

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 6. Oktober 2009

über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2009) 7547)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/750/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2004/52/EG legt die Kommission die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS — European Electronic Toll Service) nach dem in Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie genannten Verfahren fest.
- (2) Ein einziger Vertrag mit einem EETS-Anbieter sollte es den EETS-Nutzern entsprechend Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG ermöglichen, ihre Maut in allen EETS-Gebieten des europäischen Straßennetzes zu bezahlen, unter anderem mittels eines einzigen Bordgeräts (OBE — On-board equipment), das in allen EETS-Gebieten verwendet werden kann.
- (3) Diese Entscheidung betrifft den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten, Mauterhebern, Diensteanbietern und Straßenbenutzern im Interesse eines korrekten Mautbuchungsnachweises, der im Rahmen des EETS vorgeschrieben ist.
- (4) Die Einführung des EETS wird die Verarbeitung personenbezogener Daten mit sich bringen; diese sollte unter strikter Einhaltung der entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften stattfinden, wie sie unter anderem in den Richtlinien 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ und 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ niedergelegt sind.

⁽¹⁾ ABl. L 166 vom 30.4.2004, S. 124.

⁽²⁾ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁽³⁾ 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).

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

- (6) 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 EETS-Gebiets-Vorgabe veröffentlichen.

- (7) Der EETS stützt sich auf die Grundsätze der Transparenz und der effizienten und fairen Preisgestaltung.

- (8) 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-Bereichen die nationalen Vermittlungsstellen konsultieren.

- (9) Eine effiziente Verwaltung eines fairen und diskriminierungsfreien Zugangs zum EETS, bei der unnötiger Verwaltungsaufwand vermieden wird, erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen den Vermittlungsstellen der Mitgliedstaaten ⁽⁴⁾ bei der Anwendung der vorliegenden Gemeinschaftsvorschriften und dem Umgang mit möglichen Beschwerden, was einer eventuellen gerichtlichen Prüfung nicht entgegensteht.

- (10) Die Mauterheber können für verschiedene Nutzer- und/oder Fahrzeugkategorien eine unterschiedliche Tarifgestaltung zugrunde legen, sollten jedoch im Sinne der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt ⁽⁵⁾ (Dienstleistungsrichtlinie) nicht zwischen EETS-Nutzern unterscheiden.

⁽⁴⁾ Die einzelnen Mitgliedstaaten entscheiden über die konkrete Einsetzung und Arbeitsweise einer Vermittlungsstelle; es müssen jedoch die Anforderungen des Kapitels IV erfüllt sein, mit denen sichergestellt wird, dass alle EETS-Anbieter fairen Zugang zu den nationalen EETS-Bereichen erhalten.

⁽⁵⁾ ABl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36.

- (11) Die von EETS-Nutzern zu zahlende Maut sollte nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut liegen.
- (12) Im nationalen oder lokalen Bereich können die Mauterheber eigene nationale oder lokale Dienste auf der Grundlage manueller, automatischer oder elektronischer Systeme aufrechterhalten oder einführen. Der EETS ist ein Dienst, der die nationalen bzw. lokalen elektronischen Mauterhebungsdienste der Mitgliedstaaten ergänzt; in den Mitgliedstaaten, in denen Mautsysteme existieren, sollten die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, damit verstärkt elektronische Systeme verwendet werden, und es sollte angestrebt werden, dass an jeder Mautstelle mindestens 50 % der Fahrzeuge elektronische Mautsysteme nutzen können.
- (13) Die Grundsätze zur Mauterhebung stützen sich auf EU-Recht, auf nationale oder auf lokale Vorschriften, für deren Umsetzung die Mauterheber zuständig sind. Jeder Mitgliedstaat sollte nicht diskriminierende Bestimmungen zur Kontrolle der Mautbuchungsnachweise erlassen, gegebenenfalls im Einklang mit den EU-Vorschriften. Der EETS sollte interoperable Mittel vorsehen, die eine Überprüfung der Korrektheit der Mautbuchungsbelege von Fahrzeugen ermöglichen, bei denen davon auszugehen ist, dass sie den EETS nutzen.
- (14) Die Mauttechnologie ermöglicht es, die Erhebung der Maut ohne physische Barrieren zu garantieren, was im Interesse der Straßenverkehrssicherheit liegt und der Staubildung entgegenwirkt.
- (15) Mauteinnahmen dienen im Allgemeinen der Finanzierung des Baus und der Wartung von Verkehrsinfrastrukturen; Verkehrsunternehmen, die keine Maut zahlen, würden den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft die entsprechenden Finanzmittel vorenthalten und hätten gegenüber den Maut zahlenden Unternehmen einen unlauteren Wettbewerbsvorteil; Mauthinterziehung könnte die Verwirklichung verkehrspolitischer Ziele in den Bereichen Verkehrs- und Staumanagement sowie Umweltschutz behindern.
- (16) Für die gesamte Gemeinschaft sollten grundlegende Anforderungen für den EETS festgelegt werden.
- (17) Der EETS umfasst technische und organisatorische Aspekte. Für beide Aspekte sollten grundlegende Anforderungen festgelegt werden, um die Interoperabilität des EETS in jeder Hinsicht zu ermöglichen. Für die gesamte Gemeinschaft sind technische Spezifikationen erforderlich, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, damit die grundlegenden technischen Anforderungen erfüllt werden.
- (18) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Straßenverkehrsbereich, insbesondere der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾, zu entsprechen, sollten
- die Auftraggeber technische Spezifikationen in die Bekanntmachungen oder sonstigen Unterlagen (wie allgemeine Unterlagen oder Verdingungsunterlagen) für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Technische Spezifikationen können durch Verweis auf bestimmte Dokumente festgelegt werden; im Hinblick darauf ist es erforderlich, technische Spezifikationen zusammenzustellen, die als Referenz dienen können.
- (19) Eine technische Spezifikation im Sinne der Richtlinie 2004/18/EG kann unter anderem durch Verweis auf eine europäische Norm oder eine harmonisierte Norm, auf eine europäische technische Zulassung oder eine gemeinsame technische Spezifikation festgelegt werden. Eine harmonisierte Norm wird von einer europäischen Normenorganisation, z. B. dem Europäischen Komitee für Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) oder dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI), im Auftrag der Kommission ausgearbeitet; ihre Fundstelle wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht⁽²⁾.
- (20) Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normenorganisationen sollten daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normenorganisationen fortsetzen.
- (21) Zusätzliche technische Spezifikationen oder sonstige Normen könnten zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich werden. Solche Spezifikationen sollten die auf Gemeinschaftsebene harmonisierten EETS-Anforderungen ergänzen.
- (22) Die Verfahren zur Beurteilung der Konformität von EETS-Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen und ihrer Gebrauchstauglichkeit sollten auf den Modulen beruhen, die im Beschluss Nr. 768/2008/EWG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden. Diese Verfahren sollten die notifizierten Stellen in die Lage versetzen, die Konformität von EETS-Interoperabilitätskomponenten mit den Spezifikationen und ihre Gebrauchstauglichkeit zu beurteilen, um sicherzugehen, dass die Ergebnisse für die Auslegungs-, die Bau- und die Inbetriebnahmephase sowie für den Betrieb den geltenden allgemeinen, technischen und betriebsbezogenen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller sollten auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können.

