen, wie beispielsweise Baustellen, bei denen einzelne Fahrstreifen gesperrt sind oder bei denen es zu Fahrstreifenverswenkungen kommt.

Der Mauterheber stellt dem EETS-Anbieter unverbindlich Informationen über längerfristig geplante und zeitlich befristete Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes, die keine Berücksichtigung innerhalb der Mauttabelle finden, zur Berücksichtigung im Teilsystem des EETS-Anbieters zur Verfügung (z. B. über das Baustelleninformationssystem BIS). Dies stellt eine freiwillige Leistung des Mauterhebers dar und kann jederzeit geändert oder auch ersatzlos gestrichen werden.

40_MED Zeitlich begrenzte Veränderungen Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.

41 Unterstützung der Kontrollprozesse Für alle Kontrollarten müssen, angepasst an die Kontrollbedingungen, mindestens die folgenden Teilprozesse und Funktionen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters unterstützt werden:

1.Sachverhaltsermittlung: Bereitstellung der im Bordgerät gespeicherten Nachweise über die Erfüllung der Mitwirkungspflicht bei der Entrichtung der Maut,2.Nacherhebungsverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligendaten sowie für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und3.Ordnungswidrigkeitenverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligendaten und für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination. Beteiligendaten sind die

Informationen über den oder die Mautschuldner, die der Mauterheber für die Einleitung des Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahrens benötigt (Name und Anschrift).

Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber Informationen zu den jeweiligen Verträgen, die der EETS-Anbieter mit seinen EETS-Nutzern geschlossen hat (Nutzerlisten). Dazu gehören auch Informationen zu den Fahrzeugen und den Bordgeräten. Kann der Mauterheber diese Daten nicht selbst ermitteln, ersucht er den EETS-Anbieter, der einen Vertrag mit dem betroffenen Mautschuldner geschlossen hat, um Mitteilung der Beteiligendaten und für die Mauthöhe maßgeblichen Merkmalen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination.

Der EETS-Anbieter muss bei der Durchsetzung der Vorschriften mit dem Mauterheber zusammenarbeiten.

Kann ein Nacherhebungsverfahren gegen den oder die Mautschuldner nicht erfolgreich durchgeführt werden, gilt § 19 Absatz 1 MautSysG.

Der EETS-Anbieter soll den EETS-Nutzer in geeigneter Form auf die bestehenden gesetzlichen Ausnahmen von der Mautpflicht und die Möglichkeit der Anmeldung solcher Ausnahmen bei der Betreibergesellschaft hinweisen.

42 Datenübermittlung für Kontrollzwecke Die für die Mauterhebung erforderlichen Daten müssen der Kontrolle in eindeutiger Form zur Verfügung gestellt werden.

Die Daten, die das Bordgerät des EETS-Anbieters als Basis für die Mauterhebung verwendet, müssen bei einer Kontrolle gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 301 „DSRC-Daten“ zur Verfügung gestellt werden.

43 Ermöglichung der Kontrolle Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss gewährleisten, dass jedes mautpflichtige Fahrzeug auf jedem mautpflichtigen Streckenabschnitt kontrolliert werden kann.

44 Information über technische Probleme Der EETS-Anbieter muss Informationen über Fehler oder Ausfälle seines Teilsystems unverzüglich an den Mauterheber übermitteln.

Der Mauterheber verwendet die Informationen insbesondere im Zusammenhang mit der Kontrolle der Nutzer sowie im Rahmen von Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren.

45 Sicherheit Vom Teilsystem des EETS-Anbieters, seiner Errichtung und seinem Betrieb dürfen keine Gefahren für Menschen, Sachgüter und Umwelt ausgehen.

In allen Phasen der Errichtung und des Betriebs müssen entsprechend der jeweils geltenden Gesetzgebung Sicherheits- und Schutzmaßnahmen insbesondere in den Bereichen Arbeitsschutz, Brandschutz, Blitzschutz, Strahlenschutz, Lasersicherheit, elektrische Sicherheit, funktionale Sicherheit, Verkehrssicherheit und Umweltschutz getroffen werden.

