

## ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-089

vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

### Bericht

**Massimiliano Salini**

**A8-0199/2018**

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

Vorschlag für eine Richtlinie (COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))

---

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Richtlinie

##### Erwägung 2

###### *Vorschlag der Kommission*

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

###### *Geänderter Text*

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

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Richtlinie

##### Erwägung 4

### *Vorschlag der Kommission*

(4) Die Tatsache, dass die Mitgliedstaaten und deren Nachbarländer für ihre elektronischen Mautsysteme unterschiedliche Spezifikationen vorschreiben, kann sich als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erweisen und den Zielen der Verkehrspolitik schaden. Diese Situation birgt die Gefahr, dass immer mehr teure und miteinander inkompatible Fahrzeuggeräte in den Fahrerhäusern der schweren Nutzfahrzeuge angebracht werden müssen und dass es zu Bedienungsfehlern und somit beispielsweise zu einer unbeabsichtigten Gebührenminderzahlung seitens der Kraftfahrer kommt. Eine derartige Vielzahl von Techniken ist für Nutzer und Fahrzeughersteller aus Kosten-, Sicherheits- und Rechtsgründen nicht akzeptabel.

### *Geänderter Text*

(4) Die Tatsache, dass die Mitgliedstaaten und deren Nachbarländer für ihre elektronischen Mautsysteme unterschiedliche Spezifikationen vorschreiben, kann sich als Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts **und für den Grundsatz der Freizügigkeit** erweisen und den Zielen der Verkehrspolitik schaden. Diese Situation birgt die Gefahr, dass immer mehr teure und miteinander inkompatible Fahrzeuggeräte in den Fahrerhäusern der schweren Nutzfahrzeuge angebracht werden müssen und dass es zu Bedienungsfehlern und somit beispielsweise zu einer unbeabsichtigten Gebührenminderzahlung seitens der Kraftfahrer kommt. Eine derartige Vielzahl von Techniken ist für Nutzer und Fahrzeughersteller aus Kosten-, Sicherheits- und Rechtsgründen nicht akzeptabel.

## **Änderungsantrag 3**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5**

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

(5) Künstliche Hindernisse, die dem Funktionieren des Binnenmarkts entgegenstehen, sollten beseitigt werden; gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten und die Union die Möglichkeit erhalten, auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene unterschiedliche Gebührenkonzepte für alle Fahrzeugarten anzuwenden. Die in den Fahrzeugen angebrachten Erfassungsgeräte sollten die Erhebung dieser Gebühren unter Beachtung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den Bürgern aller Mitgliedstaaten ermöglichen. **Es sollte möglich sein, einheitliche Bordgeräte in allen Mitgliedstaaten zu nutzen, damit bei**

werden.

***Reisen durch die Union keine zeitlich begrenzten Vignetten mehr gekauft werden müssen. Deshalb sollte so schnell wie möglich eine verlässliche unionsweite Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme hergestellt werden, die im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung steht, wobei kein Verwaltungsaufwand entstehen sollte und die Kosten für den Mautdienst sowie für die von den Straßenverwaltungen eingerichteten und betriebenen Geräte so gering wie möglich gehalten werden sollten.***

#### **Änderungsantrag 4**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Die Mauterheber sollten verpflichtet sein, den EETS-Anbietern auf nicht diskriminierende Weise Zugang zu ihren EETS-Gebieten gewähren.***

#### **Änderungsantrag 5**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5b) Damit Transparenz und ein diskriminierungsfreier Zugang zu EETS-Gebieten für alle EETS-Anbieter gesichert sind, sollte der Mauterheber alle notwendigen Informationen über Zugangsrechte in einer Vorgabe für ein EETS-Gebiet veröffentlichen.***

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5c) Da der EETS ein marktbasierter Dienst ist, sollten EETS-Anbieter nicht gezwungen sein, den Dienst sofort in der gesamten EU anzubieten. Im Interesse der Nutzer sollten EETS-Anbieter jedoch verpflichtet sein, sämtliche EETS-Gebiete innerhalb eines Landes, in dem sie ihre Dienste anbieten wollen, abzudecken. Darüber hinaus sollte die Kommission dafür sorgen, dass die den EETS-Anbietern gewährte Flexibilität nicht dazu führt, dass EETS aus kleinen oder am Rande gelegenen EETS-Gebieten ausgeschlossen werden.**

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6a) Die Vorgabe für ein EETS-Gebiet sollte eine ausführliche Beschreibung der geschäftlichen Rahmenbedingungen für die Tätigkeiten eines EETS-Anbieters in dem jeweiligen EETS-Gebiet umfassen. Insbesondere sollte die Methode für die Berechnung der Vergütung von EETS-Anbietern erläutert werden.**

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6b) EETS-Anbietern sollte eine angemessene Vergütung zustehen, die auf der Grundlage einer transparenten und nicht diskriminierenden Methode berechnet werden sollte.***

## **Änderungsantrag 9**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 6 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6c) Die von EETS-Nutzern zu zahlende Maut sollte nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut liegen. Sämtliche von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber für die Nutzung von Bordgeräten gewährten Rabatte oder Ermäßigungen des Mautbetrags sollten den Kunden der EETS-Anbieter unter denselben Voraussetzungen angeboten werden.***

## **Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 6 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6d) Wenn ein neues elektronisches Mautsystem eingeführt oder ein bestehendes System maßgeblich verändert wird, sollte der Mauterheber verpflichtet sein, die neuen bzw. aktualisierten Vorgaben für ein EETS-Gebiet mit rechtzeitiger Bekanntmachung zu veröffentlichen, damit EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor dem Tag der Inbetriebnahme des Systems für das System akkreditiert bzw. erneut akkreditiert werden können. Der Mauterheber sollte verpflichtet sein, das Verfahren für die Akkreditierung bzw. erneute Akkreditierung von EETS-***

*Anbietern so zu gestalten, dass das Verfahren spätestens einen Monat vor Inbetriebnahme des neuen bzw. maßgeblich veränderten Systems abgeschlossen werden kann. Mauterheber sollten angehalten werden, ihren Anteil am geplanten Verfahren gemäß der Vorgabe für ein EETS einzuhalten.*

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(6e) Die Vorgabe für ein EETS-Gebiet sollte eine ausführliche Erläuterung des Verfahrens für die Akkreditierung eines EETS-Anbieters für das jeweilige EETS-Gebiet umfassen, insbesondere des Konformitäts- und Eignungsverfahrens für Interoperabilitätskomponenten. Das Verfahren sollte für alle EETS-Anbieter gleich sein.*

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(6f) Mauterhebern sollte es nicht gestattet sein, von EETS-Anbietern technische Lösungen zu fordern oder zu verlangen, die die Interoperabilität mit anderen Mautgebieten und mit den bestehenden Interoperabilitätskomponenten des EETS-Anbieters gefährden könnten.*

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(7a) EETS-Anbieter sollten den Nutzern Rechnungen ausstellen können. Allerdings sollten Mauterheber verlangen können, dass Rechnungen in ihrem Auftrag und in ihrem Namen versendet werden, da in bestimmten Mautgebieten administrative und steuerliche Nachteile entstehen können, wenn Rechnungen direkt im Namen des EETS-Anbieters verschickt werden.**

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(7b) Wenn eine juristische Person, die als Mautanbieter fungiert, auch andere Aufgaben innerhalb eines elektronischen Mautsystems wahrnimmt bzw. andere Tätigkeiten, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der elektronischen Erhebung von Mautgebühren stehen, ausübt, sollte sie verpflichtet sein, getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen für die einzelnen Tätigkeiten zu erstellen. Quersubventionen sollten ausgeschlossen werden.**

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

*Vorschlag der Kommission*

(8) Es sollte bestätigt werden, dass der europäische elektronische Mautdienst (EETS), wie in der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission<sup>17</sup> vorgesehen, von EETS-Anbietern bereitgestellt wird.

