

Verordnung über die Vorgaben für das EETS-Gebiet Bundesfernstraßenmautgesetz (EEMD-Gebietsvorgabenverordnung - GVV)

GVV

Ausfertigungsdatum: 20.03.2018

Vollzitat:

"EEMD-Gebietsvorgabenverordnung vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V1), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. Januar 2020 (BAnz AT 31.01.2020 V2) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 29.1.2020 BAnz AT 31.01.2020 V2

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 28.3.2018 +++)

Eingangsformel

Auf Grund des § 4i Satz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) in Verbindung mit § 9 Absatz 1, 3 und 4 des Mautsystemgesetzes, die durch die Artikel 1 und 2 Nummer 3 des Gesetzes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980) eingefügt worden sind, in Verbindung mit § 1 Nummer 1 der BAG-Übertragungsverordnung vom 14. Januar 2016 (BAnz AT 26.01.2016 V1), verordnet das Bundesamt für Güterverkehr:

§ 1 Gebietsvorgaben

Die Gebietsvorgaben im Sinne des § 9 Absatz 1, 3 und 4 des Mautsystemgesetzes für die nach § 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes mautpflichtigen Straßen ergeben sich aus den Anlagen zu dieser Verordnung.

§ 2 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 1

(Fundstelle: BAnz AT 27.03.2018 V1)

**Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
dieses vertreten durch das
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)**

**Europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)
Vorgaben für das EETS-Gebiet BFStrMG**

Inhaltsverzeichnis

1 Wirtschaftliche Vorgaben

1.1 Finanzielle Vorgaben

1.2 Vorgaben zu Abrechnungswesen, Zahlungs- und Fakturierungsgrundsätzen

2 Technisch-organisatorische Vorgaben

2.1 Zusammenwirken der Teilsysteme des EETS-Anbieters und des Mauterhebers

2.2 Mauterhebung, Kontrolle und Überwachung

2.3 Qualitätsanforderungen

1 Wirtschaftliche Vorgaben

1.1 Finanzielle Vorgaben

1) Sicherheit

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

Die folgenden Kriterien müssen im Fall einer Bankgarantie erfüllt werden:

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

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

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

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

2) EETS-Anbietervergütung und Gebühren

Der Mauterheber wird dem EETS-Anbieter eine Vergütung nach Maßgabe des EETS-Zulassungsvertrags zahlen. Die Vergütung ist unter anderem von den vom EETS-Anbieter an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen abhängig. Näheres regelt der EETS-Zulassungsvertrag. Die EETS-Anbietervergütung unterliegt Vorgaben des deutschen und europäischen Rechts.

Der Mauterheber behält sich vor, von jedem EETS-Anbieter feste Gebühren im Sinne von Anhang I Nummer 1 der Entscheidung 2009/750/EG, die sich an den einmaligen und laufenden Kosten des Mauterhebers für Bereitstellung, Betrieb und Erhaltung eines EETS-konformen Systems im EETS-Gebiet BFStrMG orientieren, zu erheben.

3) Mautauskehr

Der EETS-Anbieter muss für alle von ihm verwalteten EETS-Nutzerkonten Zahlungen in voller Höhe der von seinen Nutzern geschuldeten Maut, sowohl bei nachgewiesenen Mautbuchungsnachweisen als auch bei nachweislicher Nichtübermittlung von Mautbuchungsnachweisen, leisten.

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

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

4) Verlust von Mauteinnahmen

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

5) Gesamtschuldnerische Haftung

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

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

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

6) Verzug

Befindet sich der EETS-Anbieter mit seinen Zahlungsverpflichtungen in Verzug, hat der Mauterheber einen Anspruch auf Verzugszinsen in der in § 288 Absatz 1 BGB festgelegten Höhe.

Eine Geldschuld ist während des Verzugs zu verzinsen. Der Verzugszinssatz beträgt für das Jahr fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz der Deutschen Bundesbank (§ 247 BGB).

1.2 Vorgaben zu Abrechnungswesen, Zahlungs- und Fakturierungsgrundsätzen

7) Beachtung des Haushaltsrechts

Der EETS-Anbieter muss

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

in den jeweils gültigen Fassungen beachten.

8) Berechnung der Mauteinnahmen

Die Berechnung der Mauteinnahmen muss in Euro erfolgen.

