

Anlage 2 GVV

EEMD-Gebietsvorgabenverordnung

Stand: 04.02.2026 (konsolidierte Textfassung, kein amtliches Inkrafttretensdatum)

(Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 329, S. 3 – 9)

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) Hinweise zum Vergütungsmodell I. Einleitung

Die 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 (ABl. L 91 vom 29.03.2019, S. 45) und die 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 43 vom 17.02.2020, S. 49), deren Umsetzung oder Durchführung in Deutschland durch das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und das Mautsystemgesetz (MautSysG) erfolgt, legen einen Vergütungsanspruch des EETS-Anbieters sowie Grundsätze der Ermittlung dieser Vergütung fest.

Gemäß Anhang II 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Geschäftsbedingungen des Mauterhebers eine Beschreibung der Elemente, die zur Festlegung der vom Mauterheber an den EETS-Anbieter zu zahlenden festen und/oder variablen Vergütung herangezogen werden, umfassen. Dies erfolgt im Rahmen der Beschreibung des Vergütungsmodells und der konkreten Beträge der Vergütung in Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag.

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 muss die Methode zur Festlegung der Vergütung der EETS-Anbieter als Teil der geschäftlichen Rahmenbedingungen veröffentlicht werden. Gemäß Anhang II 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Gebietsvorgaben eine Beschreibung der besonderen Anforderungen und Pflichten des Hauptdiensteanbieters enthalten, die sich von denen der EETS-Anbieter unterscheiden und etwaige Unterschiede bei der Vergütung des Hauptdiensteanbieters gegenüber den EETS-Anbietern rechtfertigen. Dementsprechend beschreibt diese Anlage:

1. die Methode der Festlegung der Vergütung des EETS-Anbieters,
2. die Struktur der Vergütung vergleichbarer Leistungen des Hauptdiensteanbieters und
3. die Unterschiede in der Vergütung des Hauptdiensteanbieters aufgrund unterschiedlicher Leistungsanforderungen.

Im EETS-Gebiet des BFStrMG ist ein Hauptdiensteanbieter im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 tätig. Es handelt sich um die Toll Collect GmbH, die einen langfristigen Betreibervertrag mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erfüllt und seit dem 1. September 2018 zu 100 % im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist.

Diese Hinweise zum Vergütungsmodell beziehen sich auf die Vergütungsperiode 2026 bis 2027 (1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2027).

II. Prinzipien des Vergütungsmodells

Das Vergütungsmodell für das EETS-Gebiet BFStrMG steht im Einklang mit den Anforderungen des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2019/520.

Sowohl das Vergütungsmodell als auch die Beschreibung der Elemente des Vergütungsmodells werden im Rahmen der EETS-Gebietsvorgaben und des EETS-Zulassungsvertrags veröffentlicht.

Die Vergütung erfolgt dabei für alle EETS-Anbieter nach derselben transparenten und diskriminierungsfreien Methode. Ab dem 1. Januar 2026 nutzen alle EETS-Anbieter den Mauterhebungsdienst (MED) gemäß § 4 Absatz 3a BFStrMG.

Das Verfahren für die Berechnung der Vergütung der EETS-Anbieter folgt dabei derselben Struktur wie die Vergütung vergleichbarer Dienste, die von dem Hauptdiensteanbieter angeboten werden (siehe Abschnitt III). Sofern sich Leistungen des Hauptdiensteanbieters von den Leistungen der EETS-Anbieter unterscheiden, wurde dies bei der Herleitung des Vergütungsmodells entsprechend berücksichtigt.

III. Struktur der Vergütung

Die Vergütung des Hauptdiensteanbieters besteht aus vier Bestandteilen:

1. Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung

Diese Position umfasst alle Aufwände des Hauptdiensteanbieters, die zur Erbringung der Leistungen notwendig sind, die im Grundsatz mit Leistungen des EETS-Anbieters vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere die automatische Mauterhebung. Der Hauptdiensteanbieter erbringt gemäß Betreibervertrag weitere Leistungen im Bereich des manuellen Verfahrens und der Kontrolle. Diese wurden im Vergütungsmodell nicht berücksichtigt. Sofern die Leistungen grundsätzlich vergleichbar sind, sich im Umfang jedoch unterscheiden, werden diese Unterschiede bei der Festsetzung der Vergütung begründet.

2. Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Der Hauptdiensteanbieter erhält eine variable Vergütung, die an die Erreichung von bestimmten Unternehmenszielen geknüpft ist. Diese werden je Geschäftsjahr durch die Eigentümerin festgelegt und sind nur sehr eingeschränkt mit den vertraglichen Anforderungen an EETS-Anbieter vergleichbar.