---

<sup>17</sup> Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).

*Geänderter Text*

(8) Es sollte bestätigt werden, dass der europäische elektronische Mautdienst (EETS), wie in der Entscheidung 2009/750/EG<sup>17</sup> der Kommission vorgesehen, von EETS-Anbietern ***rechtmäßig und unter uneingeschränkter Wahrung der Grundrechte*** bereitgestellt wird.

---

<sup>17</sup> Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).

## **Änderungsantrag 16**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(8a) Mitgliedstaaten mit mindestens zwei EETS-Gebieten sollten in der jeweiligen nationalen Verwaltung eine Anlaufstelle für EETS-Anbieter, die auf ihrem Hoheitsgebiet ein EETS anbieten wollen, bestimmen, um den Kontakt mit den Mauterhebern zu erleichtern.***

## **Änderungsantrag 17**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Elektronische Mautsysteme und kooperative ITS (C-ITS) nutzen ähnliche Technik und benachbarte Funkfrequenzbänder für die

(10) Elektronische Mautsysteme und kooperative ITS (C-ITS) nutzen ähnliche Technik und benachbarte Funkfrequenzbänder für die



Kommunikation mit kurzer Reichweite zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. **Nach** einer gründlichen **Bewertung der Kosten, des Nutzens und der technischen Hemmnisse sowie der dafür infrage kommenden Lösungen sollte künftig das Potenzial für die Zusammenführung elektronischer Mautsysteme mit C-ITS im derzeit von C-ITS genutzten 5,9-GHz-Band** ausgelotet werden.

Kommunikation mit kurzer Reichweite zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. **Unter Berücksichtigung** einer gründlichen **Kosten-Nutzen-Analyse und einer Bewertung etwaiger Auswirkungen auf die Privatsphäre und den Datenschutz sollte künftig die Machbarkeit neuer Lösungen und möglicher Synergieeffekte zwischen der Plattform für elektronische Mautsysteme und den kooperativen intelligenten Verkehrssystemen** ausgelotet werden.

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(11) Dabei sollten die besonderen Merkmale der gegenwärtig bei leichten Nutzfahrzeugen eingesetzten elektronischen Mautsysteme berücksichtigt werden. Da solche elektronischen Mautsysteme gegenwärtig weder Satellitenortung noch den Mobilfunk nutzen, sollte es EETS-Anbietern gestattet sein, leichte Nutzfahrzeuge vorübergehend mit Bordgeräten auszustatten, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Technik genutzt werden kann.

#### *Geänderter Text*

(11) Dabei sollten die besonderen Merkmale der gegenwärtig bei leichten Nutzfahrzeugen eingesetzten elektronischen Mautsysteme berücksichtigt werden. Da solche elektronischen Mautsysteme gegenwärtig weder Satellitenortung noch den Mobilfunk nutzen, sollte es EETS-Anbietern gestattet sein, leichte Nutzfahrzeuge vorübergehend mit Bordgeräten auszustatten, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Technik genutzt werden kann. **Um potentiellen Interferenzen mit WLAN in Pkw und anderen C-ITS-Geräten vorzubeugen, sollte das 5,8-GHz-Band für die Verwendung in Mautsystemen geschützt werden.**

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(13a) Damit Straßenbenutzungsgebühren und Geldbußen, die in städtischen Gebieten oder wegen Mautverstößen verhängt wurden, grenzüberschreitend durchgesetzt werden können, ist ein Mechanismus für die Amtshilfe zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich. Um der Probleme bei der grenzüberschreitenden Durchsetzung im Fall von Mauthinterziehung Herr zu werden, sollten – auch unter Einbeziehung der lokalen Behörden – rechtliche Vorkehrungen getroffen werden, wobei ein einfacher automatischer Mechanismus für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zum Einsatz kommen sollte.*

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(15a) Mauterhebern sollte es gestattet sein, im Rahmen der Rechtsdurchsetzung im Zusammenhang mit der Zahlung von Mautgebühren und wenn ein Fahrzeugführer mutmaßlich eine Straßenbenutzungsgebühr nicht bezahlt hat, vom EETS-Anbieter Daten über die Fahrzeuge und die Eigentümer oder Halter von Fahrzeugen, die Kunden des EETS-Anbieters sind, anzufordern. Der Mauterheber muss dafür sorgen, dass diese unter Umständen wirtschaftlich sensiblen Daten nicht für andere Zwecke als die Rechtsdurchsetzung verwendet werden. Insbesondere sollte der Mauterheber verpflichtet sein, die Daten keinem der Wettbewerber des EETS-Anbieters offenzulegen. Die Menge und Art der Daten, die EETS-Anbieter den Mauterhebern – zum Zweck der Berechnung und Erhebung von Mautgebühren oder zur Prüfung der*

***Berechnung von Mautgebühren, die von den EETS-Anbietern auf Fahrzeuge von EETS-Nutzern erhoben wurden – übermitteln, sollte auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt werden.***

## **Änderungsantrag 21**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 16 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(16a) Es sollte ein Vermittlungsverfahren zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Mauterhebern und EETS-Anbietern während der Vertragsverhandlungen und im Rahmen der vertraglichen Beziehungen vorgesehen werden. Die Mauterheber und die EETS-Anbieter sollten zur Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zu EETS-Gebieten die nationalen Vermittlungsstellen konsultieren.***

## **Änderungsantrag 22**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 16 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(16b) Die Vermittlungsstelle sollte befugt sein, zu prüfen, dass die Vertragsbedingungen, die EETS-Anbietern auferlegt werden, keine Diskriminierung beinhalten. Insbesondere sollten sie befugt sein, zu prüfen, dass die Vergütung, die der Mauterheber EETS-Anbieter bietet, im Einklang mit den Grundsätzen dieser Richtlinie steht.***

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Die Einführung von elektronischen Mautsystemen ist mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden. Bei **dieser** Verarbeitung muss die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup>, der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> und **der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup>, sichergestellt sein. Das Recht auf den Schutz der personenbezogenen Daten wird in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ausdrücklich anerkannt.**

---

<sup>19</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

#### *Geänderter Text*

(17) Die Einführung von elektronischen Mautsystemen ist mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden, **aus denen sich umfassende Bewegungsprofile ableiten lassen. Zur Wahrung der Privatsphäre sollten die Mitgliedstaaten daher anonyme, verschlüsselte und im Voraus zu leistende Zahlungsoptionen für EETS ermöglichen. Das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten ist in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und in Artikel 16 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ausdrücklich verankert.** Bei der Verarbeitung **personenbezogener Daten** muss die Einhaltung der Rechtsvorschriften der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup>, der Richtlinie **2002/58/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> und – **sofern die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in dem Mitgliedstaat, in dem die Zahlung geleistet werden muss, eine Straftat ist – der Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup>, sichergestellt sein.**

---

<sup>19</sup> Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

*<sup>20</sup> Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).*

*<sup>21</sup> Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).*

*<sup>20</sup> Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).*

*<sup>21</sup> Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).*

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(17a) EETS-Anbietern sollte die Aufgabe übertragen werden, Mauterhebern bzw. Mautsystembetreibern korrekte Daten über ihre Kunden bereitzustellen, da diese Daten für eine korrekte Mauterhebung und wirksame Durchsetzung von entscheidender Bedeutung sind.*

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

#### *Vorschlag der Kommission*

(18) Diese Richtlinie lässt die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt, Vorschriften für die Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen und entsprechende Steuervorschriften festzulegen.