⁽¹⁾ Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114).

⁽²⁾ Die wichtigsten Elemente des neuen Konzepts wurden in der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung festgelegt (ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1).

⁽³⁾ Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

(23) Die notifizierten Stellen sollten ihre Entscheidungen so eng wie möglich abstimmen.

(24) Die Konformität mit den Spezifikationen könnte möglicherweise nicht ausreichen, um die betriebliche Interoperabilität in der Praxis sicherzustellen; daher ist ein CE-Zeichen notwendig, das die Gebrauchstauglichkeit bescheinigt.

(25) Gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 2004/52/EG trifft die Kommission Entscheidungen über die Merkmale des EETS im Einklang mit dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽¹⁾. Gegebenenfalls kann der Anhang der Richtlinie 2004/52/EG aus technischen Gründen nach dem in Artikel 5 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Verfahren geändert werden.

(26) Die vorliegende Entscheidung stützt sich auf Arbeiten europaweiter, von der Kommission unterstützter Forschungsprojekte⁽²⁾, an denen wichtige Interessengruppen beteiligt waren, und von der Kommission eingesetzter Expertengruppen, mit denen Gegenstand und Organisationsstruktur des EETS genau bestimmt werden sollten.

(27) Angesichts der Bedeutung der Einführung des EETS ist es zweckdienlich, dass die Kommission 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Entscheidung eine Überprüfung vornimmt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Halbzeitüberprüfung der Fortschritte bei der EETS-Einführung sollte die Kommission, unterstützt vom Ausschuss für elektronische Maut, gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen vorschlagen.

(28) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG eingesetzten Ausschusses für elektronische Maut —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

(1) In dieser Entscheidung werden die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) festgelegt.

Es werden die technischen Spezifikationen und Anforderungen sowie die vertraglichen Regeln für die Bereitstellung des EETS dargelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

⁽²⁾ CESARE und RCI.

(2) Diese Entscheidung enthält Rechte und Verpflichtungen für EETS-Anbieter, Mauterheber und EETS-Nutzer.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Entscheidung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „EETS-Gebiet“: ein Mautgebiet, für den die Richtlinie 2004/52/EG gilt;
- b) „EETS-Anbieter“: eine Rechtsperson, die die Anforderungen des Artikels 3 erfüllt, in ihrem Niederlassungsmitgliedstaat registriert ist und einem EETS-Nutzer Zugang zum EETS gewährt;
- c) „EETS-Nutzer“: eine natürliche oder juristische Person, die mit einem EETS-Anbieter einen Vertrag schließt, um Zugang zum EETS zu erhalten;
- d) „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;
- e) „Bordgerät“: der vollständige Satz von Hardware- und Softwarekomponenten, der für die Bereitstellung des EETS erforderlich ist und der für die Sammlung, Speicherung und Verarbeitung sowie den Fernempfang und die Fernübertragung von Daten in einem Fahrzeug eingebaut ist;
- f) „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;
- g) „Gebührenklasse“: die Gruppe von Fahrzeugen, die von einem Mauterheber gleich behandelt wird;
- h) „Gebührenregelung“: die Zuordnung der zu zahlenden Mautgebühren zu Gebührenklassen durch einen Mauterheber;
- i) „technische Spezifikation“: eine Spezifikation gemäß Artikel 23 und gemäß Anhang VI der Richtlinie 2004/18/EG;
- j) „Maut“: eine Gebühr, Steuer oder Abgabe, die im Zusammenhang mit dem Verkehr eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet erhoben wird;
- k) „Mauterheber“: eine öffentliche oder private Stelle, die für den Verkehr von Fahrzeugen in einem EETS-Gebiet Maut erhebt;

- l) „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;
- m) „Mautbuchungsnachweis“: eine Meldung an den Mauterheber, in der der Verkehr eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet entsprechend dem zwischen dem Mautdiensteanbieter und dem Mauterheber vereinbarten Format bestätigt wird;
- n) „Mautgebiet“: ein Teil des Gebiets der EU, ein Teil des europäischen Straßennetzes oder ein Bauwerk/eine Einrichtung wie ein Tunnel, eine Brücke oder eine Fähre, für den/das/die Maut erhoben wird;
- o) „Mautsystem“: Gesamtheit der Regeln, einschließlich der Durchsetzungsvorschriften, für die Erhebung der Maut in einem Mautgebiet;
- p) „Mauttransaktion“: eine Handlung oder eine Reihe von Handlungen, bei denen ein Mautbuchungsnachweis an den Mauterheber übermittelt wird;
- q) „Parameter für die Fahrzeugklassifizierung“: Informationen zum Fahrzeug, anhand derer — auf der Grundlage der Maut-Basisdaten — die Maut berechnet wird.

KAPITEL II

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 3

Anforderungen an die EETS-Anbieter

Die EETS-Anbieter lassen sich in einem Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen sind, registrieren; die Registrierung ist vorzunehmen, wenn die Anbieter folgende Bedingungen erfüllen:

- Sie sind gemäß der Norm EN ISO 9001 oder einer gleichwertigen Norm zertifiziert.
- Sie weisen nach, dass sie über die technische Ausrüstung und über die EG-Erklärung oder das EG-Zertifikat zur Bescheinigung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten gemäß Punkt 1 des Anhangs IV dieser Entscheidung verfügen.
- Sie weisen ihre Befähigung zur Bereitstellung elektronischer Mautdienste oder Kompetenz in dafür relevanten Bereichen nach.
- Sie verfügen über eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit.
- Sie verfügen über einen globalen Risikomanagementplan, der mindestens alle zwei Jahre im Rahmen eines Audits geprüft wird.
- Sie bieten Gewähr für Zuverlässigkeit.

Artikel 4

Rechte und Pflichten der EETS-Anbieter

- Die EETS-Anbieter schließen innerhalb von 24 Monaten nach ihrer Registrierung gemäß Artikel 19 EETS-Verträge über sämtliche EETS-Gebiete ab.

Jeder EETS-Anbieter muss zu jedem Zeitpunkt sämtliche EETS-Gebiete abdecken. Sollten die EETS-Gebiete sich ändern oder sollte aus einem anderen Grund keine vollständige Abdeckung mehr gegeben sein, stellt er diese innerhalb von sechs Monaten wieder her.

- Die EETS-Anbieter unterrichten die EETS-Nutzer über ihre Abdeckung der EETS-Gebiete und gegebenenfalls Änderungen dieser Abdeckung.

Die EETS-Anbieter übermitteln dem Mitgliedstaat, in dem sie registriert sind, jährlich eine Erklärung über die von ihnen abgedeckten EETS-Gebiete.