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

9) Mauterhebung und Mautauskehr

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

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

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

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der *Leitlinie EZB/2012/2* der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

Die Gutschrift hat auf das Konto der Bundeskasse Trier – Deutsche Bundesbank Saarbrücken, IBAN DE81 5900 0000 0059 0010 20, BIC MARKDEF1590 zu erfolgen. Der EETS-Anbieter unterwirft sich gegenüber dem Mauterheber der sofortigen Vollstreckung in sein gesamtes Vermögen.

Unabhängig von den vorstehenden Regelungen sind vom EETS-Anbieter die Zahlungsvorgänge zwischen ihm, den EETS-Nutzern und dem Mauterheber sowie die Kontoführung des EETS-Anbieters so auszugestalten, dass in jedem Fall, auch im Fall der Insolvenz oder drohender Insolvenz des EETS-Anbieters, die Sicherheit der vollständigen Auskehr der dem Mauterheber zustehenden Maut nicht gefährdet ist.

Stellt der Mauterheber im Rahmen seiner Überwachung des EETS-Anbieters fest, dass die Mauterhebung durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht vollständig erfolgte, wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter eine Nachforderung stellen. Eine Nachforderung wird der Mauterheber gegenüber dem EETS-Anbieter auch dann stellen, wenn die Nacherhebung der Maut von dem beim jeweiligen EETS-Anbieter unter Vertrag stehenden EETS-Nutzer nicht erfolgreich war.

10) Mautabrechnung

Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Maut korrekt abrechnen.

11) Bericht über Mauteinnahmen

Der EETS-Anbieter erstellt für jeden Werktag einen Tagesbericht über die ausgekehrten Mauteinnahmen und übermittelt die zu diesem Bericht gehörenden rechnungsbegründenden Unterlagen (z. B. Mautbuchungsnachweise) regelmäßig an den Mauterheber.

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der *Leitlinie EZB/2012/2* der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

12) Überwachung des EETS-Anbieters

Der EETS-Anbieter muss den Mauterheber mit allen Informationen versorgen, die dieser benötigt, um die vollständige und ordnungsgemäße Mautauskehr durch den EETS-Anbieter zu überwachen. Die zur Überwachung benötigten Erhebungs- und Abrechnungsdaten müssen für mindestens vier Monate vom EETS-Anbieter archiviert und dem Mauterheber regelmäßig zur Verfügung gestellt werden.

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

Der EETS-Anbieter überwacht die Qualität seiner Dienstleistung mit Hilfe eigener Überwachungssysteme und schafft damit die Voraussetzungen für Maßnahmen zur Verbesserung und Erhaltung der Leistungsfähigkeit seines Teilsystems. Die Ergebnisse der Qualitätsüberwachung des Teilsystems des

EETS-Anbieters werden dem Mauterheber in Form eines Überwachungsreports (SST 013) regelmäßig zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus ist der EETS-Anbieter verpflichtet, auf Verlangen des Mauterhebers weitere Informationen zu übermitteln, die der Mauterheber zur Durchführung seiner Überwachungsaufgaben benötigt.

Das Format zur Übertragung dieser Daten wird vom Mauterheber nach billigem Ermessen vorgegeben.

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

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

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

13) Manuelle Korrektur von Daten

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

2 Technisch-organisatorische Vorgaben

2.1 Zusammenwirken der Teilsysteme des EETS-Anbieters und des Mauterhebers

14) Kompatibilität der EETS-Teilsysteme

Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss zum EETS-Teilsystem des Mauterhebers kompatibel sein.

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

15) Beeinflussung des nationalen Mautsystems

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

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

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

16) Funktionen des EETS-Teilsystems

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

17) Zeitbasis

Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss UTC (Universal Time Coordinated) als Zeitbasis verwenden.

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

ist erforderlich für die ordnungsgemäße, eindeutige und nachvollziehbare Mauterhebung und ist Voraussetzung für die Kontrolle und Überwachung.

18) Schnittstellen

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

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

- Informationen zu gesperrten Bordgeräten (SST 001)
- Informationen zu Fahrzeugen und Bordgeräten (SST 002)
- Sicherheitsrelevante Objekte (SST 004)
- Abschnittsbezogene Erhebungsdaten (SST 006)
- Mautbuchungsnachweise (SST 007)
- Tagesbericht (SST 008)
- Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nachweislich nicht übersandter Mautbuchungsnachweise
- Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers an den EETS-Anbieter wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen
- Maut-Basisdaten (SST 003)
- Überwachungsreport (SST 013)
- DSRC-Daten (SST 301)

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

Grundsätzlich gilt, dass zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber nur Daten mit Bezug zur Erbringung des EETS im EETS-Gebiet BFStrMG ausgetauscht werden.