#### *Geänderter Text*

(18) Diese Richtlinie lässt die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt, Vorschriften für die Erhebung von Gebühren für Straßeninfrastrukturen und entsprechende Steuervorschriften festzulegen. ***Dennoch würde ein interoperables elektronisches Mautsystem die Umsetzung der in den EU-Rechtsvorschriften in diesem Bereich festgelegten Ziele begünstigen. Die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie sind mit denen der Richtlinie .../... des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> vereinbar.***

---

***<sup>22</sup> Richtlinie .../... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge [Verfahren 2017/0114 COD].***

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

#### *Vorschlag der Kommission*

(19) Um die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme sicherzustellen und den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Fälle von Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

#### *Geänderter Text*

(19) Um die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme sicherzustellen und den grenzüberschreitenden Austausch von Informationen über Fälle von Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren ***durch rechtliche Mittel*** zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der

übertragen werden, um die Liste der für die Durchführung von Transaktionen in elektronischen Mautsystemen, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, an den technischen Fortschritt anpassen zu können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Europäischen Union übertragen werden, um die Liste der für die Durchführung von Transaktionen in elektronischen Mautsystemen, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, an den technischen Fortschritt anpassen zu können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen **für die Gewährleistung der Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union** festgelegt. **Sie gilt für die elektronische Erhebung aller Arten von Straßenbenutzungsgebühren im gesamten Straßennetz der Union einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und**

##### *Geänderter Text*

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen festgelegt, die **notwendig sind, um**

*nachgeordneten Straßen sowie Bauwerke wie Tunnel und Brücken sowie Fähren.*

*a) die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme im gesamten Straßennetz der Union einschließlich aller städtischen und außerstädtischen Straßen, Autobahnen, übergeordneten und nachgeordneten Straßen, Infrastrukturelementen wie Tunnel und Brücken sowie Fähren sicherzustellen und*

*b) den grenzüberschreitenden Informationsaustausch über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union zu erleichtern, einschließlich der Nichtzahlung von Gebühren, die manuell für die Nutzung von Infrastrukturen erhoben werden, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sowie von Gebühren, die – wie in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup> aufgeführt – in städtischen Gebieten erhoben werden, und Strafen für Verstöße im Zusammenhang mit der Zahlung von Gebühren.*

---

<sup>23</sup> Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

Diese Richtlinie ***gilt*** unbeschadet der Entscheidung von Mitgliedstaaten, auf bestimmte Fahrzeugarten Gebühren zu erheben, die Höhe dieser Gebühren ***festzusetzen und*** den Zweck der

#### *Geänderter Text*

***Im Interesse der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips gilt*** diese Richtlinie unbeschadet der Entscheidung von Mitgliedstaaten, auf bestimmte Fahrzeugarten Gebühren zu erheben ***und***



Gebührenerhebung zu bestimmen.

die Höhe dieser Gebühren *sowie* den Zweck der Gebührenerhebung zu bestimmen.

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe -a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

- a) „Mautdienst“ einen Dienst, der es Nutzern ermöglicht, ein Fahrzeug mit nur einem Vertrag und einem Bordgerät in einem oder mehreren Mautgebieten zu nutzen; dies umfasst insbesondere**
- i) die Bereitstellung maßgeschneiderter Bordgeräte und die Aufrechterhaltung ihrer Funktionalität;**
  - ii) die Garantie, dass dem Mauterheber die von dem Nutzer zu entrichtende Mautgebühr ausgezahlt wird;**
  - iii) die Bereitstellung der Zahlungsmöglichkeiten für den Nutzer oder die Anerkennung einer bestehenden Möglichkeit;**
  - iv) die Erhebung der Mautgebühr vom Nutzer;**
  - v) die Verwaltung der Kundenbeziehungen mit dem Nutzer;**
  - vi) die Umsetzung und Einhaltung der Sicherheits- und Datenschutzbestimmungen für die Mautsysteme;**

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

a) „europäischer elektronischer

a) „europäischer elektronischer

Mautdienst (EETS)“ (European Electronic Toll Service) die vertraglich vereinbarten, von einem EETS-Anbieter für einen EETS-Nutzer bereitgestellten **Dienste. Diese Dienste umfassen die Bereitstellung und Gewährleistung korrekt parametrisierter und ordnungsgemäß funktionierender Bordgeräte, die für die Bezahlung von Straßenbenutzungsgebühren in allen vertraglich vereinbarten elektronischen Mautgebieten erforderlich sind, ferner die Abwicklung der Zahlung von vom Nutzer geschuldeten Straßenbenutzungsgebühren an den Anbieter in dessen Namen und die Bereitstellung weiterer Dienste und Unterstützung, die der Nutzer benötigt, um seinen Verpflichtungen gegenüber dem Mauterheber in den vertraglich vereinbarten Mautgebieten nachkommen zu können;**

### Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

Mautdienst (EETS)“ (European Electronic Toll Service) die vertraglich vereinbarten, von einem EETS-Anbieter für einen EETS-Nutzer bereitgestellten **Mautdienste;**

*Geänderter Text*

**aa) „Maut“ eine Gebühr oder Abgabe, die im Zusammenhang mit dem Verkehr eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet erhoben wird;**

### Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe a b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ab) „Mautdiensteanbieter“ eine juristische Person, die Mautdienste für Kunden in einem oder mehreren Mautgebieten für eine oder mehrere**

*Fahrzeugklassen anbietet;*

### **Änderungsantrag 33**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ba) „Mautbetreiber“ eine private  
Einrichtung, die vom Mauterheber mit  
der Aufgabe betraut ist, im Namen und  
zugunsten des Mauterhebers  
Straßennutzungsgebühren zu erheben;***

### **Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***ca) „nationaler Mautdiensteanbieter“  
eine Einrichtung, die den Endnutzern  
Mautdienste anbietet, die vom  
Mautbetreiber entwickelt und betrieben  
werden; er wird vom jeweiligen  
Mitgliedstaat benannt und mit der  
gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung  
betraut, allen Nutzern von Mautdiensten  
Bordgeräte zur Verfügung zu stellen und  
im gesamten Hoheitsgebiet des jeweiligen  
Mitgliedstaats Mautdienste  
bereitzustellen;***

### **Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***cb) „Hauptdiensteanbieter“ einen  
Mautdiensteanbieter, der vom***

*Mauterheber mit spezifischen Pflichten (etwa der Pflicht, mit allen interessierten Benutzern Verträge abzuschließen) betraut oder spezifischen Rechten (etwa einer spezifischen Vergütung oder einem garantierten Vertrag mit langer Laufzeit) ausgestattet wird, die sich von den Rechten und Pflichten der übrigen Diensteanbieter unterscheiden;*