3. Vergütung für Änderungsverlangen des Auftraggebers

Änderungen am Mautsystem, die sich durch Projekte des Auftraggebers ergeben, zum Beispiel auch die Umsetzung von Änderungen aufgrund gesetzlicher Vorgaben, werden durch den Auftraggeber separat vergütet.

4. Gewinn- und Wagniszuschlag

Auf die unter Nummer 1 und 3 genannten Vergütungselemente erhält der Hauptdiensteanbieter einen Gewinn- und Wagnisaufschlag, um die mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen verbundenen Risiken zu adressieren.

Die Struktur der Vergütung des EETS-Anbieters besteht aus denselben vier Bestandteilen:

1. Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung

Der EETS-Anbieter erhält eine Vergütung für die Leistungen, die er gemäß EETS-Zulassungsvertrag und den sonstigen mitgeltenden Verordnungen gegenüber dem BALM zu erbringen hat. Dafür wurden die einzelnen Leistungen identifiziert und auf ihre Vergleichbarkeit mit ähnlichen Leistungen des Hauptdiensteanbieters geprüft. Basierend darauf wurde die dem EETS-Anbieter für seine Leistungserbringung zu gewährende Vergütung auf Basis der Kosten des Hauptdiensteanbieters abgeleitet.

2. Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Für EETS-Anbieter gibt das BALM keine direkten Unternehmensziele vor. Eine überdurchschnittliche Leistungserbringung in Bezug auf die Qualität der korrekten Mauterhebung für Befahrungen des mautpflichtigen Straßennetzes wird jedoch im Vergütungsmodell über eine Bonusregelung für eine Überschreitung der geforderten Zielgröße der Erfassungsquote gemäß EETS-Zulassungsvertrag honoriert.

3. Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers

Wie der Hauptdiensteanbieter, erhalten auch die EETS-Anbieter eine Vergütung für Änderungsverlangen, die durch den Mauterheber initiiert werden. Dies können konfigurative und betriebliche Anpassungen an Systemen und Schnittstellen, aber auch Umsetzungsprojekte sein, zum Beispiel die Einführung eines neuen technischen Standards.

4. Gewinn- und Wagniszuschlag

Analog zum Hauptdiensteanbieter erhalten auch die EETS-Anbieter auf die unter Nummer 1 und 3 genannten Vergütungselemente einen Gewinn- und Wagniszuschlag, um die mit der Erbringung der entsprechenden Leistungen verbundenen Risiken zu adressieren.

IV. Vergütungselemente und Vergütungsmodell

Bei der Herleitung der Elemente des Vergütungsmodells wurde grundsätzlich in vier Schritten vorgegangen:

1. Ermittlung der Leistungen der EETS-Anbieter:

Die Leistungen der EETS-Anbieter wurden auf Basis der einschlägigen rechtlichen Vorschriften, insbesondere aufgrund des EETS-Zulassungsvertrages und der Gebietsvorgaben, ermittelt. Anschließend wurde geprüft, welche dieser Leistungen im Grundsatz vergleichbar zu Leistungen des Hauptdiensteanbieters sind und welche Unterschiede in der Leistungserbringung zwischen EETS-Anbietern und Hauptdiensteanbieter bestehen.

2. Bestimmung der Art der Leistung:

Für die spätere Festlegung der tatsächlichen Vergütung einer Leistung im Vergütungsmodell ist es wesentlich, bestimmte Eigenschaften der Leistung zu ermitteln. Dabei wurde geprüft, ob die Leistung einen fixen oder variablen Aufwand verursacht. Sofern es sich um variablen Aufwand handelt, wurde ermittelt, mit welchem Parameter der Aufwand skaliert.

3. Bestimmung von Vergütungselementen:

Zur effizienten Entwicklung des Vergütungsmodells wurden gleichartige Leistungen zu Vergütungselementen zusammengefasst. Dies erfolgte, wenn Leistungen inhaltliche Zusammenhänge aufwiesen und mit denselben Parametern (siehe Abschnitt IV, Nummer 2) skalieren.

4. Bestimmung der Vergütung für die Vergütungselemente:

Im letzten Schritt wurde die Höhe der Vergütung für die Vergütungselemente ermittelt. Hierbei wurden die entsprechenden Aufwände des Hauptdiensteanbieters berücksichtigt. Unterschieden in der Leistungserbringung wurde über entsprechende Zu- und Abschläge Rechnung getragen. Des Weiteren wurden Synergieeffekte des EETS-Anbieters berücksichtigt, die bei der Erbringung der gleichen Leistung auch für andere EETS-Gebiete realisiert werden können.