Der EETS-Anbieter hat gegebenenfalls erforderliche amtliche Betriebserlaubnisse, Abnahmen und andere Prüfzeugnisse oder Zulassungen selbst und auf eigene Kosten einzuholen.

Die Erstellung und Überwachung der für gegebenenfalls vorgesehene Baumaßnahmen erforderlichen Sicherheits- und Gesundheitsschutzpläne sind Teil der Aufgaben des EETS-Anbieters.

46 Verkehrssicherheit Das Teilsystem des EETS-Anbieters, seine Errichtung und sein Betrieb dürfen die Verkehrssicherheit sowie den Ausbau und die Erhaltung des mautpflichtigen Streckennetzes sowie des übrigen Straßennetzes nicht einschränken.

Alle Arbeiten (Errichtung und Unterhaltung) an den straßenseitigen Einrichtungen müssen so durchgeführt werden, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Baustellen müssen gesichert und gekennzeichnet werden. Dabei müssen die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), herausgegeben vom BMDV, in der jeweils gültigen Fassung beachtet werden.

Betriebs- und verkehrstechnische Einrichtungen des mautpflichtigen Streckennetzes und des übrigen Straßennetzes dürfen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt oder beschädigt werden.

Zukünftige Änderungen des mautpflichtigen Streckennetzes und des übrigen Straßennetzes durch die zuständige Straßenbauverwaltung müssen trotz der straßenseitigen Einrichtungen des Teilsystems des EETS-Anbieters möglich bleiben.

Zeitlich begrenzte Betriebsmaßnahmen am mautpflichtigen Streckennetz und am übrigen Straßennetz wie:

1. Baustellen (Fahrbahnverengung, Fahrstreifenwegfall, Überleitungen), 2. Streckensperrungen, 3. Rettungs- und Aufräumaßnahmen bei Unfällen, 4. Pannenhilfe (legale Standstreifenbenutzung), 5. Verkehrszählungen dürfen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht verhindert und nicht beeinträchtigt werden.

Alle zum Schutze des mautpflichtigen Streckennetzes, des übrigen Straßennetzes und des Straßenverkehrs erforderlichen Vorkehrungen sind im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbauverwaltung zu treffen.

47 Einbauten in Fahrbahn Einbauten in die Fahrbahn zur Kanalisierung des Verkehrs sind nicht zulässig. Die vorhandene Leistungsfähigkeit der jeweiligen Fahrstreifen muss aufrechterhalten werden.

48 Kommunikation mit straßenseitigen Einrichtungen Die DSRC-Schnittstelle an den Bordgeräten des EETS-Anbieters muss mit den straßenseitigen Einrichtungen des Mauterhebers

korrekt kommunizieren und die Daten gemäß der Schnittstellenspezifikation SST 301 übermitteln.

Der EETS-Anbieter muss sicherstellen, dass Bordgeräte, für die kein aktiver Vertrag für das Mautgebiet BFStrMG vorliegt, entweder keine DSRC-Kommunikation mit den Kontrolleinrichtungen des Mauterhebers durchführen, oder den Erhebungsstatus „noGoContractual (2)“ gemäß der Schnittstellenspezifikation SST 301 über ihre DSRC-Schnittstelle übermitteln.

49 Gebührenrelevante Parameter Der EETS-Anbieter muss die Korrektheit der im Teilsystem des EETS-Anbieters gespeicherten statischen, gebührenrelevanten Parameter sicherstellen. Zur Überprüfung der Korrektheit der in der Registrierung angegebenen Euro-Emissionsklasse, der technisch zulässigen Gesamtmasse sowie der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse (beziehungsweise der zu ihrer Ermittlung notwendigen Fahrzeugeigenschaften) muss der EETS-Anbieter diese Informationen mit entsprechenden, vom EETS-Nutzer bereitzustellenden Nachweisdokumenten abgleichen. Diese Nachweisdokumente können die Zulassungsbescheinigung Teil I, die Konformitätsbescheinigung (COC), die Kundeninformationsdatei (CIF) oder ein Sachverständigengutachten zum Fahrzeug sein. Sofern die Registrierung eines Fahrzeugs mit der Kohlenstoffdioxid-Emissionsklasse 1 erfolgen soll, kann auf ihre Validierung verzichtet werden.