## **Änderungsantrag 36**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe e**

#### *Vorschlag der Kommission*

e) „elektronisches Mautgebiet“ eine Straße, ein Straßennetz, eine Struktur (Brücken, Tunnel, Fähren u. a.) für die Straßenbenutzungsgebühren ausschließlich oder teilweise über automatische Erkennungsmechanismen, z. B. Kommunikation mit Bordgeräten oder automatische Nummernschilderkennung, erhoben werden;

#### *Geänderter Text*

e) „elektronisches Mautgebiet“ eine Straße, ein Straßennetz, eine Struktur (Brücken, Tunnel, Fähren u. a.) für die Straßenbenutzungsgebühren **entweder** ausschließlich oder teilweise über automatische Erkennungsmechanismen, z. B. Kommunikation mit Bordgeräten oder automatische Nummernschilderkennung, erhoben werden;

## **Änderungsantrag 37**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**ea) „Maut-Basisdaten“ die vom zuständigen Mauterheber vorgegebenen Informationen, die für die Berechnung der Maut für den Verkehr eines Fahrzeugs in einem bestimmten Mautgebiet und für die Durchführung der Mauttransaktion erforderlich sind;**

## **Änderungsantrag 38**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe e b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***eb) „Mautbuchungsnachweis“ eine Meldung an den Mauterheber, in der das Zugesein eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet entsprechend dem zwischen dem Mautdiensteanbieter und dem Mauterheber vereinbarten Format bestätigt wird;***

### **Änderungsantrag 39**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***fa) „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in das EETS-System integriert sind oder integriert werden sollen und von denen die Interoperabilität des Dienstes direkt oder indirekt abhängt; hierbei kann es sich sowohl um materielle als auch um immaterielle Produkte wie Software handeln;***

### **Änderungsantrag 40**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***fb) „Gebrauchstauglichkeit“ die Fähigkeit einer im EETS integrierten Interoperabilitätskomponente, während des Betriebs in Verbindung mit dem System des Mauterhebers ein bestimmtes Leistungsniveau zu erreichen und aufrechtzuerhalten;***

## Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*fc) „grundlegend modifiziertes System“ ein vorhandenes System für die elektronische Mauterhebung, das dergestalt modifiziert wurde oder wird, dass die EETS-Anbieter Änderungen an den in Betrieb befindlichen Interoperabilitätskomponenten wie zum Beispiel eine Neuprogrammierung oder Neuerprobung des OBE oder eine Anpassung der Schnittstellen ihrer betrieblichen Abwicklung vornehmen müssen;*

## Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*fd) „betriebliche Abwicklung“ das vom Mauterheber, einer Gruppe von Mauterhebern, die eine Interoperabilitätsplattform eingerichtet haben, oder dem EETS-Anbieter für die Erhebung, Verarbeitung und Übermittlung von Informationen im Rahmen der elektronischen Mauterhebung genutzte zentrale elektronische System;*

## Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe f e (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**fe) „Akkreditierung“ das vom Mauterheber festgelegte und verwaltete Verfahren, das ein EETS-Anbieter durchlaufen muss, bevor er für die Bereitstellung des EETS in einem EETS-Gebiet zugelassen wird;**

#### **Änderungsantrag 44**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

i) „Zulassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert ist, mit dem die strafbare Handlung (Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren) begangen wurde;

*Geänderter Text*

i) „Zulassungsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert ist, mit dem die strafbare Handlung (Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren) begangen wurde;

#### **Änderungsantrag 45**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe l a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**la) „Parameter für die Fahrzeugklassifizierung“ Informationen zum Fahrzeug, anhand derer – auf der Grundlage der Maut-Basisdaten – die Maut berechnet wird;**

*Geänderter Text*

#### **Änderungsantrag 46**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe o**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

o) „leichtes Nutzfahrzeug“ **Personenkraftwagen, Kleinbusse oder Kleintransporter;**

## Änderungsantrag 47

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die den Einbau oder die Verwendung von Bordgeräten erfordern, nutzen zur Mautabwicklung eine oder mehrere der *in Anhang IV aufgeführten* Techniken.

#### *Geänderter Text*

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

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

## Änderungsantrag 48

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Vorhandene elektronische Mautsysteme, die auf keiner der in *Unterabsatz 1* aufgeführten *Techniken* beruhen, müssen *an diese Techniken angeglichen werden*, wenn substantielle technische Verbesserungen vorgenommen werden.

## Änderungsantrag 49

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) EETS-Anbieter müssen den Nutzern Bordgeräte zur Verfügung stellen, die zum Gebrauch geeignet, interoperabel und für

#### *Geänderter Text*

(3) EETS-Anbieter müssen den Nutzern Bordgeräte zur Verfügung stellen, die zum Gebrauch geeignet, interoperabel und für



die Kommunikation mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen elektronischen Mautsystemen, die die in **Anhang IV aufgeführte Technik** verwenden, tauglich sind.

die Kommunikation mit allen in den Mitgliedstaaten betriebenen elektronischen Mautsystemen, die die in **Absatz 1 aufgeführten Techniken** verwenden, tauglich sind.

## Änderungsantrag 50

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Bordgeräte können eigene Hard- und Software verwenden oder Elemente anderer, im Fahrzeug befindlicher Hardware und Software nutzen, oder beide Möglichkeiten kombinieren. Für die Kommunikation mit anderen Hardwaresystemen im Fahrzeug können Bordgeräte andere als die in **Anhang IV aufgeführte Technik** verwenden.

#### *Geänderter Text*

(4) Bordgeräte können eigene Hard- und Software verwenden oder Elemente anderer, im Fahrzeug befindlicher Hardware und Software nutzen, oder beide Möglichkeiten kombinieren. Für die Kommunikation mit anderen Hardwaresystemen im Fahrzeug können Bordgeräte andere als die in **Absatz 1 aufgeführten Techniken** verwenden. **Jedes Fahrzeug sollte nur über eine Bordkennung verfügen, und diese darf nur mit einem einzigen Fahrzeug verbunden sein.**

## Änderungsantrag 51

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(5) Bis zum 31. Dezember 2027 ist es EETS-Anbietern gestattet, Nutzern leichter Nutzfahrzeuge Bordgeräte zur Verfügung zu stellen, die ausschließlich mit der 5,8-GHz-Mikrowellentechnik verwendet werden können, **die in den EETS-Gebieten verwendet werden sollten, in denen weder Satellitenortung noch Mobilfunktechnologien erforderlich sind.**

## Änderungsantrag 52

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die für den Betrieb des EETS notwendige Verarbeitung personenbezogener Daten in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der Union zum Schutz der Freiheitsrechte und Grundrechte natürlicher Personen, einschließlich ihrer Privatsphäre, erfolgt und dass insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679, der Richtlinie (EU) 2016/680 und der Richtlinie 2002/58/EG entsprochen wird.  
***Die Mitgliedstaaten ermöglichen jedoch in hinreichend begründeten Fällen den Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten, beispielsweise im Fall nicht gezahlter Straßenbenutzungsgebühren.***

## Änderungsantrag 53

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Der EETS muss den Abschluss von Verträgen unabhängig vom Zulassungsort des Fahrzeugs, der Staatsangehörigkeit der Vertragsparteien sowie von dem Mautgebiet oder der Strecke, an der die Straßenbenutzungsgebühr erhoben wird, gestatten.