19) Schwarze Liste

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

In einer Sperrliste (Blacklist) sind die Bordgeräte einschließlich der zugeordneten Kennzeichen eines EETS-Anbieters aufzuführen, die der EETS-Anbieter gesperrt hat, um eine weitere Nutzung dieser Bordgeräte zur Mauterhebung zu verhindern. Die EETS-Anbieter übermitteln die jeweils vollständigen Schwarzen Listen regelmäßig über die Schnittstelle SST 001: Blacklist an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format.

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

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

20) Nutzerliste

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

Die EETS-Anbieter übermitteln regelmäßig die jeweils vollständigen Nutzerlisten über die Schnittstelle SST 002a: Whitelist an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format.

Des Weiteren können vom Mauterheber EETS-Nutzer-bezogene Informationen und Fahrzeugdaten (SST 002b: User-Details) sowie die weiteren vom EETS-Nutzer beim EETS-Anbieter registrierten und

im EETS-Gebiet BFStrMG mautpflichtigen Fahrzeuge (SST 002c: User-IDs eines EETS-Nutzers) unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Bestimmungen angefragt werden.

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

21) Trustobjects

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

Der Austausch der entsprechenden Informationen und Daten zwischen dem Mauterheber und dem EETS-Anbieter findet über die Schnittstelle SST 004: Trustobjects statt.

Die sogenannten „Trust Objects“ sind sicherheitsrelevante Objekte, wie zum Beispiel Zertifikate, kryptographische Schlüssel oder spezifische Sperrlisten, die für den sicheren Austausch von Datenobjekten erforderlich sind.

22) Abschnittsbezogene Erhebungsdaten

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

Die EETS-Anbieter übermitteln die abschnittsbezogenen Erhebungsdaten regelmäßig über die Schnittstelle SST 006: Abschnittsbezogene Erhebungsdaten an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format.

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

23) Mautbuchungsnachweise

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

Der EETS-Anbieter übermittelt die Mautbuchungsnachweise regelmäßig über die Schnittstelle SST 007: Mautbuchungsnachweise an den Mauterheber in einem vom Mauterheber vorgegebenen Format.

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

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

24) Tagesbericht

Der EETS-Anbieter übermittelt dem Mauterheber werktäglich bis spätestens 15.00 Uhr MEZ/MESZ einen Tagesbericht über die an den Mauterheber ausgekehrten Mauteinnahmen. Die zu diesem Bericht gehörenden rechnungsbegründenden Unterlagen (z. B. Mautbuchungsnachweise) müssen regelmäßig an den Mauterheber übermittelt werden.

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

Als Werktage gelten alle Tage, an denen das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) gemäß Anlage V Nummer 1 der *Leitlinie EZB/2012/2* der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 geöffnet ist.

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

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

25) Nicht übermittelte Mautbuchungsnachweise

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

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

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

26) Nicht einbringliche Nacherhebungen

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

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

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

27) Mautbasisdaten

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

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

Der Mauterheber wird dem EETS-Anbieter die entsprechenden Informationen und Daten über die Schnittstelle SST 003 u. a. in Form von formatierten Textdateien übermitteln.

28) Überwachungsreports

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

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

29) DSRC-Daten

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

Die zur Kontrolle erforderlichen DSRC-Daten der Bordgeräte werden über eine 5,8-GHz-Mikrowellen-Schnittstelle übertragen. Die Spezifikation der Schnittstelle SST 301: DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung (Road Side Equipment – RSE) im Mautgebiet BFStrMG

basiert auf den einschlägigen Standards von CEN TC278 WG1 und wird dem EETS-Anbieter elektronisch zur Verfügung gestellt.

2.2 Mauterhebung, Kontrolle und Überwachung

30) Gebührenklassen

Die Maut muss nach Gebührenklassen differenziert werden können.

Die für die Maut relevanten Gebührenklassen ergeben sich aus

- der Fahrzeugklassifizierung (Anzahl der Achsen und Emissionsklasse, zukünftig voraussichtlich auch zGG-Klassen),
- der Ortsklasse eines Streckenabschnitts,
- der Zeitklasse des Zeitpunkts der mautpflichtigen Nutzung.