- Erforderlichenfalls stellen die EETS-Anbieter den EETS-Nutzern Bordgeräte zur Verfügung, die den in dieser Entscheidung festgelegten technischen Anforderungen entsprechen. Sie müssen nachweisen, dass die Anforderungen erfüllt werden.

- Die EETS-Anbieter überwachen die Qualität ihrer Dienstleistung. Sie verfügen über geprüfte Betriebsprozesse, die bei Leistungsproblemen oder Integritätsverletzungen geeignete Maßnahmen vorsehen.

- Die EETS-Anbieter bieten angemessene Dienste und technische Unterstützung an, um die korrekte individuelle Einstellung der Bordgeräte sicherzustellen. Sie sind für die in den Bordgeräten oder in ihrem Informationssystem gespeicherten unveränderlichen Parameter für die Fahrzeugklassifizierung verantwortlich. Die variablen Parameter für die Fahrzeugklassifizierung, die sich von einer Fahrt zur anderen oder während einer Fahrt ändern können und im Fahrzeug selbst eingegeben werden können, müssen über eine geeignete Benutzer-Schnittstelle zu konfigurieren sein.

- Die EETS-Anbieter führen Listen von gesperrten Bordgeräten, die im Zusammenhang mit ihren EETS-Verträgen mit EETS-Nutzern stehen. Diese Listen sind unter strenger Einhaltung der Gemeinschaftsvorschriften für den Schutz personenbezogener Daten zu führen, wie sie unter anderem in den Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG niedergelegt sind.

- Die EETS-Anbieter machen den EETS-Nutzern ihre Vertragspolitik bekannt.

- Bei der Erstellung der Rechnungen für die einzelnen EETS-Nutzer trennen die EETS-Anbieter klar die Dienstleistungsentgelte des Anbieters von der angefallenen Maut, und es sind — es sei denn, der Nutzer entscheidet sich dagegen — zumindest Zeitpunkt und Ort des Anfalls der Maut sowie die für die Nutzer relevante Zusammensetzung der Maut anzugeben.

(9) Die EETS-Anbieter unterrichten die EETS-Nutzer so rasch wie möglich über das etwaige Fehlen von Mautbuchungsnachweisen auf ihrem Konto und bieten, soweit möglich, die Gelegenheit, diesen Zustand zu beheben, bevor Durchsetzungsmaßnahmen ergriffen werden.

(10) Die EETS-Anbieter arbeiten bei der Durchsetzung der Vorschriften mit den Mauterhebern zusammen.

Artikel 5

Rechte und Pflichten der Mauterheber

(1) Entspricht ein EETS-Gebiet nicht den technischen und verfahrensmäßigen EETS-Interoperabilitätsanforderungen der Richtlinie 2004/52/EG und dieser Entscheidung, beurteilt der zuständige Mauterheber das Problem gemeinsam mit den Beteiligten und ergreift — soweit er dafür zuständig ist — Korrekturmaßnahmen, um die EETS-Interoperabilität des Mautsystems zu gewährleisten. Gegebenenfalls informiert der Mauterheber den Mitgliedstaat, damit das in Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a genannte Register aktualisiert wird.

(2) Jeder Mauterheber erstellt und aktualisiert im Einklang mit Anhang I Vorgaben für ein EETS-Gebiet, in denen die allgemeinen Bedingungen für den Zugang der EETS-Anbieter zu seinen Mautgebieten dargelegt sind.

(3) 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 allgemeinen Bedingungen maßgebend, die in den Vorgaben für das EETS-Gebiet dargelegt sind, wobei die Verhandlungen möglichst innerhalb des in Artikel 4 Absatz 1 genannten zeitlichen Rahmens abzuschließen sind; sie kann ferner besonderen Vertragsbedingungen unterliegen.

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

(4) Die Maut, die Mauterheber den EETS-Nutzern berechnen, darf nicht über der jeweiligen nationalen bzw. lokalen Maut liegen.

(5) Mauterheber akzeptieren in ihren EETS-Gebieten von den EETS-Anbietern, mit denen sie einen Vertrag geschlossen haben, alle funktionsfähigen Bordgeräte, die gemäß Anhang IV zertifiziert und nicht auf einer Liste gesperrter Bordgeräte gemäß Artikel 7 Absatz 3 angeführt sind.

Die Mauterheber führen auf ihren Internetseiten eine leicht zugängliche öffentliche Liste aller EETS-Anbieter, mit denen sie einen Vertrag abgeschlossen haben.

(6) Ein Mauterheber kann einen EETS-Anbieter zur Zusammenarbeit bei unangekündigten, eingehenden Überprüfungen

des Mautsystems auffordern, in deren Rahmen Fahrzeuge überprüft werden, die in den EETS-Gebieten des Mauterhebers verkehren oder in jüngster Zeit verkehrt sind. Die Anzahl der Fahrzeuge, die im Verlauf eines Jahres im Zusammenhang mit einem bestimmten EETS-Anbieter solchen Überprüfungen unterzogen wird, muss im Verhältnis zu dem durchschnittlichen jährlichen Verkehrsaufkommen des EETS-Anbieters in den EETS-Gebieten des Mauterhebers oder den entsprechenden Verkehrsprognosen stehen.

(7) Wird festgestellt, dass der EETS durch Verschulden des Mauterhebers nicht funktioniert, sorgt dieser für einen Behelfsbetrieb, bei dem Fahrzeuge mit den in Absatz 5 genannten Geräten sicher und mit so geringer Verzögerung wie möglich verkehren können, ohne dass ihnen eine Gebührenhinterziehung angelastet wird.

(8) Die Mauterheber arbeiten auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung mit EETS-Anbietern und/oder Herstellern und/oder notifizierten Stellen zusammen, um die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten in ihren Mautgebieten zu prüfen.

Artikel 6

Maut-Basisdaten

Die Mauterheber teilen den Mitgliedstaaten, in denen ihre Mautgebiete liegen, jede Änderung ihrer Maut-Basisdaten mit, unter anderem im Zusammenhang mit

- a) der Festlegung des EETS-Gebiets, insbesondere in Bezug auf dessen geografische Ausdehnung und die Infrastrukturen, für die Maut erhoben wird;
- b) der Art der Maut und den Erhebungsprinzipien;
- c) den Fahrzeugen, für die Maut erhoben wird;
- d) den Parametern für die Fahrzeugklassifizierung (z. B. Anzahl der Achsen, höchstzulässige Anhängelast, Aufhängungsart etc.) und ihrer Zuordnung zur Gebührenstruktur des Mauterhebers;
- e) den geforderten Mautbuchungsnachweisen.

Artikel 7

Maut

(1) Die Maut wird vom Mauterheber unter anderem auf der Grundlage der Klassifizierung des jeweiligen Fahrzeugs festgelegt. Die Klassifizierung eines Fahrzeugs wird anhand der in Anhang VI enthaltenen 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 im Sinne des Artikels 4 Absatz 6 erhalten, haftet der EETS-Anbieter nicht für durch die Verwendung solcher gesperrter Bordgeräte eventuell noch angefallene Maut. Mauterheber und EETS-Anbieter vereinbaren die Anzahl der Einträge in die Liste gesperrter OBE, 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.

