

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/29541 –**

Die Bundesregierung und der Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung plant mit dem Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (2. EEMD-Gesetz) die nationale Umsetzung der am 19. April 2019 in Kraft getretenen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2019/520. Ziel ist die Erhöhung der Interoperabilität der europäischen Lkw-Mautsysteme.

In diesem Zusammenhang ist auch eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) geplant. In § 4 BFStrMG wird dabei die Basis für die Übernahme weitreichender mautspezifischer Leistungen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) geschaffen. Neben der Berechnung der Maut, dem Erkennungsprozess zur Unterscheidung mautpflichtiger und nicht mautpflichtiger Strecken sowie der Ermittlung abschnittsbezogener Erhebungsdaten wird auch die Erstellung der Mautbuchungsnachweise zukünftig ausschließlich vom BAG bzw. der bundeseigenen Toll Collect GmbH erbracht werden können.

Bereits zugelassene EEMD-Anbieter waren bisher verpflichtet, ein eigenes System zur Streckenidentifizierung, Tarifierung und Mautberechnung aufzubauen. Mit der Übertragung dieser Leistungen auf die Toll Collect GmbH wird der Zweck der EU-Richtlinie, den Wettbewerb durch faire Bedingungen zu fördern, ad absurdum geführt. Die Fragestellenden betrachten diese beabsichtigte Verstaatlichung des Mauterhebungsdienstes (MED) daher mit Sorge, da eine Monopolisierung den funktionierenden und für den deutschen Staat vorteilhaften europäischen Wettbewerb nachhaltig zu schädigen droht.

1. Welche EEMD-Anbieter sind neben der bundeseigenen Toll Collect GmbH bisher in Deutschland zugelassen, und welche Marktanteile besitzen sie?

Es gibt derzeit in Deutschland vier zugelassene Europäische Elektronische Mautdienst (EEMD)- Anbieter. Es handelt sich um die Telepass S.p.A. aus Italien, die Toll4 Europe GmbH aus Deutschland, die Total Marketing Services SA und die Axxès SAS aus Frankreich. Zurzeit werden rund Zehn Prozent der Mauteinnahmen durch EEMD-Anbieter erhoben. Die Toll Collect GmbH ist nicht als EEMD-Anbieter zugelassen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die allgemeinen Wettbewerbsbedingungen für EEMD-Anbieter in Deutschland?

Die Wettbewerbsbedingungen für EEMD-Anbieter in Deutschland entsprechen den unionsrechtlichen Vorgaben, insbesondere denen der Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union sowie deren Vorgänger, der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung 2009/750/EG, auf deren Grundlage der europäische elektronische Mautdienst in der EU eingeführt wurde. Die Anzahl der EEMD-Anbieter steigt. Es befinden sich derzeit drei weitere EEMD-Anbieter im Zulassungsverfahren. Das über EEMD-Anbieter abgerechnete Mautvolumen steigt kontinuierlich. Die Einführung der Berechnung der Maut durch den nationalen Mauterheber senkt die Eintrittshürde für potentielle EEMD-Anbieter und befördert den Wettbewerb in Deutschland und Europa.

3. Wie garantiert die Bundesregierung eine faire und transparente Vergütung der EEMD-Anbieter?

Deutschland wird die neue Richtlinie (EU) 2019/520 fristgemäß und europarechtskonform umsetzen. Dies umfasst auch die Vorgaben des Artikels 7 zur Ausgestaltung der Vergütung. Der Anpassungsbedarf bei der aktuell bestehenden Vergütung auf Basis der neuen EEMD-Richtlinie wird derzeit geprüft. Die konkrete Vergütungsregelung wird durch eine Änderung der EEMD-Zulassungsverordnung und der Gebietsvorgabenverordnung umgesetzt und transparent und für alle EEMD-Anbieter gleich festgelegt. Die Rechtsverordnungen werden im Bundesanzeiger und im Internet veröffentlicht.

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die Erfassungsquote der Toll Collect GmbH und der bereits in Deutschland zugelassenen EEMD-Anbieter?

Die vertraglich definierte Erfassungsquote (Jahresquote) wird sowohl von der Toll Collect GmbH als auch von den EEMD-Anbietern erreicht und wird kontinuierlich durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gemessen. Sie befindet sich auf einem sehr hohen Niveau.

5. Welche Erfassungsquote muss der MED der Toll Collect GmbH in Zukunft erfüllen, und welche Verbesserungen erwartet die Bundesregierung dadurch?