#### *Geänderter Text*

(2) Der EETS muss den Abschluss von Verträgen unabhängig vom Zulassungsort des Fahrzeugs, der Staatsangehörigkeit der Vertragsparteien sowie von dem Mautgebiet oder der Strecke, an der die Straßenbenutzungsgebühr erhoben wird, gestatten, ***wobei die in diesem Mitgliedstaat gültigen Zahlungsmittel berücksichtigt werden.***

## Änderungsantrag 54

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Der EETS wird mittels vertraglicher Vereinbarungen zwischen den Mautdienstleistern und den Mauterhebern bereitgestellt, auf deren Grundlage die ordnungsgemäße Zahlung der fälligen Mautgebühren garantiert wird.**

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(3) Der EETS muss die Weiterentwicklung der Intermodalität gestatten, **wobei das Nutzer- und Verursacherprinzip eingehalten werden muss und andere und nachhaltigere Verkehrsträger bevorzugt werden müssen.**

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(5) Die Kommission ersucht entsprechend dem in der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup> festgelegten Verfahren die zuständigen Normenorganisationen, insbesondere das CEN, an der schnellen Verabschiedung von Normen für die in **Anhang IV** genannten Techniken für elektronische

(5) Die Kommission ersucht entsprechend dem in der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Verfahren die zuständigen Normenorganisationen, insbesondere das CEN, an der schnellen Verabschiedung von Normen für die in **Artikel 3** genannten Techniken für elektronische Mautsysteme

Mautsysteme zu arbeiten , und diese erforderlichenfalls zu aktualisieren . Die Kommission ersucht die Normenorganisationen, für die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten zu sorgen.

---

<sup>23</sup> Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

## **Änderungsantrag 57**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

zu arbeiten, und diese erforderlichenfalls zu aktualisieren . Die Kommission ersucht die Normenorganisationen, für die kontinuierliche Kompatibilität der Interoperabilitätskomponenten zu sorgen.

---

<sup>23</sup> Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4a**

##### ***Anforderungen an die EETS-Anbieter***

***EETS-Anbieter lassen sich in einem Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen sind, registrieren. Die Registrierung wird erteilt, wenn die Anbieter folgende Bedingungen erfüllen:***

- a) Sie sind gemäß der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert.***
- b) Sie weisen nach, dass sie über die technische Ausrüstung und über die EG-Erklärung oder das EG-Zertifikat zur Bescheinigung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen verfügen.***
- c) Sie weisen ihre Befähigung zur Bereitstellung elektronischer Mautdienste oder Kompetenz in dafür relevanten Bereichen nach.***
- d) Sie verfügen über eine angemessene***

*finanzielle Leistungsfähigkeit.*

*e) Sie verfügen über einen globalen Risikomanagementplan, der mindestens alle zwei Jahre im Rahmen eines Audits geprüft wird.*

*f) Sie bieten Gewähr für Zuverlässigkeit.*

*Die Kommission ist befugt, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der in Absatz 1 Buchstabe b genannten Spezifikationen zu erlassen.*

## **Änderungsantrag 58**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 4b*

##### *Rechte und Pflichten der EETS-Anbieter*

*(1) Die EETS-Anbieter schließen innerhalb von 36 Monaten nach ihrer Registrierung gemäß Artikel 4a EETS-Verträge über sämtliche EETS-Gebiete auf den Hoheitsgebieten von mindestens vier Mitgliedstaaten ab.*

*Sie schließen innerhalb von 24 Monaten nach dem Abschluss des ersten Vertrags in einem bestimmten Mitgliedstaat Verträge über sämtliche EETS-Gebiete in diesem Mitgliedstaat ab, mit Ausnahme der EETS-Gebiete, in denen die zuständigen Mauterheber die Bestimmungen von Artikel 4d nicht einhalten.*

*(2) Nach dem Abschluss der entsprechenden Verträge muss jeder EETS-Anbieter zu jedem Zeitpunkt sämtliche EETS-Gebiete abdecken. Sieht sich ein EETS-Anbieter außerstande, ein EETS-Gebiet abzudecken, weil der Mauterheber seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, stellt er die Abdeckung*

*des betreffenden Gebiets schnellstmöglich wieder her.*

*(3) Die EETS-Anbieter arbeiten bei der Durchsetzung der Vorschriften mit den Mauterhebern zusammen. Sofern der Verdacht auf die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren durch einen Straßenbenutzer besteht, kann der Mauterheber den EETS-Anbieter auffordern, ihm die Daten zu dem an der mutmaßlichen Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren beteiligten Fahrzeug und zu dem Eigentümer oder Halter dieses Fahrzeugs, der Kunde des EETS-Anbieters ist, zu übermitteln. Der EETS-Anbieter stellt sicher, dass diese Daten unmittelbar verfügbar sind.*

*Der Mauterheber sorgt dafür, dass diese Daten nicht an andere Mautdiensteanbieter weitergegeben werden. Gehört der Mauterheber zur selben Organisation wie der Mautdiensteanbieter, greift er auf geeignete Maßnahmen und Verfahren zurück, damit die Daten ausschließlich zum Zweck der Durchsetzung genutzt werden.*

## **Änderungsantrag 59**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 4c*

##### *Rechte und Pflichten der Mauterheber*

*(1) Jeder Mauterheber erstellt und aktualisiert Vorgaben für ein EETS-Gebiet, in denen die allgemeinen Bedingungen für den Zugang der EETS-Anbieter zu seinen Mautgebieten dargelegt sind.*

*(2) Wird ein neues System für die elektronische Mauterhebung eingerichtet,*

*so veröffentlicht der künftig für dieses System zuständige Mauterheber die Vorgaben für das EETS-Gebiet rechtzeitig, damit die interessierten EETS-Anbieter ihre Akkreditierung spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des neuen Systems abschließen können, wobei der Länge des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten angemessen Rechnung zu tragen ist.*

*(3) Wird ein System für die elektronische Mauterhebung grundlegend modifiziert, so veröffentlicht der Mauterheber die überarbeiteten Vorgaben für das EETS-Gebiet rechtzeitig, damit die bereits akkreditierten EETS-Anbieter ihre Interoperabilitätskomponenten an die neuen Anforderungen anpassen und – falls angezeigt – spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des modifizierten Systems erneut akkreditiert werden können, wobei der Länge des Verfahrens zur Bewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten angemessen Rechnung zu tragen ist.*

*Der Mauterheber legt die detaillierte Planung des Verfahrens zur Bewertung bzw. Neubewertung der Konformität mit den Spezifikationen und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten fest und veröffentlicht diese Planung in den Vorgaben für das EETS-Gebiet, sodass die interessierten EETS-Anbieter spätestens einen Monat vor der operativen Inbetriebnahme des neuen oder grundlegend modifizierten Systems akkreditiert bzw. erneut akkreditiert werden können. Der Mauterheber muss seine in der Planung festgelegten Pflichten einhalten.*

## Änderungsantrag 60

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 4d*

***Mauterheber akzeptieren ohne Diskriminierung die Anträge aller EETS-Anbieter, die den EETS in den EETS-Gebieten im Zuständigkeitsbereich des Mauterhebers anbieten wollen.***

***Für die Akzeptanz eines EETS-Anbieters in einem Mautgebiet ist die Einhaltung der in den Vorgaben für das EETS-Gebiet festgelegten Verpflichtungen und allgemeinen Bedingungen durch den Anbieter maßgebend.***

***Mauterheber verlangen vom EETS-Anbieter nicht, besondere technische Lösungen oder Prozesse zu verwenden, die die Interoperabilität der Interoperabilitätskomponenten des EETS-Anbieters mit den Systemen für die elektronische Mauterhebung in anderen EETS-Gebieten beeinträchtigen.***