Die Zuordnung der Gebührenklassen zu den anzuwendenden Mautsätzen ist im BFStrMG festgelegt.

Die bei Einfahrt in einen mautpflichtigen Streckenabschnitt vorliegenden gebührenrelevanten Parameter sind als Basis für die Mautberechnung zu verwenden.

Änderungen und/oder Erweiterungen der Gebührenklassen sind möglich, (siehe Nummer 39).

31) Ort der Mauterhebung

Das Teilsystem des EETS-Anbieters darf nur in den gesetzlich festgelegten Fällen Maut erheben.

Die Erhebung von Maut bei nicht mautpflichtigen Straßenbenutzern muss ausgeschlossen sein.

Für den Fall, dass eine nicht mautpflichtige Fahrt im mautpflichtigen Streckennetz stattfindet, muss die Mauterhebung durch das Bordgerät verhindert werden können (z. B. Sattelzugmaschinen, deren zulässiges Gesamtgewicht ohne Auflieger weniger als 7,5 t beträgt).

Außerhalb des mautpflichtigen Streckennetzes darf keine Maut erhoben werden.

Fahrtunterbrechungen innerhalb eines mautpflichtigen Streckenabschnittes dürfen nicht zu mehrfachen Mauterhebungen führen.

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

32) Abschnittsweise Mauterhebung

Für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt muss die Maut getrennt ermittelt werden.

Der mautpflichtige Streckenabschnitt ist die kleinste mautpflichtige Einheit.

Ein mautpflichtiger Streckenabschnitt ist die richtungsbezogene Strecke zwischen zwei Knotenpunkten.

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

Knotenpunkte auf Bundesstraßen sind in der Mauttabelle genannt.

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

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

Die Länge der mautpflichtigen Streckenabschnitte wird vom Mauterheber vorgegeben.

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

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

33) Zuordnung der Mauterhebung

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

34) Zuordnung des Bordgeräts

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

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

Jedes Bordgerät muss eine eindeutige Identifikationsnummer haben.

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

35) Funktionsfähigkeit der Bordgeräte

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

36) Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts

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

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

37) Benutzerschnittstelle der Bordgeräte

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

38) Sicherstellung korrekter Mautabrechnung

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

39) Anpassungen des EETS-Teilsystems

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

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

Anpassungen sind u. a. erforderlich bei

- Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes,
- Veränderung der Mautpflichtgrenze,

- Änderungen und Erweiterungen der Gebührenregelung (Änderung und Erweiterung der Gebührenklassen, Veränderung der Mautsätze) sowie
- Aufhebung oder Ausweitung von Ausnahmen von der Mautpflicht für bestimmte Fahrzeuggruppen.

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

Die eingeräumte Frist zwischen Mitteilung durch den Mauterheber und Stichtag beträgt

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

Der Mauterheber übermittelt den EETS-Anbietern die entsprechenden Informationen und Daten elektronisch in Form von formatierten Textdateien.

40) Zeitlich begrenzte Veränderungen

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

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

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

41) Unterstützung der Kontrollprozesse

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

- Sachverhaltsermittlung: Bereitstellung der im Bordgerät gespeicherten Nachweise über die Erfüllung der Mitwirkungspflicht bei der Entrichtung der Maut
- Nacherhebungsverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligtendaten
- Ordnungswidrigkeitenverfahren: Unterstützung bei der Ermittlung von Beteiligtendaten

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

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

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

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

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

42) Datenübermittlung für Kontrollzwecke

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

Die Daten, die das Bordgerät des EETS-Anbieters als Basis für die Mauterhebung verwendet, müssen bei einer Kontrolle in eindeutiger Form zur Verfügung gestellt werden.

43) Ermöglichung der Kontrolle

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

44) Information über technische Probleme

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

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

45) Sicherheit

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

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

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

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

46) Verkehrssicherheit

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

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

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

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

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

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

- Baustellen (Fahrbahnverengung, Fahrstreifenwegfall, Überleitungen),
- Streckensperrungen,
- Rettungs- und Aufräummaßnahmen bei Unfällen,

- Pannenhilfe (legale Standstreifenbenutzung),
- Verkehrszählungen

dürfen durch das Teilsystem des EETS-Anbieters nicht verhindert und nicht beeinträchtigt werden.