Im Ergebnis dieser Analyse wurde festgelegt, dass die Vergütung der EETS-Anbieter unter Berücksichtigung der Struktur in Abschnitt III nach den folgenden Elementen erfolgt:

1. Betriebsentgelt

Feste Vergütung für Leistungen, die nicht mit variablen Parametern skalieren.

Das Betriebsentgelt enthält eine so genannte Änderungspauschale, die pauschal sowohl betriebliche und organisatorische Anpassungen an Prozessen und Systemen, die während des laufenden Betriebs auftreten, abdeckt als auch größere Entwicklungsprojekte umfasst, die der Mauterheber für die kommende Vergütungsperiode plant.

2. Entgelt Automatisches Verfahren (AV-Entgelt)

Variable Vergütung für Leistungen des EETS-Anbieters, die mit der Anzahl der aktiven Fahrzeuggeräte in Zusammenhang stehen.

Das Vergütungselement wird gezahlt in Abhängigkeit von der Anzahl der im Betrachtungszeitraum aktiven Fahrzeuggeräte, d. h. Fahrzeuggeräten, für die mindestens eine mautpflichtige Befahrung des Streckennetzes an den Mauterheber übermittelt wurde.

3. Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Variable Vergütung für Leistungen, die mit der Höhe des abgerechneten Mautvolumens bzw. der abgerechneten Fahrleistung skalieren.

Das Vergütungselement wird gezahlt in Abhängigkeit von der Höhe der im Betrachtungszeitraum wertgestellten Mautzahlungen abzüglich positiv beschiedener Erstattungsverlangen und Verzugszinsen sowie von der Höhe der im Betrachtungszeitraum abgerechneten Fahrleistung.

4. Bonus für Erfassungsquote

Variable Vergütung für die Überschreitung der vertraglich festgelegten, mindestens zu erreichenden Erfassungsquote.

Gemäß Anlage 5 des EETS-Zulassungsvertrags muss der EETS-Anbieter mindestens eine bestimmte Erfassungsquote nach Abschnitt 3.1 der Anlage 5 des EETS-Zulassungsvertrags erreichen. Sofern der EETS-Anbieter im Betrachtungszeitraum diese Quote überschreitet, erhält er einen Bonus in Form eines Anteils an den fiktiven Mauteinnahmen, die sich durch die höhere Erfassungsquote ergeben.

Alle Leistungen der EETS-Anbieter wurden einem dieser Vergütungselemente zugeordnet (siehe Abschnitt V).

Die Vergütung wird jeweils für eine Vergütungsperiode festgelegt. Die Vergütungsperiode gemäß Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2027. Der Mauterheber wird eine Überprüfung und Festlegung der Vergütung für folgende Vergütungsperioden gemäß den Regelungen in Nummer 2 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag vornehmen.

V. Herleitung der Höhe der Vergütung

Die folgenden Kapitel beschreiben detailliert die Herleitung der Vergütung aufgrund der Analyse der Leistungen des EETS-Anbieters gemäß Abschnitt IV.

Für die identifizierten vergleichbaren Leistungen wurde die durchschnittliche Vergütung des Hauptdiensteanbieters in Bezug auf Implementierungs- und Betriebskosten herangezogen. Dabei wurde die Vergütung des Hauptdiensteanbieters auch dann berücksichtigt, wenn die für die Erbringung der Leistung notwendigen Systeme und Prozesse bereits in der Vergangenheit implementiert wurden.

Sofern bei der Vergütung Personalkosten, beispielsweise für die Betreuung der Geschäftsprozesse, relevant sind, enthalten die vom Hauptdiensteanbieter herangezogenen Kosten, neben den Gehaltskosten einschließlich der Arbeitgeberkosten, auch die direkt dem Personal zuordenbaren Gemeinkosten, wie zum Beispiel IT- und Geschäftsausstattung oder Personalmanagement.

Nicht direkt zuordenbare Gemeinkosten wie die Kosten für Geschäftsführung, externe Kommunikation oder Rechtsabteilung wurden durch einen Verwaltungsaufschlag in Ansatz gebracht, der auf die Vergütungselemente Betriebsentgelt und Entgelt automatisches Verfahren aufgeschlagen wurde.

Kosten für die Implementierung von IT-Systemen enthalten auch einen Anteil der notwendigen Testkosten.