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

## Änderungsantrag 61

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 e (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 4e*

***Jeder Mitgliedstaat sorgt dafür, dass in den Verträgen zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter über die Bereitstellung des EETS auf dem***



*Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats die Möglichkeit vorgesehen ist, dass die Maut dem EETS-Nutzer unmittelbar vom EETS-Anbieter in Rechnung gestellt wird. Der Mauterheber kann den EETS-Anbieter auffordern, die Rechnung für den Nutzer im Namen und im Auftrag des Mauterhebers auszustellen; der EETS-Anbieter muss dieser Aufforderung Folge leisten.*

## **Änderungsantrag 62**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 f (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### ***Artikel 4f***

*Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens zwei EETS-Gebiete auf seinem Hoheitsgebiet verfügt, benennt eine zentrale Anlaufstelle für die EETS-Anbieter. Die Anlaufstelle stellt auf Antrag des EETS-Anbieters den Erstkontakt zwischen dem EETS-Anbieter und den für die EETS-Gebiete auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats zuständigen Mauterhebern her und nimmt die entsprechende Abstimmung vor. Bei der Anlaufstelle kann es sich um eine Person oder um eine öffentliche oder private Stelle handeln.*

## **Änderungsantrag 63**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 g (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### ***Artikel 4g***

*Die Maut, die Mauterheber den EETS-Nutzern berechnen, darf nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut*

*liegen. Sämtliche von einem Mitgliedstaat oder einem Mauterheber für die Nutzung von Bordgeräten gewährten Rabatte oder Ermäßigungen des Mautbetrags sollten den Kunden der EETS-Anbieter unter denselben Voraussetzungen angeboten werden.*

## **Änderungsantrag 64**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 h (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4h**

##### **Vergütung**

**(1) Den EETS-Anbietern steht eine Vergütung des Mauterhebers zu.**

**(2) Die Methode, mit der die Vergütung des EETS-Anbieters festgelegt wird, ist transparent, diskriminierungsfrei und für sämtliche in einem bestimmten EETS-Gebiet akkreditierten EETS-Anbieter dieselbe.**

## **Änderungsantrag 65**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 i (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4i**

**(1) Die Maut wird vom Mauterheber unter anderem auf der Grundlage der Klassifizierung des jeweiligen Fahrzeugs festgelegt. Die Klassifizierung eines Fahrzeugs wird anhand der Parameter für die Fahrzeugklassifizierung bestimmt. Sollten die Fahrzeugklassifizierung des EETS-Anbieters und die des Mauterhebers voneinander abweichen, ist die Klassifizierung des Mauterhebers**

*maßgebend, es sei denn, es ist ein Irrtum nachweisbar.*

*(2) Ein Mauterheber kann von einem EETS-Anbieter für alle von diesem verwalteten Nutzerkonten neben den Zahlungen bei nachgewiesenen Mautbuchungsnachweisen auch Zahlungen im Fall der nachweislichen Nichtübermittlung eines Mautbuchungsnachweises verlangen.*

*(3) Hat ein Mauterheber von einem EETS-Anbieter eine Liste gesperrter Bordgeräte erhalten, haftet der EETS-Anbieter nicht für durch die Verwendung solcher gesperrten Bordgeräte eventuell noch angefallene Maut. Mauterheber und EETS-Anbieter vereinbaren die Anzahl der Einträge in die Liste gesperrter Bordgeräte, das Format der Liste und die Häufigkeit ihrer Aktualisierung.*

*(4) Bei mikrowellengestützten Mautsystemen übermitteln die Mauterheber den EETS-Anbietern die Buchungsnachweise für Maut, die für ihre jeweiligen EETS-Nutzer angefallen ist.*

## **Änderungsantrag 66**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 j (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4j**

##### **Buchführung**

*(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die Maßnahmen, die erforderlich sind, damit juristische Personen, die Mautdiensteanbieter sind, gemäß der Norm ISO 17573:2010 getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung der Mautdienste und für alle anderen Tätigkeiten führen. Die*

*Mitgliedstaaten ergreifen außerdem die Maßnahmen, die erforderlich sind, damit diese Rechnungen und Bilanzen für jede Art der Tätigkeit gesondert veröffentlicht werden und damit es nicht zu Quersubventionen zwischen den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung der Mautdienste und anderen Tätigkeiten kommt.*

*(2) Die Rechnungsführung für die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung der Mautdienste und für andere Tätigkeiten erfolgt separat von der Rechnungsführung sämtlicher anders gelagerter Tätigkeiten, damit die Kosten und die Gewinne aus den Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung der Mautdienste eindeutig ermittelt werden können.*

## **Änderungsantrag 67**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 k (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 4k*

##### *Vermittlungsstelle*

*(1) Jeder Mitgliedstaat, der über mindestens ein EETS-Gebiet verfügt, benennt eine Vermittlungsstelle oder richtet eine solche ein, um die Vermittlung zwischen Mauterhebern, die über ein EETS-Gebiet auf seinem Hoheitsgebiet verfügen, und EETS-Anbietern, die mit diesen Verträge geschlossen haben oder in Vertragsverhandlungen stehen, zu erleichtern.*

*(2) Die Vermittlungsstelle ist insbesondere befugt zu prüfen, dass die Vertragsbedingungen, die ein Mauterheber EETS-Anbietern auferlegt, keine Diskriminierung beinhalten. Die Stelle ist befugt zu prüfen, dass der EETS*

*im Einklang mit den in dieser Richtlinie niedergelegten Grundsätzen vergütet wird.*

*(3) Die in Absatz 1 aufgeführten Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit ihre Vermittlungsstellen in ihrer Organisation und Rechtsform unabhängig von den gewerblichen Interessen des Mauterhebers und des Mautdiensteanbieters sind.*

## **Änderungsantrag 68**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 I (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### ***Artikel 4I***

##### ***Register***

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

*a) EETS-Gebiete in seinem Hoheitsgebiet, unter anderem mit Informationen zu*

*i) den entsprechenden Mauterhebern,*

*ii) den verwendeten Mauttechnologien,*

*iii) den Maut-Basisdaten,*

*iv) den Vorgaben für das EETS-Gebiet,*

*v) den EETS-Anbietern, die EETS-Verträge mit den in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Mauterhebern geschlossen haben.*

*b) EETS-Anbietern, die er registriert hat.*

*c) Anlaufstellen für den EETS gemäß Artikel 4f mit den entsprechenden Detailangaben einschließlich einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer.*

*Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist,*

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

*(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass alle Daten des nationalen elektronischen Registers korrekt sind und aktualisiert werden.*

*(3) Die Register müssen der Öffentlichkeit elektronisch zugänglich sein.*

*(4) Diese Register müssen ab dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie zur Verfügung stehen.*

*(5) Zum Ende jedes Kalenderjahres übermitteln die für die Register zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten den entsprechenden Behörden in den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission elektronisch die Register der EETS-Gebiete und der EETS-Anbieter. Etwaige Unstimmigkeiten bezüglich der Situation in einem Mitgliedstaat sind dem Mitgliedstaat, in dem der jeweilige Anbieter registriert ist, sowie der Kommission mitzuteilen.*

## **Änderungsantrag 69**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 m (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 4m  
Pilot-Mautsysteme*