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

47) Einbauten in Fahrbahn

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

48) Kommunikation mit straßenseitigen Einrichtungen

Die DSRC-Schnittstelle an den Bordgeräten des EETS-Anbieters muss mit den straßenseitigen Einrichtungen des Mauterhebers korrekt kommunizieren und die Daten gemäß der Schnittstellenspezifikation übermitteln.

Siehe hierzu die Spezifikation der DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung (Road Side Equipment – RSE) im Mautgebiet BFStrMG.

49) Gebührenrelevante Parameter

Der EETS-Anbieter muss die Korrektheit der im Teilsystem des EETS-Anbieters gespeicherten statischen, gebührenrelevanten Parameter sicherstellen.

Das kann z. B. die Überprüfung der Korrektheit der in der Registrierung angegebenen Emissionsklasse eines Fahrzeugs anhand der Fahrzeugpapiere beinhalten.

50) Änderung von Parametern

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

51) Sicherung von Daten

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

Im Rahmen des EETS ist hinsichtlich Betrieb und Management die Vereinbarkeit mit der Richtlinie 95/46/EG (sogenannte EU-Datenschutzrichtlinie) bzw. ab dem 25. Mai 2018 die Vereinbarkeit mit der EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) und die Vereinbarkeit mit der Richtlinie 2002/58/EG (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) sicherzustellen. Durch die genannten Richtlinien wird in der EU ein einheitliches Datenschutzniveau etabliert.

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

Der EETS-Anbieter muss bezüglich der Datensicherheit ein ganzheitliches Datensicherheitskonzept vorlegen, das sich an den einschlägigen Sicherheitsanforderungen der ISO 27001 sowie an den Empfehlungen des BSI bezüglich IT-Grundsicherungs-Standards und IT-Grundsicherungs-Katalogen orientiert.

Durch dieses Sicherheitskonzept sind die EETS-Beteiligten vor Schäden zu schützen, die durch mangelnde Verfügbarkeit, Vertraulichkeit, Integrität, Authentifizierung, Anerkennung von Daten sowie mangelnde

Zugangskontrolle bei sensiblen Nutzerdaten entstehen könnten, wie es für ein europäisches Umfeld mit zahlreichen Nutzern angemessen ist.

Es müssen wirksame Datensicherungs- und Zugriffsverfahren verwendet werden.

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

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

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

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

52) Missbrauchsschutz

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

53) Überwachung interner Einrichtungen des EETS-Anbieters

Das Teilsystem des EETS-Anbieters muss die Einrichtungen und Prozesse überwachen, die bei Fehlern oder Ausfällen Einnahmeverluste des Mauterhebers bewirken oder die Wirksamkeit der Kontrolle herabsetzen. Die Zustände dieser Einrichtungen und Prozesse müssen kontinuierlich dokumentiert werden.

Das Teilsystem des EETS-Anbieters soll so geplant, errichtet und betrieben werden, dass alle EETS-Nutzer die Maut jederzeit entrichten können. Da Fehler oder Ausfälle von Systemteilen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind die relevanten Einrichtungen und Prozesse in geeigneter Weise zu überwachen und es muss sichergestellt werden, dass die Betriebsbereitschaft des EETS-Mauterhebungssystems umgehend wiederhergestellt werden kann.

2.3 Qualitätsanforderungen

54) Qualitätsparameter

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

- Erfassungsquote von mindestens 99,5 %
Die Erfassungsquote dient der Bestimmung der Qualität der korrekten Erkennung befahrener Abschnitte des mautpflichtigen Straßennetzes. Es wird geprüft, ob für im Rahmen der Kontrollaktivitäten des Mauterhebers identifizierte mautpflichtige Fahrzeuge abschnittsbezogene Erhebungsdaten durch den EETS-Anbieter an das BAG geliefert werden. Dabei erfolgt eine Gewichtung der Abschnitte nach der jeweiligen Gesamtverkehrsleistung auf diesem Abschnitt.
- DSRC-Quote von mindestens 98,5 %
Die DSRC-Quote dient der Messung der korrekten DSRC-Kommunikation zwischen den EETS-Fahrzeuggeräten und den Kontrolleinrichtungen. Es wird geprüft, ob für alle abschnittsbezogenen Erhebungsdaten des EETS-Anbieters auch eine entsprechende DSRC-Kommunikation vorliegt, sofern auf dem jeweiligen Abschnitt eine Kontrolleinrichtung des Mauterhebers aktiv war.