Artikel 8

Buchführung

Leistet eine Stelle sowohl die Dienste eines Mauterhebers als auch die Dienste eines EETS-Anbieters, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass nach Tätigkeit getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden und Quersubventionen zwischen den beiden Tätigkeitsbereichen nicht möglich sind.

Die Buchführungssysteme für die Tätigkeiten eines Mauterhebers und die Tätigkeiten eines EETS-Anbieters sind von der Buchführung über etwaige andere Tätigkeiten getrennt zu halten, so dass eine eindeutige Bewertung von Kosten und Nutzen im Zusammenhang mit der Bereitstellung des EETS vorgenommen werden kann.

Artikel 9

Rechte und Pflichten der EETS-Nutzer

(1) EETS-Nutzer können den EETS über einen EETS-Anbieter abonnieren, wobei die Staatsangehörigkeit, der Staat des Wohnsitzes bzw. der Niederlassung und der Staat, in dem das Fahrzeug registriert ist, keine Rolle spielen. Bei Vertragsabschluss sind die EETS-Nutzer angemessen über die Behandlung ihrer personenbezogenen Daten zu informieren sowie über ihre Rechte aufgrund der geltenden Datenschutzvorschriften.

(2) EETS-Nutzer stellen sicher, dass alle gegenüber dem EETS-Anbieter gemachten Angaben zu Nutzer und Fahrzeug korrekt sind.

(3) EETS-Nutzer treffen alle Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass das Bordgerät ihres Fahrzeugs während des Verkehrs in einem EETS-Gebiet funktionsfähig ist.

(4) EETS-Nutzer müssen Bordgeräte entsprechend den Anweisungen der EETS-Anbieter benutzen, insbesondere im Zusammenhang mit der Angabe der variablen Fahrzeugparameter.

(5) Mit der Zahlung der Maut an seinen EETS-Anbieter erfüllt der EETS-Nutzer seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem zuständigen Mauterheber.

KAPITEL III

VERMITTLUNGSSTELLE

Artikel 10

Einrichtung und Funktion

(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 Mautgebiet auf seinem Hoheitsgebiet verfügen, und EETS-Anbietern, die mit diesen Verträge geschlossen haben oder in Vertragsverhandlungen stehen, zu erleichtern. Die Vermittlungsstelle ist insbesondere befugt, zu prüfen, ob die Vertragsbedingungen, die ein Mauterheber EETS-Anbietern auferlegt, keine Diskriminierung beinhalten und Kosten und Risiken der Vertragsparteien korrekt widerspiegeln.

(2) Der jeweilige Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass seine Vermittlungsstelle in ihrer Organisation und Rechtsform unabhängig von den gewerblichen Interessen des Mauterhebers und des EETS-Anbieters ist.

Artikel 11

Vermittlungsverfahren

(1) Die Mauterheber und die EETS-Anbieter ersuchen die zuständige Vermittlungsstelle bei jeder Streitigkeit im Zusammenhang mit einem Vertrag oder den Vertragsverhandlungen um Vermittlung.

(2) Die Vermittlungsstelle gibt innerhalb eines Monats nach Eingang eines Antrags auf Vermittlung an, ob ihr alle für die Vermittlung erforderlichen Unterlagen vorliegen.

(3) Die Vermittlungsstelle nimmt spätestens sechs Monate nach Eingang eines Antrags auf Vermittlung zu der Streitigkeit Stellung.

(4) Zur Erleichterung ihrer Arbeit ermächtigen die Mitgliedstaaten die Vermittlungsstellen, bei Mauterhebern, EETS-Anbietern und Dritten, die an der Bereitstellung des EETS im jeweiligen Mitgliedstaat beteiligt sind, relevante Informationen anzufordern.

(5) Die nationalen Vermittlungsstellen tauschen untereinander Informationen über ihre Arbeit, Grundsätze und konkrete Vorgehensweisen aus.

KAPITEL IV

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

Artikel 12

Einheit und Kontinuität des Dienstes

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der EETS den EETS-Nutzern als ein einheitlicher, kontinuierlicher Dienst zur Verfügung steht. Dies bedeutet,

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

Artikel 13

Anforderungen an den EETS

- (1) Der EETS muss den grundlegenden Anforderungen in Anhang III entsprechen.
- (2) Abgesehen von der Erhebung der Maut sollten die EETS-Bordgeräte in Zukunft die Implementierung anderer ortsbezogener Dienste ermöglichen. Der Einsatz von EETS-Bordgeräten für andere Dienste darf in keinem Mautgebiet die Mauttransaktionen beeinträchtigen.

Artikel 14

Interoperabilitätskomponenten

- (1) Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen, müssen die Anforderungen des Anhangs II erfüllen.

Die Mitgliedstaaten gehen bei Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen, davon aus, dass sie die jeweiligen grundlegenden Anforderungen erfüllen.

- (2) Die Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen und/oder der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten ist gemäß Anhang IV vorzunehmen.

EETS-Interoperabilitätskomponenten können das CE-Zeichen tragen, wenn für sie eine EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt.

- (3) Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitserklärungen sind vom Hersteller der Interoperabilitätskomponenten, dem EETS-Anbieter oder einem Bevollmächtigten entsprechend Anhang IV zu erstellen.

Der Inhalt der Erklärungen muss Teil 3 des Anhangs IV entsprechen.

- (4) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im EETS nicht unter Berufung auf diese Entscheidung verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten das CE-Zeichen tragen oder eine EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für sie vorliegt. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens

zur Prüfung der Konformität mit den Spezifikationen und/oder der Gebrauchstauglichkeit erfolgt sind.

- (5) Werden technische EETS-Spezifikationen nach der Verabschiedung dieser Entscheidung veröffentlicht, prüft die Kommission ihre Anwendbarkeit nach dem Verfahren in Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2004/52/EG.

KAPITEL V

SCHUTZKLAUSELN

Artikel 15

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

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

- (2) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien so rasch wie möglich.

- a) Kommt die Kommission nach dieser Konsultation zu dem Schluss, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie unverzüglich den betroffenen Mitgliedstaat und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.
- b) Kommt die Kommission nach der Konsultation der betroffenen Parteien zu dem Schluss, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie unverzüglich den betroffenen Mitgliedstaat, den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten und die übrigen Mitgliedstaaten darüber.

- (3) Erfüllen Interoperabilitätskomponenten, die das CE-Zeichen tragen, nicht die Interoperabilitätsanforderungen, verlangt der zuständige Mitgliedstaat vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten, die Konformität und/oder Gebrauchstauglichkeit der jeweiligen Interoperabilitätskomponente entsprechend den Vorschriften dieses Mitgliedstaates herzustellen, und unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon.

Artikel 16

Jede Entscheidung betreffend die Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten und jede Entscheidung gemäß Artikel 15 ist eingehend zu begründen. Sie ist der betroffenen Partei so rasch wie möglich unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsbehelfe mitzuteilen.