Des Weiteren wird kenntlich gemacht, sofern gemäß der Leistungsanalyse eine Leistung nicht nur im EETS-Gebiet BFStrMG erbracht wird, sondern sich Synergieeffekte mit anderen EETS-Gebieten ergeben. Dabei wird individuell je Leistung ermittelt, wie hoch der Synergieeffekt ausfällt. Sofern die Leistung grundsätzlich in allen EETS-Gebieten genutzt werden kann, wird die Vergütung des

Hauptdiensteanbieters mit 25 % für die Vergütung des EETS-Anbieters berücksichtigt, da dieser seine Leistungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/520 in mindestens vier Mitgliedsstaaten erbringen muss. Sofern nur Teile der Leistung auch in den anderen EETS-Gebieten genutzt werden können oder die Leistung in satellitenbasierten Mautsystemen angewendet werden kann, wird die Vergütung des Hauptdiensteanbieters mit 50 % für die Vergütung des EETS-Anbieters berücksichtigt. In diesem Fall gibt es keine direkte Abhängigkeit zur Anzahl der EETS-Gebiete, in denen der EETS-Anbieter zugelassen ist. Der Mauterheber behält sich vor, diesen Synergieeffekt im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung des Vergütungsmodells an die aktuelle Entwicklung im EETS-Markt anzupassen.

Unterschieden in der Leistungserbringung wird durch entsprechende Auf- oder Abschläge bei der Vergütung Rechnung getragen (Komplexitätsfaktor). Hierbei kann im Einzelfall der Leistungsumfang des Hauptdiensteanbieters oder des EETS-Anbieters höher sein. Auch wird der Komplexitätsfaktor genutzt, um im Vergleich zu anderen EETS-Gebieten erhöhte Anforderungen des Mauterhebers trotz grundsätzlicher Anwendung des Synergieeffekts zu berücksichtigen.

Für die Herleitung der Vergütung wurden gemäß den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/520 die Struktur und die Kosten für vergleichbare Leistungen des Hauptdiensteanbieters herangezogen. In den folgenden Kapiteln erfolgt eine qualitative Beschreibung der Überleitung der einzelnen Vergütungsbestandteile in die Vergütungselemente, die Angabe von konkreten Kosten unterbleibt zum Schutz der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Hauptdiensteanbieters und dessen Unterauftragnehmern.

V.1 Vergütung der Aufwände für die Leistungserbringung V.1.1 Leistungen mit Zuordnung zum Betriebsentgelt

1. Betriebshaftpflicht

Die EETS-Anbieter haben die vertragliche Verpflichtung eine Betriebshaftpflichtversicherung abzuschließen. Eine vergleichbare Verpflichtung hat auch der Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde auf Basis der Vergütung der Basis-Haftpflichtversicherung des Hauptdiensteanbieters unter Anpassung auf die gemäß EETS-Zulassungsvertrag geforderte Versicherungssumme ermittelt.

Sowohl Hauptdiensteanbieter als auch EETS-Anbieter haben die vertragliche Verpflichtung, eventuelle Erlöse aus der Versicherung an den Mauterheber abzutreten.

2. Anforderungen an gebietsfremde EETS-Anbieter

Gebietsfremde EETS-Anbieter treffen bestimmte Anforderungen des EETS-Zulassungsvertrags, die auf den Hauptdiensteanbieter nicht zutreffen und die bei gebietsansässigen EETS-Anbietern implizit erbracht werden. Dies betrifft zum Beispiel die Anforderungen an die Kommunikation in deutscher Sprache oder die Unterhaltung einer deutschen Zustelladresse. Eine entsprechende Vergütung erfolgt nicht für den Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung wurde deshalb auf Basis der abgeschätzten Aufwände für diese Leistungen ermittelt. Eine differenzierte Vergütung von gebietsfremden und gebietsansässigen EETS-Anbietern in Bezug auf diese Anforderung findet aus Vereinfachungsgründen und des relativ geringen Anteils an der Gesamtvergütung nicht statt.

3. Weitere organisatorische Anforderungen

EETS-Anbieter haben einige sonstige organisatorische Anforderungen des EETS-Zulassungsvertrags zu erfüllen, die auf den Hauptdiensteanbieter nicht zutreffen. Dies betrifft zum Beispiel Anforderungen zur Trennung der Maut von sonstigen Einnahmen sowie Informationspflichten gegenüber dem Mitgliedstaat, in dem die Registrierung erfolgt. Eine entsprechende Vergütung erfolgt nicht für den Hauptdiensteanbieter. Die Höhe der Vergütung wurde deshalb auf Basis der abgeschätzten Aufwände für diese Leistungen ermittelt.