50 Änderung von Parametern Während der Benutzung des mautpflichtigen Streckennetzes darf kein menschliches Eingreifen im Fahrzeug erforderlich sein, wenn die Parameter für die Fahrzeugklassifizierung, einschließlich der variablen Parameter, einmal gespeichert und/oder gemeldet wurden, es sei denn, die Merkmale des Fahrzeugs ändern sich.

51 Sicherung von Daten Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der gespeicherten, verarbeiteten und zwischen Beteiligten im EETS-Umfeld übertragenen Daten enthalten.

Im Rahmen des EETS ist hinsichtlich Betrieb und Management die Vereinbarkeit mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 2), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/136/EG (ABl. L 337 vom 18.12.2009, S. 11; L 241 vom 10.9.2013, S. 9; L 162 vom 23.6.2017, S. 36) geändert worden ist, sicherzustellen.

Im Rahmen des EETS sind Vorkehrungen zum Schutz des Mauterhebers, der EETS-Anbieter und der EETS-Nutzer vor Betrug und Missbrauch zu treffen. Das EETS-System muss Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der gespeicherten, verarbeiteten und zwischen den Beteiligten im EETS-Umfeld übertragenen Daten enthalten. Durch die Sicherheitsmaßnahmen sind die Interessen der EETS-Beteiligten vor Schäden zu schützen, die durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnten, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.

Der EETS-Anbieter muss bezüglich der Datensicherheit ein ganzheitliches Datensicherheitskonzept vorlegen, das sich an den einschlägigen Sicherheitsanforderungen der ISO 27001 sowie an den Empfehlungen des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik bezüglich IT-Grundschutz-Standards und IT-Grundschutz-Katalogen orientiert.

Durch dieses Sicherheitskonzept sind die EETS-Beteiligten vor Schäden zu schützen, die durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnten, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.

Es müssen wirksame Datensicherungs- und Zugriffsverfahren verwendet werden.

Die Verfahren zur Gewährleistung der Integrität der Daten müssen mit technischen und organisatorischen Mitteln umgesetzt werden.

Die Betriebsabläufe des EETS-Anbieters müssen nicht autorisierte Zugriffe auf Daten des Teilsystems des EETS-Anbieters verhindern.

Die Aufgaben- und Verantwortungsbereiche sowie die Zugriffsrechte aller am Verfahren Beteiligten müssen eindeutig und lückenlos festgelegt werden.

Die Sicherheitsmaßnahmen sind stets an den jeweiligen Stand der Technik anzupassen.

52 Missbrauchsschutz Der EETS-Anbieter muss Maßnahmen vorsehen und realisieren, um betrügerische oder missbräuchliche Eingriffe in das Teilsystem des EETS-Anbieters identifizieren und negative Auswirkungen auf die Mauterhebung verhindern zu können. Die Dokumentation dieser Maßnahmen muss auch den Mauterheber in die Lage versetzen, solche Eingriffe zu erkennen.

53 Überwachung interner Einrichtungen des EETS-Anbieters Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Einrichtungen und Prozesse überwachen, die bei Fehlern oder Ausfällen

Einnahmeverluste des Mauterhebers bewirken oder die Wirksamkeit der Kontrolle herabsetzen. Die Zustände dieser Einrichtungen und Prozesse müssen kontinuierlich dokumentiert werden. Das Teilsystem des EETS-Anbieters soll so geplant, errichtet und betrieben werden, dass alle EETS-Nutzer die Maut jederzeit entrichten können. Da Fehler oder Ausfälle von Systemteilen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind die relevanten Einrichtungen und Prozesse in geeigneter Weise zu überwachen und es muss sichergestellt werden, dass die Betriebsbereitschaft des EETS-Mauterhebungssystems umgehend wiederhergestellt werden kann.