- Sperrlistenquote von mindestens 99,9 %

Über die Sperrlistenquote wird bestimmt, ob Fahrzeuggeräte durch den EETS-Anbieter technisch gesperrt wurden, bevor diese auf die Sperrliste gesetzt werden. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte dennoch auf der Sperrliste aufgeführt sind.

- Eine Nutzerlistenquote von mindestens 99,9 %

Ziel der Quote ist die Messung der Qualität der Erstellung und Übermittlung der Nutzerliste vom EETS-Anbieter an den Mauterheber. Es wird geprüft, ob erhebungsbereite Fahrzeuggeräte, die durch die Kontrolleinrichtungen des Mauterhebers erfasst sind, auch in der Nutzerliste eingetragen sind.

- Eine Quote für abschnittsbezogene Erhebungsdaten von mindestens 99 %
Die Quote misst die Korrektheit und Rechtzeitigkeit der Übermittlung von abschnittsbezogenen Erhebungsdaten (ABED). Es wird geprüft, ob die abschnittsbezogenen Erhebungsdaten innerhalb der in den Schnittstellenspezifikationen festgelegten Fristen übermittelt wurden und keine Fehler aufweisen.

Die Einzelheiten zur Messung und Bewertung der Qualitätsparameter sind in der Anlage 5 zum EETS-Zulassungsvertrag, „Qualitätsparameter für EETS-Anbieter“, geregelt.

55) System zur Qualitätsmessung

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

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

Fußnote

Anlage 1 Nr. 1.2 Abschn. 9 Abs. 4 Kursivdruck (früher Abs. 3): "Leitlinie EZB/2012/2" müsste richtig lauten "Leitlinie EZB/2012/27"; früher Abs. 3, jetzt Abs. 4 gem. Art. 1 Nr. 1 Buchst. b V v. 8.3.2019 BAnz AT 14.03.2019 V1 mWv 15.3.2019

Anlage 1 Nr. 1.2 Abschn. 11 Abs. 2 Kursivdruck: "Leitlinie EZB/2012/2" müsste richtig lauten "Leitlinie EZB/2012/27"

Anlage 1 Nr. 2.1 Abschn. 24 Abs. 3 Kursivdruck: "Leitlinie EZB/2012/2" müsste richtig lauten "Leitlinie EZB/2012/27"

Anlage 2

(Fundstelle: BAnz AT 27.03.2018 V1)

**Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
dieses vertreten durch das
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)**

**Europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)
Vorgaben für das EETS-Gebiet BFStrMG**

**Empfehlungen zur Dokumentation
des Teilsystems des EETS-Anbieters**

1. Einleitung

Im Rahmen des Prüfblocks 1 „Dokumentenprüfung“ der Gebrauchstauglichkeitsprüfung soll die Einhaltung der für das BFStrMG geltenden Gebietsvorgaben, basierend auf vom EETS-Anbieter bereitgestellten Dokumenten, bewertet werden. Da der Mauterheber in der Lage sein muss zu prüfen, ob und wie der EETS-Anbieter beabsichtigt, die Vorgaben des Mauterhebers zu erfüllen, muss die vorzulegende Dokumentation die Erfüllung der Gebietsvorgaben vollständig und nachvollziehbar nachweisen.

Grundsätzlich werden alle in der Dokumentation enthaltenen Informationen und Beschreibungen hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit und Plausibilität geprüft. Je besser die Dokumentation die Erfüllung der Gebietsvorgaben beschreibt, desto zügiger kann die Dokumentenprüfung abgeschlossen werden, da Rückfragen aufgrund von Unklarheiten oder Nachforderung von weiteren Dokumenten vermieden werden können.

Hinsichtlich der bereitzustellenden Dokumentation muss der EETS-Anbieter Folgendes berücksichtigen:

- Die Dokumente müssen in deutscher Sprache bereitgestellt werden.
- Es ist eine tabellarische Aufstellung zu liefern, aus der für jede einzelne Gebietsvorgabe hervorgeht, in welchem der eingereichten Dokumente, inkl. Kapitelangabe, Informationen zu finden sind, die die Erfüllung der jeweiligen Gebietsvorgabe beschreiben. Wenn die Erfüllung der Vorgabe nicht durch den Verweis auf entsprechende Dokumente erbracht werden kann, ist in der Tabelle eine aussagekräftige Erläuterung als Nachweis vorzunehmen (vgl. Beispiel im Anhang).
- EETS-Anbieter sollen auf bereits existierende Dokumente zurückgreifen und eine Auflistung aller bereitgestellten Dokumente liefern. Die Auflistung dient der Prüfung auf Vollständigkeit und als Basis für die erforderliche Referenzierung der Dokumente in der tabellarischen Aufstellung (vgl. vorherigen Punkt).
- Es ist ein Sicherheitskonzept vorzulegen, aus dem Informationen über das Sicherheitsmanagement, erkannte Bedrohungen der Prozesse und IT-Systeme des EETS-Anbieters und entsprechende Sicherheitsmaßnahmen hervorgehen.