4. Änderungspauschale

Das Betriebsentgelt enthält gemäß Struktur der Vergütung auch eine Pauschale für die Vergütung von Änderungen, die durch den Mauterheber initiiert wurden. Details zur Ermittlung der Änderungspauschale sind in Nummer 2.3 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag enthalten.

Die Änderungspauschale wurde aufgrund von Abschätzungen der Höhe der Kosten für die Umsetzung der Änderungen beim Hauptdiensteanbieter ermittelt. Die tatsächlichen Umsetzungskosten können je nach EETS-Anbieter aufgrund unterschiedlicher Ausgangsbedingungen und interner Kostenstrukturen variieren. Es ist dem Mauterheber jedoch unzumutbar und aus Gründen der Gleichbehandlung der EETS-Anbieter auch nicht zulässig, individuell auf jegliche solcher Voraussetzungen mit einer unterschiedlichen Vergütung zu reagieren.

V.1.2 Leistungen mit Zuordnung zum Entgelt automatisches Verfahren

Alle in diesem Abschnitt aufgeführten Leistungen mit Zuordnung zum Entgelt automatisches Verfahren werden für den Betrachtungszeitraum eines Kalendermonats auf die Anzahl der aktiven Fahrzeuggeräte umgelegt. Manche der Leistungen skalieren nicht direkt mit der Anzahl der Fahrzeuggeräte, sondern zum Beispiel mit der Anzahl der Nutzer. Aus Gründen der Reduzierung der Komplexität des Vergütungsmodells sowie der eindeutigen Bestimmbarkeit der dem Vergütungsmodell zugrunde liegenden Parameter durch den Mauterheber, wird einheitlich die Skalierung über die Zahl der aktiven Fahrzeuggeräte verwendet. Bei der Ermittlung der Höhe des Entgelts automatisches Verfahren wird die Zahl der durchschnittlich pro Monat aktiven Fahrzeuggeräte des Hauptdiensteanbieters herangezogen, da auch dessen Kosten für die Herleitung verwendet wurden.

Das Entgelt automatisches Verfahren für die Vergütungsperiode ab dem 1. Januar 2026 wird gemäß dem Verfahren in Nummer 2.1 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag indexiert.

1. Leistungen der Nutzeranmeldung/ -abmeldung/ -betreuung

Die Leistungen umfassen alle Aspekte der Nutzerbetreuung und insbesondere der An- und Abmeldung von Nutzern und Fahrzeugen. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei die Unterstützung durch IT-Systeme (zum Beispiel CRM-System). Personalkosten für die Nutzerbetreuung (zum Beispiel Customer Care Center) sind dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt zugeordnet. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

In den Implementierungs- und Betriebskosten sind auch Kosten für die in den IT-Systemen notwendigen Funktionen zur Ermittlung der CO₂-Emissionsklasse eines Fahrzeugs und die Speicherung der für die Ermittlung herangezogenen Dokumente des Fahrzeugs enthalten.

Da die Leistungen auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts, das heißt die abgeschätzten Kosten werden mit 25 % nur anteilig vergütet.

Die EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die Vergütung gegenüber den Kosten des Hauptdiensteanbieters, da sie umfangreichere Verpflichtungen treffen, zum Beispiel für den Abgleich der registrierten Fahrzeugparameter mit den Zulassungspapieren, der Verwaltung von Sperrlisten oder der Generierung von Nutzerlisten.

2. Leistungen der Fahrzeuggeräte-Ausgabe/Bereitstellung/Rückgabe

Die Leistungen umfassen sowohl die Beschaffungskosten der Fahrzeuggeräte-Hardware und ihre Distribution an die Nutzer, die Implementation und Betrieb der dafür notwendigen IT-Systeme als auch das Personal für den Betrieb der Fahrzeuggeräte-Logistik. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die

Fahrzeuggeräte-Hardware und die IT-Systeme der Fahrzeuggeräte-Logistik vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Für die Beschaffungskosten der Fahrzeuggeräte-Hardware wurde ein in der Vergütungsperiode durchschnittlich realisierbarer Marktpreis für ein Windshield-Gerät angesetzt, der über eine angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben wird.

Für die Herleitung der Höhe der Vergütung für die Fahrzeuggeräte-Logistik wurden die Kosten des Servicepartnernetzes und die Kosten der dafür notwendigen IT-Systeme und Personalkosten herangezogen. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Da die Leistungen auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 25 % der Kosten des Hauptdiensteanbieters.

Die EETS-Anbieter erhalten einen geringfügigen Abschlag auf die Vergütung des Hauptdiensteanbieters, da sie vertraglich nicht verpflichtet sind, ein flächendeckendes Netz von Servicepartnern für Ein- und Ausbau sowie Überprüfung von Fahrzeuggeräten zu betreiben.