KAPITEL VI

VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN**Artikel 17****Notifizierte Stellen**

(1) Die Mitgliedstaaten nennen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, das Verfahren zur Beurteilung der Konformität mit Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit gemäß Anhang IV durchzuführen oder zu überwachen, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erteilten Kennnummern an. Die Kommission veröffentlicht die Liste dieser Stellen mit Angabe ihrer Kennnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche im *Amtsblatt der Europäischen Union* und aktualisiert sie regelmäßig.

(2) Bei der Beurteilung der zu notifizierenden Stellen wenden die Mitgliedstaaten die in Anhang V genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.

(3) Die Mitgliedstaaten entziehen einer Stelle die Zulassung, wenn diese die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat notifizierte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so wird der Ausschuss für elektronische Maut mit der Angelegenheit befasst, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt. Die Kommission unterrichtet den jeweiligen Mitgliedstaat auf der Grundlage der Stellungnahme des Ausschusses über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die notifizierte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

Artikel 18**Koordinierungsgruppe**

Eine Koordinierungsgruppe für die nach Artikel 17 Absatz 1 dieser Entscheidung notifizierte Stellen (nachstehend „Koordinierungsgruppe“) wird gemäß der Geschäftsordnung des Ausschusses für elektronische Maut als Arbeitsgruppe dieses Ausschusses eingesetzt.

Die Koordinierungsgruppe erstellt und aktualisiert eine umfassende Liste von Normen, technischen Spezifikationen und sonstigen Schriftstücken normativen Charakters, anhand derer die Konformität mit Spezifikationen und die Gebrauchstauglichkeit von EETS-Interoperabilitätskomponenten beurteilt werden kann. Die Koordinierungsgruppe dient als Forum für die Erörterung von Problemen, die im Zusammenhang mit den Verfahren zur Beurteilung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit auftreten können, und für die Vorlage entsprechender Lösungsvorschläge.

Artikel 19**Register**

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

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

- den entsprechenden Mauterhebern,
- den verwendeten Mauttechnologien,
- den Maut-Basisdaten,
- den Vorgaben für das EETS-Gebiet,

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

Die Mitgliedstaaten müssen unter Berücksichtigung von Anhang VI Punkt 3 und 4 Änderungen im Register der Mauterheber unmittelbar nach dem Beschluss über die Änderungen vornehmen, gegebenenfalls auch am Tag ihres Wirksamwerdens;

b) EETS-Anbieter, die er gemäß Artikel 3 registriert hat.

Soweit nichts anderes vorgeschrieben ist, überprüfen die Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich, dass die Anforderungen a, d, e und f des Artikels 3 sowie Artikel 4 Absatz 2 noch erfüllt sind, und aktualisieren das Register entsprechend. Das Register enthält ferner die Schlussfolgerungen des Audits gemäß Artikel 3 Buchstabe e. 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 innerhalb von neun Monaten nach Inkrafttreten dieser Entscheidung 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. Eventuelle Unstimmigkeiten bezüglich der Situation in einem Mitgliedstaat sind dem Mitgliedstaat, in dem der jeweilige Anbieter registriert ist, sowie der Kommission mitzuteilen.

KAPITEL VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 20

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 der Richtlinie 2004/52/EG oder dieser Entscheidung 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.

Artikel 21

Bericht

Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Entscheidung legt die Kommission einen Bericht über den Stand der Einführung des EETS vor.

Artikel 22

Adressaten

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 6. Oktober 2009

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

ANHANG I

INHALT DER VORGABEN FÜR DAS EETS-GEBIET

Das Dokument muss folgende Angaben enthalten:

1. einen Abschnitt zu den Anforderungen an EETS-Anbieter, der mindestens die von diesen zu zahlenden festen Gebühren auf der Grundlage der Kosten der Mauterheber für die Bereitstellung, den Betrieb und die Erhaltung eines EETS-konformen Systems in ihrem Mautgebiet beinhaltet, sofern diese Kosten nicht in der Maut enthalten sind.

Dieser kann auch Bestimmungen zu einer Bankgarantie oder einem gleichwertigen Finanzinstrument enthalten, dessen Betrag die durchschnittlich monatlich von dem EETS-Anbieter für das jeweilige Mautgebiet gezahlte Summe für Mauttransaktionen nicht überschreiten darf. Dieser Betrag wird auf der Grundlage der im vorausgegangenen Jahr von dem EETS-Anbieter für das jeweilige Mautgebiet insgesamt gezahlten Summe für Mauttransaktionen bestimmt. Für neu hinzukommende Unternehmen wird der Betrag auf der Grundlage der erwarteten monatlichen Durchschnittssumme für Mauttransaktionen festgelegt, die der EETS-Anbieter aufgrund der Anzahl seiner Verträge und der in seinem Geschäftsplan veranschlagten durchschnittlichen Maut je Vertrag für das jeweilige Mautgebiet zahlen dürfte.

2. einen Abschnitt zur Verfahrensregelung, die nicht diskriminierend sein darf und mindestens Folgendes umfassen muss:
 - a) ein Mauttransaktionskonzept (Genehmigungsparameter, Maut-Basisdaten, schwarze Listen etc.);
 - b) Verfahren und Dienstgütevereinbarung (z. B. über das Format für die Übermittlung der Daten des Mautbuchungsnachweises, die Termine und die Häufigkeit der Übermittlung dieser Daten, den akzeptierten Prozentsatz nicht bzw. nicht in korrekter Höhe gezahlter Maut, die Richtigkeit der Daten des Mautbuchungsnachweises, das Betriebsbereitschaftsniveau etc.);
 - c) die Fakturierungsgrundsätze;
 - d) die Zahlungsgrundsätze;
 - e) die Geschäftsbedingungen, die in bilateralen Verhandlungen zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter zu vereinbaren sind, einschließlich der Anforderungen an die Dienstleistungsqualität.

ANHANG II

AUFGABEN DER EETS-BETEILIGTEN UND SCHNITTSTELLEN

1. Im Rahmen des EETS-Systems interagieren die EETS-Nutzer nicht unmittelbar mit den Mauterhebern. Die Interaktion zwischen EETS-Nutzern und EETS-Anbietern (oder ihrem OBE — On-board equipment) kann anbieterspezifisch sein, sofern dies die Interoperabilität des EETS nicht beeinträchtigt.
2. Es existieren zwei Kategorien elektronischer Schnittstellen zwischen EETS-Anbietern und Mauterhebern: straßenseitige elektronische Schnittstellen zwischen dem OBE der EETS-Anbieter und der ortsfesten oder mobilen Ausrüstung der Mauterheber und elektronische Schnittstellen zwischen den jeweiligen Systemen für die betriebliche Abwicklung.
3. Die standardisierten straßenseitigen Schnittstellen zwischen den OBE und der ortsfesten oder mobilen Ausrüstung der Mauterheber müssen mindestens Folgendes ermöglichen:
 - a) DSRC (Dedicated Short-Range Communication)-Mauttransaktionen;
 - b) Transaktionen zur Konformitätsprüfung in Echtzeit;
 - c) gegebenenfalls die Übermittlung zusätzlicher Lokalisierungsdaten.