Die Erstellung der Rechtsverordnungen zum Mauterhebungsdienst (MED) und damit auch die finale Festlegung der Erfassungsquote des MED ist zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

6. Welche Kostenbestandteile entstehen bei der Toll Collect GmbH für die nationale Mauterhebung (bitte aufschlüsseln)?
7. Wie hoch ist die Vergütung der Toll Collect GmbH für die aktuell erbrachten Mautdienstleistungen im Vergleich zu den übrigen EEMD-Anbietern?
8. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die von der Toll Collect GmbH veranschlagten Kosten marktüblich und effizient sind?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von der Toll Collect GmbH zu erbringenden Dienstleistungen für die nationale Mauterhebung umfassen:

- Bereitstellung und Betrieb eines Systems zur Kontrolle der korrekten Entrichtung der Maut mit stationären Kontrolleinrichtungen entlang der Autobahnen und Bundesstraßen sowie mobilen Kontrollfahrzeugen;
- Bereitstellung und Betrieb eines manuellen Verfahrens in Deutschland und an den Grenzen im Ausland vor der Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland;
- Bereitstellung und Betrieb eines automatischen Verfahrens zur Erhebung der Maut auf allen mautpflichtigen Straßen;
- Bereitstellung von Informationen und Kundenservices in 14 Sprachen zur Mautpflicht in Deutschland;
- Bereitstellung marktüblicher debitorischer und kreditorischer Zahlungsverfahren;
- Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Fahrzeuggeräten.

Die Betreibervergütung erfolgt gemäß den Leitsätzen über die Preisermittlung bei öffentlichen Aufträgen der „Verordnung PR Nr. 30/53“ in Form eines Selbstkostenerstattungspreises unter Anwendung des öffentlichen Preisrechts. Die Toll Collect GmbH unterliegt zudem seit der Übernahme der Geschäftsanteile durch den Bund als öffentlicher Auftraggeber dem Vergaberecht.

Im Geschäftsjahr 2019/2020 (1. September 2019 bis 31. August 2020) sind Regelkosten i.H.v. rd. 346 Mio. Euro, Projektkosten i.H.v. rd. 45 Mio. Euro und Abschreibungen i.H.v. rd. 1 Mio. Euro angefallen.

Die Vergütung der EEMD-Anbieter beträgt derzeit 2,9 Prozent der wertgestellten Zahlungen (abzüglich positiv beschiedener Erstattungsverlangen) und 1 Euro pro bereitgestelltem aktiven Bordgerät je Kalendermonat zzgl. einem Bonus bei Überschreiten der geforderten Erfassungsquote.

Die EEMD-Anbieter haben im Jahr 2020 eine Anbietervergütung i.H.v. 6,8 Mio. Euro erhalten. Im Jahr 2020 wurden zwei Anbieter erst Mitte des Jahres zugelassen und das abgerechnete Mautvolumen war noch deutlich geringer als aktuell.

Die Leistungen der Toll Collect GmbH und der EEMD-Anbieter, die vom Bund vergütet werden, sind nur zum Teil vergleichbar. Der Betreiber erbringt Leistungen, die nicht von EEMD-Anbietern erbracht werden, z. B. der Betrieb des manuellen Erhebungssystems, die Bereitstellung und der Betrieb von Kontrolltechnik und die Mitwirkung an der Kontrolle und Ahndung der Lkw-Maut im Rahmen der Beleihung. Der Betreiber und die Anbieter unterliegen zudem unterschiedlichen Anforderungen und Verpflichtungen in Bezug auf die Leistungserbringung.

9. Wie begründet die Bundesregierung die geplante Verstaatlichung des MED im Rahmen des 2. EEMD-Gesetzes, und mit welchen Argumenten rechtfertigt sie diese?

Die Berechnung der Maut durch den nationalen Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt. Die einheitliche Berechnung der Maut durch das BAG erhöht die Flexibilität bei der Gestaltung des Mautsystems und der Aufgabenübertragung an die Anbieter und reduziert die Komplexität der technischen Systeme. Anpassungen des Streckennetzes sowie Änderungen in der Gestaltung der Mauttarife werden schneller und für alle Nutzer einheitlich umgesetzt. Die Berechnung durch das BAG erleichtert den Marktzutritt für Anbieter, indem das Zulassungsverfahren vereinfacht und die Anfangsinvestitionen für die Tätigkeit in Deutschland verringert werden. Für bereits zugelassene Anbieter entfallen u. a. die Kosten für den Betrieb und die Aktualisierung der technischen Systeme für die Erkennung und Tarifierung. Zuletzt besteht eine höhere Wirtschaftlichkeit für den Bund.