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

54_MED Qualitätsparameter Der EETS-Anbieter muss beim Betrieb seines EETS-Teilsystems folgende Qualitätsparameter erfüllen:

1.Erfassungsquote EQ_MED von mindestens 99,500 %Die Erfassungsquote EQ_MED dient der Bestimmung der Qualität der korrekten Mauterhebung für Befahrungen des mautpflichtigen Straßennetzes. Es wird geprüft, ob für im Rahmen der Kontrollaktivitäten des Mauterhebers identifizierte mautpflichtige Fahrzeuge abschnittsbezogene Erhebungsdaten an das BALM geliefert werden. Dabei werden nicht korrekt erkannte Abschnitte nur dann zu Lasten des EETS-Anbieters gewertet, wenn die Qualität der zugrundeliegenden Positionsdaten unzureichend war oder keine Positionsdaten vorliegen.2.DSRC-Quote von mindestens 98,500 %Die DSRC-Quote dient der Messung der korrekten DSRC-Kommunikation zwischen den EETS-Fahrzeuggeräten und den Kontrolleinrichtungen. Es wird geprüft, ob für alle abschnittsbezogenen Erhebungsdaten des EETS-Anbieters auch eine entsprechende DSRC-Kommunikation vorliegt, sofern auf dem jeweiligen Abschnitt eine Kontrolleinrichtung des Mauterhebers aktiv war.3.Sperrlistenquote von mindestens 99,900 %Über die Sperrlistenquote wird bestimmt, ob Fahrzeuggeräte durch den EETS-Anbieter technisch gesperrt wurden, bevor diese auf die Sperrliste gesetzt werden. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte dennoch auf der Sperrliste aufgeführt sind.4.Nutzerlistenquote von mindestens 99,900 %Ziel der Quote ist die Messung der Qualität der Erstellung und Übermittlung der Nutzerliste vom EETS-Anbieter an den Mauterheber. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte, die durch die Kontrolleinrichtungen des Mauterhebers erfasst sind, auch in der Nutzerliste eingetragen sind.5.Fahrspurquote von mindestens 99,000 %Die Quote misst die Rechtzeitigkeit der Übermittlung von korrekten Fahrspuren. Es wird geprüft, ob die Fahrspuren innerhalb der im EETS-Zulassungsvertrag festgelegten Frist über die SST 005 beim Mauterheber eingehen und keine Fehler aufweisen. Die Einzelheiten zur Messung und Bewertung der Qualitätsparameter sind in der Anlage 5 zum EETS-Zulassungsvertrag „Qualitätsparameter für EETS-Anbieter“ geregelt.

55 System zur Qualitätsmessung Der EETS-Anbieter unterhält ein System zur Messung und Überwachung der Qualität seines Systems und seiner Prozesse.

Der EETS-Anbieter ist verpflichtet, die Qualität seiner Systeme und Prozesse kontinuierlich zu überwachen und bei festgestellter Verschlechterung der Qualität Maßnahmen gegen die Verschlechterung zu ergreifen.

56_EET Auffällige Bordgeräte Die Gebietsvorgabe findet keine Anwendung.

56_MED Auffällige Bordgeräte Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss eine Schnittstelle zur Entgegennahme von Informationen über auffällige Bordgeräte bereitstellen.

Der Mauterheber benachrichtigt den EETS-Anbieter über vom Mauterheber identifizierte Auffälligkeiten einzelner Bordgeräte des EETS-Anbieters und übermittelt ihm dafür

Informationen gemäß den Vorgaben der Schnittstelle SST 009: „Informationen zu Auffälligkeiten bei Bordgeräten“.

Auf Basis der Benachrichtigung und den Informationen seiner eigenen Überwachungssysteme kann der EETS-Anbieter Maßnahmen zur Behandlung der Auffälligkeit ergreifen.

Zitiervorschlag: Anlage 1 GVV

Quelle: Bundesamt für Justiz, abgerufen 02.07.2026

Nicht-amtliche Lesefassung — verbindlich ist das Bundesgesetzblatt

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/gesetze/GVV/anlage-1>