In den OBE der EETS-Anbieter müssen alle drei Schnittstellen implementiert sein. Die Mauterheber können entsprechend ihren Vorgaben einige oder all diese Schnittstellen in ihre ortsfeste oder mobile straßenseitige Ausrüstung integrieren.

4. Alle EETS-Anbieter müssen mindestens die nachstehend aufgeführten standardisierten Schnittstellen für die betriebliche Abwicklung implementieren. Die Mauterheber müssen alle Schnittstellen implementieren, haben jedoch die Möglichkeit, nur die GNSS- oder nur die DSRC-Gebührenerfassung zu unterstützen.
 - a) Austausch der Daten des Mautbuchungsnachweises zwischen EETS-Anbietern und Mauterhebern, insbesondere:
 - Übermittlung und Validierung von Mautzahlungsaufforderungen auf der Grundlage der DSRC-Gebührenerfassung,
 - Übermittlung und Validierung von GNSS-Mautbuchungsnachweisen;
 - b) Fakturierung/Zahlung;
 - c) Informationsaustausch für die Behandlung von Ausnahmefällen
 - bei der DSRC-Gebührenerfassung,
 - bei der GNSS-Gebührenerfassung;
 - d) Austausch von schwarzen Listen des EETS;
 - e) Austausch vertrauenswürdiger Objekte;
 - f) Übermittlung von Maut-Basisdaten von Mauterhebern an EETS-Anbieter.

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. **Allgemeine Vorschriften**1.1 *Sicherheit und Gesundheitsschutz*

Die für die Betätigung durch die Nutzer vorgesehenen Geräte müssen so konzipiert sein, dass ihr sicheres Funktionieren oder die Gesundheit und Sicherheit der Nutzer nicht beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die den Anweisungen nicht entspricht.

1.2 *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Bei der Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der ortsfesten und mobilen Komponenten, die zum Funktionieren des EETS beitragen, muss deren Funktionsfähigkeit unter den vorgesehenen Bedingungen gewährleistet sein.

Der EETS muss so konzipiert sein, dass das System weiter funktionieren kann — gegebenenfalls im Behelfsbetrieb und mit so geringer Verzögerung wie möglich für die EETS-Nutzer — wenn bei Komponenten eine Funktionsstörung eintritt oder Komponenten ausfallen.

1.3 *Umweltschutz*

Bordgeräte und Bodeninfrastrukturen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Geräten und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.4 *Technische Kompatibilität*

An den Schnittstellen zwischen der Ausrüstung von EETS-Anbietern und Mauterhebern im Rahmen des EETS müssen die technischen Merkmale der Ausrüstung beider Seiten kompatibel sein.

1.5 *Sicherheit und Datenschutz*

1. Im Rahmen des EETS sind Vorkehrungen zum Schutz der Mauterheber, der EETS-Anbieter und der EETS-Nutzer vor Betrug und Missbrauch zu treffen.

2. Das EETS-System muss Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der gespeicherten, verarbeiteten und zwischen Beteiligten im EETS-Umfeld übertragenen Daten enthalten. Durch diese Sicherheitsmaßnahmen sind die Interessen der EETS-Beteiligten vor Schaden zu schützen, der durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnte, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.

2. **Besondere Vorschriften**2.1 *Anforderungen an die Infrastrukturen*2.1.1 *Allgemeines*

2.1.1.1 Im Hinblick auf die gemeinschaftsweite Interoperabilität der in den Mitgliedstaaten bereits eingeführten elektronischen Mautsysteme und der in Zukunft im Rahmen des EETS einzuführenden Systeme für die Nutzer muss das EETS-Teilsystem „Infrastrukturen“ Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2004/52/EG entsprechen.

2.1.1.2 Durch die EETS-Infrastrukturen ist sicherzustellen, dass die Daten des Mautbuchungsnachweises so korrekt sind, wie es in der Mautregelung gefordert wird, damit die Gleichbehandlung der EETS-Nutzer in Bezug auf die Maut und sonstige Gebühren gewährleistet ist (Fairness).

2.1.1.3 Entsprechend den in Anhang II aufgeführten Anforderungen an EETS-Schnittstellen sind gemeinsame Übertragungsprotokolle für die Geräte der Mauterheber und der EETS-Anbieter zu implementieren. Die EETS-Anbieter übermitteln den Mauterhebern über interoperable Kommunikationskanäle gesicherte Informationen über Mauttransaktionen und die Kontrolle/Durchsetzung im Einklang mit den geltenden technischen Spezifikationen.

2.1.1.4 Das EETS-System gibt den Mauterhebern die Mittel an die Hand, um leicht und eindeutig feststellen zu können, ob ein in ihrem Mautgebiet verkehrendes Fahrzeug, bei dem davon auszugehen ist, dass es den EETS nutzt, tatsächlich mit einem ordnungsgemäß funktionierenden EETS-OBE ausgerüstet ist, das validiert ist und korrekte Informationen liefert.

- 2.1.1.5 Über das OBE muss es den Mauterhebern möglich sein, den verantwortlichen EETS-Anbieter zu ermitteln. Das OBE überprüft diese Funktion regelmäßig, schaltet sich ab, wenn eine Unregelmäßigkeit entdeckt wird, und unterrichtet, wenn möglich, den EETS-Anbieter von der Anomalie.
- 2.1.1.6 Gegebenenfalls ist bei der Auslegung der EETS-Ausrüstung darauf zu achten, dass die Interoperabilitätskomponenten auf offenen Normen beruhen.
- 2.1.1.7 EETS-Bordgeräte müssen über eine Benutzer-Schnittstelle verfügen, die dem Nutzer anzeigt, ob das OBE ordnungsgemäß funktioniert, sowie über eine Schnittstelle für die Meldung variabler Mautparameter und eine Anzeige für diese Parameter.
- 2.1.1.8 OBE sind sicher einzubauen. Der Einbau muss den Vorschriften für das Sichtfeld ⁽¹⁾ und die Innenausstattung ⁽²⁾ von Fahrzeugen entsprechen.
- 2.1.1.9 Gegebenenfalls unterrichten die Mauterheber die Fahrer durch straßenseitige Schilder oder auf andere Weise darüber, dass eine Maut bzw. Gebühr für den Verkehr eines Fahrzeugs in einem Mautgebiet zu zahlen ist, insbesondere bei der Einfahrt in ein Mautgebiet und beim Verlassen desselben.
- 2.1.2 **Mikrowellengestützte Mautsysteme**
Die mikrowellengestützten Anwendungen des EETS unterstützen
- für die OBE der EETS-Anbieter: sowohl EN 15509 als auch ETSI ES 200674-1 und die entsprechenden Technischen Berichte für die Protokollimplementierung;
 - für die ortsfeste und mobile straßenseitige Ausrüstung der Mauterheber: EN 15509. In Italien kann die ortsfeste und mobile straßenseitige Ausrüstung der Mauterheber stattdessen ETSI ES 200674-1 und die entsprechenden Technischen Berichte für die Protokollimplementierung unterstützen.
- 2.1.3 **Mautsysteme auf der Grundlage des weltweiten Satelliten-Navigationssystems (GNSS)**
Die EETS-Anbieter überwachen die Verfügbarkeit von Satellitenortungs- und - navigationsdaten.
- Sie unterrichten die Mauterheber über eventuelle Schwierigkeiten bei der Feststellung von Daten des Mautbuchungsnachweises aufgrund des Satellitenempfangs. Die Mauterheber verwenden die eingehenden Daten zur Ermittlung von Problembereichen und liefern im Einvernehmen mit den EETS-Anbietern gegebenenfalls zusätzliche Lokalisierungssignale.
- 2.2 **Anforderungen an Betrieb und Management**
1. Der EETS erfüllt die Anforderungen der EU-Vorschriften zum Schutz von Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr. Insbesondere ist die Vereinbarkeit mit den Richtlinien 95/49/EG und 2002/58/EG sicherzustellen.
 2. Mauterheber und EETS-Anbieter erstellen Notfallpläne, um bedeutende Störungen des Verkehrsablaufs bei Nichtverfügbarkeit des EETS zu vermeiden.