10. Welcher Zeitplan ist für die verpflichtende MED-Abnahme ab 2023 vorgesehen?
11. Wie organisiert die Bundesregierung die Umstellung auf den verpflichtenden MED, und mit welchen Transaktionskosten rechnet sie?
12. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den MED bei der Toll Collect GmbH (bitte nach Personal-, Verwaltungs- und Entwicklungskosten aufschlüsseln)?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenwärtig erfolgt eine Überprüfung des Zeitplans zum verpflichtenden Start des MED. Nach den bisherigen Planungen wird die technische Migration der EEMD-Anbieter auf den MED in drei sogenannten Migrationscontainern erfolgen. Der Start des ersten Migrationscontainers ist für dieses Jahr vorgesehen. Der zweite und dritte Migrationscontainer folgen ab Frühjahr bzw. Herbst 2022. Ein Entgelt für die Durchführung wird hierfür von den EEMD-Anbietern nicht erhoben. Die Transaktionskosten der EEMD-Anbieter können von Bundeseite aus nicht abgeschätzt werden. Für die Inbetriebnahme des MED und Migration bereits zugelassener EEMD-Anbieter im Jahr 2022 werden für die Toll Collect GmbH Kosten in Höhe von ca. 0,5 Mio. Euro geschätzt. Die Umsetzung des MED wird voraussichtlich einmalige externe Projektkosten i.H.v.ca. 6,1 Mio. Euro verursachen. Nach der Einführung werden zusätzliche jährliche Betriebskosten i.H.v. ca. 0,76 Mio. Euro anfallen. Darin enthalten sind zusätzliche betriebliche Leistungen sowie zusätzlicher Personalbedarf. Hierin sind außerdem Leistungen für BAG-Unterstützungen und Durchführungen der Gebrauchstauglichkeitsprüfungen enthalten.

13. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bei den bereits zugelassenen EEMD-Anbietern?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

14. Verstößt die geplante Einführung eines verpflichtenden MED bei gleichzeitiger Absenkung der Vergütung gegen das Prinzip der Investitionssicherheit bereits akkreditierter Anbieter, und wird ein vorhandener Vertrauenstatbestand verletzt?

Nein.

15. Hat die Bundesregierung geprüft, ob die geplante Einführung eines verpflichtenden MED gegen wettbewerbsrechtliche Vorgaben der Europäischen Union bzw. der Bundesrepublik Deutschland verstößt, insbesondere im Hinblick auf die Chancengleichheit öffentlicher und privater Unternehmen im Wettbewerb oder auch die Chancengleichheit von bereits akkreditierten EEMD-Anbietern und neuen EEMD-Anbietern im Wettbewerb, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
16. Hat die Bundesregierung etwaige Schadenersatzforderungen bereits akkreditierter EEMD-Anbieter geprüft, bzw. wie bewertet sie das entsprechende Haftungsrisiko?
17. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, etwaige negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen der EEMD-Anbieter aufgrund der Einführung eines zentralen MED abzumildern, und wie bewertet sie in diesem Kontext den Vorschlag bereits akkreditierter EEMD-Anbieter, ein Wahlrecht einzuführen zwischen der Abnahme des zentralen MED und der Erbringung der Dienstleistung durch die Anbieter selbst?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchführung der Berechnung der Maut durch das BAG und die Möglichkeit der Beauftragung des Betreibers des Lkw-Mautsystems mit der Durchführung der Berechnung wurde rechtlich geprüft. Sie ist mit Europarecht vereinbar. Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 sieht ausdrücklich die Möglichkeit vor, dass die Berechnung der Maut durch die für die Mauterhebung zuständigen Behörden oder durch die EEMD-Anbieter erfolgt. Die Berechnung durch den Mauterheber wird in ähnlicher Form auch in anderen europäischen Staaten umgesetzt und war im Rahmen der Einführung des EEMD in Deutschland und auch im Kontext des aktuellen Gesetzgebungsverfahrens von EEMD-Anbietern gefordert worden, weil es den Markteintritt neuer Anbieter erleichtert und die Komplexität der Systeme reduziert.

Es liegt auch kein Verstoß gegen die EU-Wettbewerbsregeln vor. Durch den MED werden die Wettbewerbsbedingungen für den EEMD in Deutschland nachhaltig verbessert. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Der MED bietet allen Beteiligten Vorteile. Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen. Ein Wahlrecht ist aus Gründen der Gleichbehandlung aller EEMD-Anbieter nicht dauerhaft vorgesehen. Darüber hinaus würde ein Wahlrecht von EEMD-Anbietern zu höheren Kosten für die Mauterhebung in Deutschland führen.

18. Wie garantiert die Bundesregierung die Neutralität der geplanten EEMD-Vermittlungsstelle, wenn diese bei einer bundeseigenen Behörde angesiedelt wird?

Im Rahmen der Umsetzung der neuen EEMD-Richtlinie (EU) 2019/520 soll die Möglichkeit eröffnet werden, die Vermittlungsstelle künftig nicht mehr einem Privaten zu übertragen, sondern dauerhaft einer Institution mit Erfahrung im Bereich der Streitschlichtung oder Regulierung. Eine etwaige Übertragung der EEMD-Vermittlungsstelle auf eine Behörde beeinträchtigt die gesetzlich vorgeschriebene Unabhängigkeit der Vermittlungsstelle nicht.

Die Bundesregierung wird die Neutralität der Vermittlungsstelle im Falle einer Ansiedlung bei einer bundeseigenen Behörde nach den bewährten Grundsätzen der personellen und institutionellen Unabhängigkeit gewährleisten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.