3. Fahrzeuggeräte und Fahrzeuggeräte-Management

Die Leistungen umfassen alle Aufwände für die Software der Fahrzeuggeräte einschließlich der notwendigen zentralseitigen Systeme für das Management der Fahrzeuggeräte einschließlich der dafür notwendigen Personalkosten. Weiterhin werden die Kosten der Mobilkommunikation der Fahrzeuggeräte erfasst.

Die Höhe der Vergütung für die Software der Fahrzeuggeräte und zugehörigen zentralen Systeme wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die Fahrzeuggeräte-Software und IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben. Eine Reihe von Funktionen der Software der Fahrzeuggeräte kann mautdomänenübergreifend genutzt werden, wie beispielsweise das Betriebssystem, die Applikationsschnittstelle und das Gerätemanagement einschließlich der Fernwartung. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass der Teil der Fahrzeuggeräte-Software zur Unterstützung von satellitenbasierten Mautsystemen als Grundlage für die individuelle Implementierung in all diesen EETS-Gebieten genutzt werden kann. Deshalb erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 50 %.

Für die Fahrzeuggeräte-Kommunikationskosten wurden die durchschnittlichen Kosten des Hauptdiensteanbieters herangezogen, wobei im Sinne der Ermittlung von tatsächlich marktgerechten Kosten nur zwei der aktuell drei in Nutzung befindlichen Mobilfunkanbieter berücksichtigt wurden. Es wird davon ausgegangen, dass entsprechende Verträge für Kommunikationsdienstleistungen europaweit gelten und nur geringfügig in Bezug auf Datenmengen und Bandbreiten variieren. Aus diesem Grunde werden Synergieeffekte in Höhe von 25 % angesetzt. Die EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die Vergütung für die Fahrzeuggeräte-Kommunikationskosten, da die Fahrzeuggeräte des Hauptdiensteanbieters nur in Ausnahmefällen im Ausland kommunizieren müssen, während davon ausgegangen wird, dass Fahrzeuggeräte der EETS-Anbieter regelmäßig im Ausland kommunizieren müssen.

4. Mautabrechnung und Auskehr an den Mauterheber

Die Leistungen umfassen die Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer und Mautauskehr gegenüber dem Mauterheber. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei IT-Systeme (z. B. SAP-System).

Personalkosten für die Betreuung der Mautabrechnung wurden dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt zugeordnet. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen

Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Da die IT-Systeme zur Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer auch mautdomänenübergreifend genutzt werden können, erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 25 % der Kosten des Hauptdiensteanbieters. Die EETS-Anbieter erhalten jedoch einen Aufschlag, um die individuellen Anforderungen des EETS-Gebiets BFStrMG an die Mautabrechnung zu berücksichtigen.

Die personelle Betreuung des Auskehrprozesses wird ohne Synergieeffekt in der Vergütung berücksichtigt, da es sich hier um spezielle Anforderungen des Mauterhebers handelt, zum Beispiel die Auskehr ohne Rechnungsstellung des Mauterhebers sowie die Erstellung spezieller Reports.

5. Datenaustausch mit dem Mauterheber

Die Leistungen umfassen alle Aufwände der EETS-Anbieter für den Betrieb der geforderten technischen Schnittstellen zum System des Mauterhebers und zum System des Hauptdiensteanbieters. Die Erbringung der Leistungen erfordert dabei IT-Systeme (zum Beispiel eine Datenaustauschplattform) und Personal. Die Höhe der Vergütung wurde auf Basis der Implementierungs- und Betriebskosten des Hauptdiensteanbieters abgeschätzt. Die für die Vergütung herangezogenen Kosten des Hauptdiensteanbieters beinhalten auch die notwendigen Testkosten für die IT-Systeme vor ihrer Produktivsetzung. Die Implementierungskosten wurden über die angenommene Nutzungsdauer abgeschrieben.

Für die Nutzung der Back-Office-Kommunikation ist gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 ein technischer Standard zu verwenden. Die technische Umsetzung im EETS-Gebiet BFStrMG ist bereits mit diesem technischen Standard kompatibel. Derzeit gibt es noch wesentliche Unterschiede in der Implementierung in den EETS-Gebieten. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass zumindest die Umsetzung der Schnittstellen zur Unterstützung von satellitenbasierten Mautsystemen als Grundlage für die individuelle Implementierung in allen satellitenbasierten EETS-Gebieten genutzt werden kann. Deshalb erfolgt die Anwendung des Synergieeffekts in Höhe von 50 % in Bezug auf die Implementation und den Betrieb der Schnittstellen zum Mauterheber. Die EETS-Anbieter erhalten wegen spezifischer Anforderungen des Mauterhebers an die Schnittstellen und ihren Betrieb bei der Umsetzung des Datenaustauschs einen Aufschlag auf die Vergütung im Vergleich zu den Kosten des Hauptdiensteanbieters.