*Im Interesse der technischen Weiterentwicklung des EETS können die Mitgliedstaaten zeitlich begrenzt auf begrenzten Bereichen ihres Mautgebietes und parallel zu dem vorschriftsmäßigen EETS-System Pilot-Mautsysteme zulassen, die neue Technologien oder Konzepte einsetzen, die mit einer oder mehreren Bestimmungen dieser Richtlinie nicht übereinstimmen.*

*Eine entsprechende Zulassung unterliegt der vorherigen Genehmigung durch die Kommission.*

*Der anfängliche Geltungszeitraum einer solchen Zulassung darf nicht länger als drei Jahre betragen. Die EETS-Anbieter müssen sich nicht an Pilot-Mautsystemen beteiligen.*

## Änderungsantrag 70

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung

##### *Vorschlag der Kommission*

*Für Ermittlungen in Bezug auf die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren* gestatten **die Mitgliedstaaten** den Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten den Zugriff auf die folgenden nationalen Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche:

##### *Geänderter Text*

Die **Mitgliedstaaten** gestatten **ausschließlich** den Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten den Zugriff auf die folgenden nationalen Fahrzeugzulassungsdaten unter Gewährung der Befugnis zur Durchführung einer automatisierten Suche, **und dies nur für den Zweck von Ermittlungen in Bezug auf die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren:**

## Änderungsantrag 71

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

a) **Daten zum Fahrzeug** und

a) **zur Ermittlung eines bestimmten Fahrzeugs erforderliche Daten** und

### Änderungsantrag 72

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

b) **Daten zum Eigentümer** oder **Halter** des Fahrzeugs.

b) **zur Ermittlung des Eigentümers** oder **Halters** des Fahrzeugs **und zur Kontaktaufnahme mit diesem erforderliche Daten.**

### Änderungsantrag 73

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 5 – Absatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

(2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats.

(2) Für die Zwecke des Datenaustausches nach Absatz 1 benennt jeder Mitgliedstaat eine nationale Kontaktstelle. Die Befugnisse der nationalen Kontaktstellen richten sich nach dem geltenden Recht des betreffenden Mitgliedstaats. **Dabei ist insbesondere auf den angemessenen Schutz der für den Betrieb des EETS notwendigen personenbezogenen Daten zu achten.**

### Änderungsantrag 74

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 5 – Absatz 4

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Informationsaustausch mit interoperablen



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

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

## Änderungsantrag 75

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4a) Die Kontaktstellen der Mitgliedsstaaten erlauben unter keinen Umständen privaten Unternehmen oder Privatpersonen den Zugriff auf die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Daten.***

## Änderungsantrag 76

### Vorschlag für eine Richtlinie

## Artikel 6 – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

Informationsschreiben bezüglich der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren

*Geänderter Text*

Informationsschreiben **und Folgemaßnahmen** bezüglich der Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren

## Änderungsantrag 77

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

**Der Mitgliedstaat**, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, **entscheidet, ob ein Verfahren im Zusammenhang mit dieser Nichtzahlung eingeleitet werden soll.**

*Geänderter Text*

**Die zuständige innerstaatliche Behörde des Mitgliedstaats**, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, **muss gemäß den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup> ein Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen Nichtzahlung der Mautgebühr einleiten, wenn ein Fall von Nichtzahlung der Mautgebühr festgestellt wird.**

---

<sup>24</sup> **Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).**

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Bei der Übermittlung des Informationsschreibens an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühr verdächtig ist, fügt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat, gemäß seinem Recht alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art der fraglichen Nichtzahlung, den Ort, das Datum und die Uhrzeit der Nichtzahlung, den Titel der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung des Verstoßes verwendeten Gerät bei. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, **kann** hierfür das **Muster** in Anhang III **verwenden**.

(2) Bei der Übermittlung des Informationsschreibens an den Eigentümer, den Halter des Fahrzeugs oder die anderweitig identifizierte Person, die der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühr verdächtig ist, fügt der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die Nichtzahlung stattgefunden hat, gemäß seinem Recht alle einschlägigen Informationen, insbesondere die Art der fraglichen Nichtzahlung, den Ort, das Datum und die Uhrzeit der Nichtzahlung, den Titel der Rechtsvorschriften des einzelstaatlichen Rechts, gegen das verstoßen wurde, **Widerspruchs- und Auskunftsrechte**, sowie die Sanktion und gegebenenfalls Daten zu dem zur Feststellung des Verstoßes verwendeten Gerät bei. Der Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, **verwendet** hierfür das in Anhang III **aufgeführte Muster**.

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) Die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften getroffene Entscheidung muss automatisch in dem Mitgliedstaat des Eigentümers, des Fahrzeughalters oder der auf andere Weise ermittelten Person, die der Nichtzahlung der Straßenbenutzungsgebühren verdächtig wird, anerkannt werden.**

## **Änderungsantrag 80**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Sofern es für ein Verfahren im Zusammenhang mit einer Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren erforderlich sein sollte, kann die nationale Kontaktstelle dem von der Nichtzahlung betroffenen Mauterheber die für die Einziehung dieser Gebühren notwendigen Informationen bereitstellen.***

## **Änderungsantrag 81**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### ***Artikel 6a***

#### ***Amtshilfemechanismus***

***Damit die Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union grenzüberschreitend durchgesetzt werden kann, gilt ab dem Jahr 2021 ein Amtshilfemechanismus, in dessen Rahmen der Zulassungsmitgliedstaat den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet angefallene Straßenbenutzungsgebühren nicht entrichtet wurden, bei der Beitreibung dieser Gebühren und der Bußgelder unterstützt. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, mit denen die genauen Vorkehrungen für eine derartige gegenseitige Unterstützung festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11a genannten Prüfverfahren erlassen.***

## **Änderungsantrag 82**

## Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8

### *Vorschlag der Kommission*

#### Artikel 8

##### Datenschutz

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

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass **personenbezogene Daten, die im Rahmen dieser Richtlinie verarbeitet werden, innerhalb eines angemessenen Zeitraums berichtigt werden, wenn sie unrichtig sind, gelöscht oder gesperrt werden, wenn sie nicht länger benötigt werden, und dass** gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und **den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 eine Frist für die Speicherung der Daten festgelegt wird.**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass **sämtliche** im Rahmen dieser Richtlinie **verarbeiteten personenbezogenen Daten** ausschließlich **zur** Erleichterung des grenzüberschreitenden **Informationsaustauschs** über **Nichtzahlungen** von Straßenbenutzungsgebühren **verwendet** werden **und** dass den betroffenen Personen in Bezug auf Auskunft, Zugang, Berichtigung, Löschung und **Sperrung** sowie Schadenersatz und **Rechtsbehelfe** dieselben Rechte gewährt werden, wie sie in der Verordnung (EU) 2016/679 und **den**

### *Geänderter Text*

#### Artikel 8

##### Datenschutz

(1) Für personenbezogene Daten, die nach dieser Richtlinie verarbeitet werden, gelten die Verordnung (EU) 2016/679 und die **Richtlinie 2002/58/EG. Die Richtlinie (EU) 2016/680 gilt nur in den Fällen für personenbezogene Daten, die nach dieser Richtlinie verarbeitet werden, in denen die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in dem Mitgliedstaat, in dem die Zahlung geleistet werden muss, eine Straftat darstellt.**

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass **die Verarbeitung personenbezogener Daten für die Zwecke von Artikel 5 auf die in Anhang II aufgelisteten Daten beschränkt ist. Sie stellen außerdem sicher, dass betroffenen Personen das Recht zusteht, unrichtige verarbeitete personenbezogene Daten unverzüglich aktualisieren, berichtigen oder löschen zu lassen. Die Mitgliedstaaten legen** gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und – **falls angezeigt** – der Richtlinie (EU) 2016/680 eine Frist für die Speicherung **personenbezogener Daten fest.**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass **personenbezogene Daten, die** im Rahmen dieser Richtlinie **verarbeitet werden,** ausschließlich **für den Zweck der** Erleichterung des grenzüberschreitenden **Austauschs von Informationen** über die **Nichtzahlung** von Straßenbenutzungsgebühren **verarbeitet und zu keinem anderen Zweck weiterverarbeitet** werden. **Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher,** dass den betroffenen Personen in Bezug auf Auskunft, Zugang, Berichtigung, Löschung und **Einschränkung der**

**nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung** der Richtlinie (EU) 2016/680 vorgesehen sind.

(3) Jede betroffene Person hat das Recht, Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Mitgliedstaat, in dem eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des genannten Mitgliedstaats.