⁽¹⁾ Richtlinie 90/630/EWG der Kommission vom 30. Oktober 1990 zur Anpassung der Richtlinie 77/649/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über das Sichtfeld der Fahrer von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. L 341 vom 6.12.1990, S. 20).

⁽²⁾ Richtlinie 2000/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Februar 2000 zur Änderung der Richtlinie 74/60/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Teile im Insassenraum — ausgenommen Innenrückspiegel —, Anordnung der Betätigungseinrichtungen, Dach und Schiebedach, Rückenlehne und hinterer Teil der Sitze) (ABl. L 87 vom 8.4.2000, S. 22).

ANHANG IV

KONFORMITÄT UND GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT VON INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

EG-ERKLÄRUNG

1. Konformität

Zur Beurteilung der Konformität der Interoperabilitätskomponenten (einschließlich der straßenseitigen Geräte und Schnittstellen) mit den in dieser Entscheidung dargelegten Anforderungen und sämtlichen relevanten technischen Spezifikationen wählt der Hersteller der zur Bereitstellung des EETS einzusetzenden Interoperabilitätskomponenten oder dessen Bevollmächtigter Verfahren aus den Modulen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. Im Anschluss daran erstellt er die EG-Konformitätserklärung der Interoperabilitätskomponenten, gegebenenfalls vorbehaltlich des Erhalts einer Prüfbescheinigung einer benannten Stelle.

Je nachdem, welches der Konformitätsbewertungsmodulare des Beschlusses Nr. 768/2008/EG gewählt wurde, enthält die EG-Konformitätserklärung die Beurteilung der Konformität jeder einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch den Hersteller selbst oder durch eine oder mehrere benannte Stellen.

2. Gebrauchstauglichkeit (Interoperabilität des Dienstes)

Die Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten wird durch den Betrieb oder die Verwendung der Komponenten während des laufenden Betriebs beurteilt, wobei diese bestimmungsgemäß in das EETS-Mautsystem der Mauterheber integriert sind, in deren Bereich die Bordgeräte während einer bestimmten Betriebsdauer verkehren werden.

Bei der Durchführung einer solchen Baumusterprüfung durch Betriebsbewährung, mit der die Interoperabilität der Interoperabilitätskomponenten während des Betriebs demonstriert werden soll, muss der Hersteller, der EETS-Anbieter oder ein Bevollmächtigter

- a) entweder unmittelbar mit den Mauterhebern zusammenarbeiten, in deren Bereich die Bordgeräte verkehren werden. In diesem Fall gilt:

Der Hersteller, der EETS-Anbieter oder ein Bevollmächtigter

1. nimmt ein (oder mehrere) für die geplante Produktion repräsentative Muster in Betrieb,
2. überwacht das Verhalten der Interoperabilitätskomponenten während des Betriebs mittels eines Verfahrens, dem die Mauterheber zugestimmt haben und das von ihnen beaufsichtigt wird,
3. legt den Mauterhebern Nachweise vor, dass die Interoperabilitätskomponenten sämtliche Interoperabilitätsanforderungen der Mauterheber erfüllen,
4. erstellt eine Gebrauchstauglichkeitserklärung, vorbehaltlich des Erhalts einer Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung der Mauterheber. Die Gebrauchstauglichkeitserklärung beinhaltet die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit der EETS-Interoperabilitätskomponenten im EETS-Umfeld der Mauterheber durch diese Stellen;

und die Mauterheber haben die Aufgabe,

1. dem Programm zur Validierung durch Betriebsbewährung zuzustimmen,
2. das Verfahren zur Überwachung des Verhaltens während des Betriebs in ihren Mautgebieten zu genehmigen und spezifische Überprüfungen durchzuführen,
3. die Interoperabilität beim Betrieb mit ihrem jeweiligen System zu beurteilen,
4. bei zufriedenstellendem Verhalten der Interoperabilitätskomponenten deren Gebrauchstauglichkeit in ihren Mautgebieten zu bescheinigen;

b) oder einen Antrag an eine notifizierte Stelle stellen. In diesem Fall gilt:

Der Hersteller, der EETS-Anbieter oder ein Bevollmächtigter

1. nimmt ein (oder mehrere) für die geplante Produktion repräsentative Muster in Betrieb,
2. überwacht das Verhalten der Interoperabilitätskomponenten während des Betriebs mittels eines Verfahrens, dem die benannte Stelle zugestimmt hat und das von ihr beaufsichtigt wird (im Einklang mit den entsprechenden Modulen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG),
3. legt der notifizierte Stelle Nachweise vor, dass die Interoperabilitätskomponenten sämtliche Anforderungen dieser Entscheidung erfüllen, einschließlich der Ergebnisse der Prüfung durch Betriebsbewährung,
4. erstellt eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung, vorbehaltlich des Erhalts einer Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung der benannten Stelle. Die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beinhaltet die Bewertung beziehungsweise Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit der EETS-Interoperabilitätskomponenten durch die benannte Stelle für das EETS-Umfeld der ausgewählten Mauterheber und — insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden — im Hinblick auf die technischen (insbesondere funktionalen) Spezifikationen, die zu prüfen sind;

und die notifizierte Stelle hat folgende Aufgaben:

1. Sie berücksichtigt die Konformitätserklärung. Bei der Prüfung durch Betriebsbewährung werden daher die Baumusterspezifikationen, die bereits im Zusammenhang mit der Konformitätserklärung geprüft wurden, nicht erneut bewertet, es sei denn, es gibt Hinweise darauf, dass eventuell aufgetretene Interoperabilitätsprobleme mit diesen Spezifikationen zusammenhängen,
2. sie organisiert die Zusammenarbeit mit den Mauterhebern, die der Hersteller ausgewählt hat,
3. sie prüft die technischen Unterlagen und das Programm zur Validierung durch Betriebsbewährung,
4. sie genehmigt das Verfahren zur Überwachung des Verhaltens während des Betriebs und führt spezifische Überwachungsmaßnahmen durch,
5. sie bewertet die Interoperabilität mit den Systemen und Betriebsprozessen der Mauterheber während des Betriebs,
6. sie erteilt bei zufriedenstellendem Verhalten der Interoperabilitätskomponenten eine Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung,
7. sie veröffentlicht bei nicht zufriedenstellendem Verhalten der Interoperabilitätskomponenten einen Bericht mit Erläuterungen. In dem Bericht sind ferner die Probleme zu erörtern, die infolge der Nichtkonformität der Systeme und Prozesse eines Mauterhebers mit den einschlägigen Normen und technischen Spezifikationen entstehen könnten. Gegebenenfalls enthält der Bericht Empfehlungen für die Lösung der Probleme.