Für die Implementierung und den Betrieb der Schnittstellen zum System des Hauptdiensteanbieters für den MED erfolgt keine Anwendung des Synergieeffekts. Auch wenn die Schnittstellen auf technischen Standards basieren, ist die aktuelle Umsetzung im EETS-Gebiet BFStrMG noch neuartig und mit einer Reihe individueller Anforderungen verbunden.

V.1.3 Leistungen mit Zuordnung zum Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Die Leistungen umfassen die Aufwände der EETS-Anbieter für die allgemeine Nutzerbetreuung und die Betreuung der Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer, Aufwände zur Umsetzung von Anforderungen des Datenschutzes sowie die Unterstützung der Aktivitäten der Betreiberüberwachung. Zudem sind enthalten die Zahlungsabwicklung mit dem Nutzer über die verschiedenen Zahlungsmittelanbieter, Bonitätsprüfungen und Erteilung von Zahlungsgarantien sowie die Mautausfallhaftung und die Bankgarantie.

Das Nutzungsentgelt umfasst die Personalkosten, die im Rahmen der allgemeinen Nutzerbetreuung sowie der Betreuung der Mautabrechnung entstehen, in Höhe der Kosten des Hauptdiensteanbieters. Dabei wurden auch ergänzende Personalkosten berücksichtigt, die für Prüfungen zur Bestimmung der CO₂-Emissionsklassen im Zusammenhang mit der CO₂-Maut erforderlich sind. Es wird davon ausgegangen, dass sich ein Teil der notwendigen Betreuung auf mautdomänenübergreifende

Nutzeranfragen bezieht. Es wird deshalb der Synergieeffekt in Höhe von 50 % in Ansatz gebracht.

Aufwände für den Datenschutz umfassen die Umsetzung allgemeiner und spezialrechtlicher Datenschutzanforderungen, die sich im Rahmen des Betriebs des Mautsystems ergeben. Auch der Hauptdiensteanbieter hat die entsprechenden Anforderungen umzusetzen. Dafür werden Personalkosten vergütet. Für die Festsetzung der Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde dabei berücksichtigt, dass sich die Datenschutzanforderungen beim Hauptdiensteanbieter auch auf die Leistungsbereiche des manuellen Verfahrens und der Kontrolle beziehen, die auf den EETS-Anbieter nicht zutreffen. Synergieeffekte werden nicht angesetzt, auch wenn bestimmte allgemeine Datenschutzanforderungen mautdomänenübergreifend umgesetzt werden müssen. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass mit steigender Fahrleistung bzw. steigendem Mautvolumen die Anzahl der datenschutzrechtlich zu bearbeitenden Sachverhalte steigt. Systemkosten für die Umsetzung der Anforderungen sind in den für die einzelnen Systeme abgeschätzten Implementierungs- und Betriebskosten abgedeckt, da die Anforderungen zum Datenschutz im Systemdesign berücksichtigt sind.

Aufwände für die Betreiberüberwachung umfassen die personelle Unterstützung der Betreiberüberwachung des Mauterhebers. Dies betrifft insbesondere die personelle Unterstützung bei der Ermittlung und Abstimmung der vertraglich vereinbarten Quoten oder Audits der Betreiberüberwachung. Auch der Hauptdiensteanbieter hat die entsprechenden Anforderungen umzusetzen. Dafür werden Personalkosten vergütet. Für die Festsetzung der Höhe der Vergütung der EETS-Anbieter wurde dabei berücksichtigt, dass sich die Betreiberüberwachung beim Hauptdiensteanbieter auch auf die Leistungsbereiche des manuellen Verfahrens und der Kontrolle bezieht, die auf den EETS-Anbieter nicht zutreffen. Synergieeffekte werden nicht angesetzt, da angenommen wird, dass die Unterstützung der Betreiberüberwachung individuellen Anforderungen des EETS-Gebiets BFStrMG entspricht. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass mit steigender Fahrleistung bzw. steigendem Mautvolumen ein höherer Aufwand für die Unterstützung in der Betreiberüberwachung entsteht, beispielsweise bei der Bewertung von Schlechtfällen der jeweiligen Quoten. Systemkosten sind in den für die einzelnen Systeme abgeschätzten Implementierungs- und Betriebskosten abgedeckt, da die Anforderungen zur Unterstützung der Betreiberüberwachung im Systemdesign berücksichtigt sind.