### Änderungsantrag 83

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9

*Vorschlag der Kommission*

Artikel 9

Berichterstattung

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

**Verarbeitung, Einreichung einer Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde für den Datenschutz** sowie Schadenersatz und **wirksamen gerichtlichen Rechtsbehelf** dieselben Rechte gewährt werden, wie sie in der Verordnung (EU) 2016/679 und – **falls angezeigt** – der Richtlinie (EU) 2016/680 vorgesehen sind. **Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass der Zugriff auf personenbezogene Daten nur den für den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten benannten zuständigen Behörden gewährt wird.**

(3) Jede betroffene Person hat das Recht, **unverzüglich** Informationen darüber zu erhalten, welche im Zulassungsmitgliedstaat gespeicherten personenbezogenen Daten dem Mitgliedstaat, in dem eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, übermittelt wurden, einschließlich des Datums der Anfrage und der zuständigen Behörde des genannten Mitgliedstaats.

*Geänderter Text*

Artikel 9

Berichterstattung

**(1) Spätestens am [4 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor, bei dem sie sich insbesondere mit den Fortschritten und den Einsatz des EETS sowie der Wirksamkeit und Effizienz des Mechanismus im Zusammenhang mit dem Austausch von Daten im Rahmen von Ermittlungen bei einer Nichtzahlung**

*von Straßenbenutzungsgebühren beschäftigt.*

*Die Kommission analysiert in dem Bericht insbesondere folgende Aspekte:*

*a) die Auswirkungen der in Artikel 4b festgelegten Bestimmungen auf den Einsatz des EETS mit besonderem Schwerpunkt auf der Verfügbarkeit des Dienstes in kleinen oder am Rand gelegenen EETS-Gebieten;*

*b) die Wirksamkeit der Artikel 6 und 7 in Bezug auf die Verringerung der Anzahl der Fälle von **Nichtzahlung** von Straßenbenutzungsgebühren in der Union;*

*c) die Fortschritte, die im Zusammenhang mit bestimmten Aspekten der Interoperabilität zwischen satellitengestützten und konventionellen Mautsystemen erzielt wurden;*

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

*a) zusätzliche Maßnahmen, mit denen dafür gesorgt wird, dass der EETS in allen EETS-Gebieten – einschließlich kleiner und am Rand gelegener EETS-Gebiete – verfügbar ist;*

*b) ein Mechanismus, mit dem der Zulassungsmitgliedstaat den Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, bei der Beitreibung dieser Gebühren unterstützt, damit die grenzüberschreitende Durchsetzung der Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union – insbesondere in Fällen, in denen ein automatisches Mautsystem verwendet wird – weiter vereinfacht wird.*

- *Bewertung der Wirksamkeit der Artikel 6 und 7 in Bezug auf die Verringerung der Anzahl der Fälle von **Nichtzahlungen** von Straßenbenutzungsgebühren in der Union,*

- *Bewertung der Notwendigkeit, die grenzüberschreitende Durchsetzung der Zahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union durch die Einführung eines Systems weiter zu vereinfachen, bei dem der Zulassungsmitgliedstaat den Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet eine Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren stattgefunden hat, bei der Beitreibung dieser Gebühren und der Bußgelder unterstützt.*

## Änderungsantrag 84

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10 - Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte zur Änderung *der Anhänge I und IV* zu erlassen, um *sie* an den technischen Fortschritt anzupassen.

#### *Geänderter Text*

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte zur Änderung *des Anhangs I* zu erlassen, um *ihn* an den technischen Fortschritt anzupassen.

## Änderungsantrag 85

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

##### *Artikel 11a*

##### *Ausschussverfahren*

**(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss für elektronische Maut unterstützt.**

**Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*.**

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



## Änderungsantrag 86

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dem Artikel 1 und den Artikeln 3 bis 8 sowie den Anhängen II und III bis zum [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

#### *Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dem Artikel 1 und den Artikeln 3 bis 8 sowie den Anhängen II und III bis zum [30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

## Änderungsantrag 87

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Absatz 1 – Unterabsatz 3 – Buchstabe k

#### *Vorschlag der Kommission*

k) Überprüfung der gewählten technischen Lösungen im Hinblick auf die Rechtsvorschriften der Union zum Schutz der Freiheitsrechte und Grundrechte natürlicher Personen, einschließlich ihrer Privatsphäre und des Schutzes personenbezogener Daten . Insbesondere muss die Vereinbarkeit mit der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG sichergestellt sein.

#### *Geänderter Text*

k) Überprüfung der gewählten technischen Lösungen im Hinblick auf die Rechtsvorschriften der Union zum Schutz der Freiheitsrechte und Grundrechte natürlicher Personen, einschließlich ihrer Privatsphäre und des Schutzes personenbezogener Daten. Insbesondere muss die Vereinbarkeit mit der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG **sowie – falls angezeigt – der Richtlinie (EU) 2016/680** sichergestellt sein.

## Änderungsantrag 88

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Absatz 26 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

#### ***Hinweis zum Datenschutz***

*Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 sind Sie berechtigt, den Zugang zu Ihren personenbezogenen Daten, die Berichtigung oder Löschung dieser Daten oder die Einschränkung der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten zu verlangen oder Widerspruch gegen die Verarbeitung einzulegen; außerdem steht Ihnen das Recht auf Datenübertragbarkeit zu. Ferner sind Sie berechtigt, bei [Bezeichnung und Anschrift der einschlägigen Aufsichtsbehörde] eine Beschwerde einzureichen.*

*[Sofern die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren im innerstaatlichen Recht als Straftat gilt:*

*Im Einklang mit [Bezeichnung der innerstaatlichen Rechtsvorschrift zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680] sind Sie berechtigt, bei der verantwortlichen Stelle Zugang zu Ihren personenbezogenen Daten bzw. die Berichtigung oder Löschung derselben und die Einschränkung der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten zu verlangen. Ferner sind Sie berechtigt, bei [Bezeichnung und Anschrift der einschlägigen Aufsichtsbehörde] eine Beschwerde einzureichen.]*

## **Änderungsantrag 89**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Anhang IV**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Anhang IV**

*entfällt*

*Liste der für die Durchführung von  
Transaktionen in elektronischen  
Mautsystemen zugelassenen Technik*

- 1. Satellitenortung;*
- 2. Mobilfunk;*

3. *Mikrowellentechnik (5,8 GHz).*