3. Inhalt der EG-Erklärungen

Die EG-Konformitätserklärung und die EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung sowie ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Die Erklärungen müssen in derselben Sprache wie die Betriebsanleitungen abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- a) Bezugnahme auf die Richtlinie;
- b) Name und Anschrift des Herstellers, des EETS-Anbieters oder des in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers oder des Fertigungsbetriebs);
- c) Beschreibung der Interoperabilitätskomponenten (Marke, Typ, Version etc.);

- d) Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität mit den Spezifikationen oder der Gebrauchstauglichkeit verwendet wurde;
 - e) alle einschlägigen Anforderungen, die von den Interoperabilitätskomponenten erfüllt wurden, und insbesondere die Benutzungsbedingungen;
 - f) gegebenenfalls Name und Anschrift der Mauterheber/notifizierten Stellen, die an den Verfahren zur Prüfung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit beteiligt waren;
 - g) gegebenenfalls Angabe der technischen Spezifikationen;
 - h) Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.
-

ANHANG V

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG VON STELLEN

- a) Die Stelle muss nach der Normenreihe EN 45000 akkreditiert sein.
- b) Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind, ausgesetzt sein.
- c) Die Stelle, ihr Leiter und das für die Durchführung der Prüfungen oder die Aufsicht darüber zuständige Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Auslegung, der Herstellung, der Konstruktion, der Vermarktung oder der Instandhaltung der Interoperabilitätskomponenten oder an deren Verwendung beteiligt sein. Dies steht einem Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Stelle nicht entgegen.
- d) Die Stelle muss über die Mittel verfügen oder Zugang zu den Mitteln haben, die erforderlich sind, um die technischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben, die mit den Prüfungen verbunden sind, angemessen durchführen zu können.
- e) Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über
- eine angemessene Fach- und Berufsausbildung,
 - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet,
 - die erforderliche Befähigung zur Abfassung der offiziellen Bescheinigungen, Protokolle und Berichte über die durchgeführten Prüfungen verfügen.
- f) Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
- g) Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Mitgliedstaat aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.
- h) Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen der Richtlinie 2004/52/EG und dieser Entscheidung oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung der Richtlinie Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.
-

ANHANG VI

PARAMETER FÜR DIE FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG**1. Allgemeine Bestimmungen**

- 1.1 Die von dem EETS-System unterstützten Parameter für die Fahrzeugklassifizierung dürfen die Wahl der Gebührenregelung durch die Mauterheber nicht einschränken. Das EETS-System muss so flexibel sein, dass die Klassifizierungsparameter entsprechend dem erwarteten künftigen Bedarf weiterentwickelt werden können.
- 1.2 Die Mauterheber teilen entsprechend Artikel 19 für jede Gebührenregelung, die in einem Mautgebiet in ihrem Zuständigkeitsbereich gilt, mindestens drei Monate vor deren Anwendung mit, wie die verwendeten Parameter für die Fahrzeugklassifizierung den Fahrzeug-Gebührenklassen zugeordnet sind.
- 1.3 Die Mauterheber veröffentlichen entsprechend Artikel 19 für jede Gebührenregelung, die in einem Mautgebiet in ihrem Zuständigkeitsbereich gilt, die Einfügung ihrer Fahrzeug-Gebührenklassen in ihre Gebührenstruktur.

2. Parameter für die Fahrzeugklassifizierung

- 2.1 Unbeschadet der allgemeinen Bestimmung 1.1 können die Mauterheber folgende Parameter zur Klassifizierung der Fahrzeuge verwenden:
 - a) alle messbaren Fahrzeugparameter, die durch ihre straßenseitigen Geräte eindeutig gemessen werden können,
 - b) alle Fahrzeugparameter, die von den Normen EN 15509 und ETSI ES 200674-1 sowie den entsprechenden Technischen Berichten für die Protokollimplementierung unterstützt werden,
 - c) die Fahrzeugparameter, die in Zulassungsdokumenten für Fahrzeuge vorgeschrieben sind ⁽¹⁾, und die Parameter der Norm CEN ISO/TS24534,
 - d) die derzeit im Rahmen von Mautsystemen verwendeten variablen Parameter für die Fahrzeugklassifizierung wie die Anzahl der Achsen (einschließlich Liftachsen), das Vorhandensein eines Anhängers usw.,
 - e) die nachstehenden Umweltparameter:
 - Emissionsklasse des Fahrzeugs, d. h. seine Umwelteinstufung gemäß der Richtlinie 88/77/EWG des Rates ⁽²⁾ und der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾;
 - einen harmonisierten CO₂-Parameter (den harmonisierten Gemeinschaftscode V.7 in den Zulassungsdokumenten der Fahrzeuge).
- 2.2 Das Bordgerät eines Fahrzeugs muss beim Verkehr in einem Mautgebiet in der Lage sein, seine Fahrzeugklassifizierungsparameter und die Informationen zu seinem Status an die Geräte der Mauterheber zur Überwachung des Mautbuchungsnachweises zu übermitteln.

⁽¹⁾ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

⁽²⁾ Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33).

⁽³⁾ Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 8).

3. **Neue Parameter für die Fahrzeugklassifizierung**

Plant ein Mauterheber die Einführung neuer Fahrzeugklassifizierungsparameter, unterrichtet der Mitgliedstaat, in dem der Mauterheber registriert ist, die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon. Die Kommission legt die Angelegenheit dem gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2004/52/EG eingesetzten Ausschuss für elektronische Maut vor und nimmt gemäß dem Verfahren des Artikels 5 Absatz 2 der Richtlinie 2004/52/EG innerhalb von sechs Monaten Stellung.

4. **Neue Gebührenregelungen**

- 4.1 Stützt sich eine neue Gebührenregelung auf Fahrzeugklassifizierungsparameter, die mindestens in einem EETS-Gebiet bereits angewendet werden, integrieren die EETS-Anbieter die neue Gebührenregelung mit dem Datum ihres Inkrafttretens.
 - 4.2 Werden durch eine neue Gebührenregelung ein oder mehrere neue Fahrzeugklassifizierungsparameter eingeführt, ist das Verfahren gemäß Anhang VI Punkt 3 zugrunde zu legen.
-