Der Anteil des Nutzungsentgelts wird bestimmt, indem der wie vorstehend beschrieben ermittelte Aufwand für die allgemeine Nutzerbetreuung und die Betreuung der Mautabrechnung gegenüber dem Nutzer, den Datenschutz sowie die Unterstützung der Betreiberüberwachung auf ein Jahr berechnet und als Summe ins Verhältnis zum jährlichen Mautvolumen gesetzt wird, welches im automatischen Mauterhebungsverfahren des Hauptdiensteanbieters erhoben wird.

Der Aufwand des EETS-Anbieters für die Zahlungsabwicklung mit dem Nutzer ist abhängig vom abgerechneten Mautvolumen und dem genutzten Zahlungsmittel sowie der Höhe der abgerechneten Fahrleistung. Der Hauptdiensteanbieter hat ein europaweites offenes Zulassungsverfahren „Tankkarten-Akzeptanzverträge“ durchgeführt, um neue Akzeptanzverträge zum 1. September 2024 für die Abrechnung der Lkw-Maut beim Hauptdiensteanbieter abzuschließen. Das Ergebnis des Verfahrens wurde öffentlich bekannt gegeben (Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union S 67/2024 v. 04.04.2024, Nr. 198573-2024). Für die Bestimmung des Anteils des Zahlungsprovisionsentgelts wurden die entsprechend dem offenen Zulassungsverfahren „Tankkarten-Akzeptanzverträge“ des Hauptdiensteanbieters ab dem 1. September 2024 gültige Zahlungsprovision und die damit verbundenen Kosten für die technische Abwicklung der Zahlung (Payment Service Provider) herangezogen. Dabei wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den bei EETS-Anbietern weit überwiegend eingesetzten Tank- und Flottenkarten ausschließlich die Kosten dieses Zahlungsmittels des Hauptdiensteanbieters berücksichtigt. Die vom Hauptdiensteanbieter weiterhin angebotenen Verfahren wie Abrechnung über Kreditkarte, Lastschrift und das Guthabenverfahren bleiben unberücksichtigt. EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die so ermittelten Kosten des Hauptdiensteanbieters, da die EETS-Anbieter im Gegensatz zum Hauptdiensteanbieter eine Bankgarantie für einen durchschnittlichen monatlichen

Mautumsatz beibringen müssen. Sie übernehmen ebenfalls die Mautausfallhaftung für Nutzer für den Fall von fehlerhaft deklarierten statischen Fahrzeugparametern (einschließlich der CO₂-Emissionsklasse) sowie bei nachgewiesenen Mautverstößen, bei denen der Mauterheber Nacherhebungen nicht gegenüber dem Nutzer durchsetzen kann.

Die Höhe der Fahrleistung wird auf Basis der im jeweiligen Betrachtungszeitraum aktiven Fahrzeuggeräte und der mit diesen Fahrzeuggeräten abgerechneten Fahrleistung in km ermittelt.

V.2 Vergütung für die Erreichung von Unternehmenszielen

Mit der Einführung des Mauterhebungsdienstes wurde das Verfahren zur Messung der Erfassungsquote in Anlage 5 des EETS-Zulassungsvertrags angepasst. Der EETS-Anbieter muss mindestens eine bestimmte Erfassungsquote erreichen. Sofern der EETS-Anbieter im Betrachtungszeitraum diese Quote überschreitet, erhält er einen Bonus in Form eines Anteils an den fiktiven Mauteinnahmen, die sich durch die höhere Erfassungsquote ergeben.

V.3 Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers

Die Herleitung der Vergütung für Änderungsverlangen des Mauterhebers ist ausführlich in Nummer 2.3 der Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag beschrieben.

V.4 Gewinn- und Wagniszuschlag

Der Hauptdiensteanbieter erhält auf die Vergütung der erbrachten Leistungen einen Gewinn- und Wagniszuschlag. Dementsprechend erhält der EETS-Anbieter ebenso einen Zuschlag auf die Bestandteile „Betriebsentgelt“, „Entgelt automatisches Verfahren“ sowie „Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt“. Durch die unterschiedliche Marktpositionierung von Hauptdiensteanbieter und EETS-Anbietern erhalten die EETS-Anbieter einen höheren Gewinn- und Wagniszuschlag auf die Bestandteile „Betriebsentgelt“ und „Entgelt automatisches Verfahren“ als der Hauptdiensteanbieter, um die höheren Risiken abzudecken.

Zitiervorschlag: Anlage 2 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-2>