Es wird empfohlen, dass die vom EETS-Anbieter bereitzustellende Dokumentation inhaltlich Folgendes umfasst:

1. Aussagekräftige Beschreibungen der mautrelevanten Geschäftsprozesse des EETS-Anbieters.
2. Beschreibungen der Betriebsprozesse und der betrieblichen Organisation. Dabei sollte insbesondere die Ausgestaltung der IT-Serviceprozesse und die Organisationseinheiten des EETS-Anbieters, die für den Betrieb seines Teilsystems verantwortlich sind, einschließlich ihrer Aufgaben und Funktionen sowie ihrer Einbindung in die Gesamtorganisation, beschrieben werden.
3. Ein Datenschutzkonzept, in dem der EETS-Anbieter ausführlich auf den Schutz von personenbezogenen und personenbeziehenden Daten in seinem Teilsystem eingeht und die Umsetzung der für ihn geltenden Vorgaben zum Datenschutz beschreibt.
4. Eine High-Level-Systemdokumentation, die einen funktionalen Überblick über die vom EETS-Anbieter eingesetzten mautrelevanten IT-Komponenten, deren Schnittstellen und Hauptdatenflüsse gibt.
5. Ein Risikomanagementplan in dem der EETS-Anbieter beschreibt, welche technischen, prozessualen, organisatorischen und finanziellen Risiken für seinen Geschäftsbetrieb bestehen und welche Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Maßnahmen zur Reduktion der Risikoauswirkungen vorgesehen werden.
6. Ein Systemweiterentwicklungskonzept, welches das angewandte Vorgehensmodell des EETS-Anbieters bei der Umsetzung von Veränderungen und Erweiterungen seines technischen Systems beschreibt. Aus dem Konzept soll ersichtlich sein, welche Phasen (z. B. Spezifikation, Test, Integration, Abnahme) bei einer Weiterentwicklung des Systems durchlaufen werden und in welchem zeitlichen Rahmen und welcher Regelmäßigkeit (z. B. feste Releasetermine) Weiterentwicklungsvorhaben umgesetzt werden.

2. Empfehlungen zur Dokumentation der einzelnen Gebietsvorgaben

Im Folgenden sind Empfehlungen und Hinweise für die Dokumentation der Erfüllung der einzelnen Vorgaben für den EETS-Anbieter und sein Teilsystem (vgl. Vorgaben für das EETS-Gebiet BFStrMG) beschrieben. Am Ende der Kurzbeschreibung sollte jeweils auf in Bezug genommene Dokumente verwiesen werden (vgl. Kapitel 1).

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
1 Wirtschaftliche Vorgaben			
1.1 Finanzielle Vorgaben			
1	Sicherheit	Beschreibung des Prozesses, mit dem der EETS-Anbieter die aktuelle Höhe der Bankgarantie oder des gleichwertigen Finanzinstruments ermittelt und gegebenenfalls eine Anpassung auslöst. Prüfung, ob die Ansprüche des Mauterhebers über die Bankgarantie oder das gleichwertige Finanzinstrument abgedeckt sind. - Vorlage Bankgarantie/Nachweis über gleichwertiges Finanzinstrument	Wirtschaftliche Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		- Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe	
2	Gebühren	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.	Wirtschaftliche Vorgabe
3	Mautauskehr	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.	Wirtschaftliche Vorgabe
4	Verlust von Mauteinnahmen	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe. Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen bezüglich des Risikos der Inanspruchnahme der Zahlungshaftung. - Risikomanagementplan	Wirtschaftliche Vorgabe
5	gesamtschuldnerische Haftung	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.	Wirtschaftliche Vorgabe
6	Verzug	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe. Beschreibung des Geschäftsprozesses der Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber, insbesondere hinsichtlich der korrekten Berücksichtigung von Zahlungsfristen und Berechnung von Verzugszinsen bei der Erstellung der Tagesberichte.	Wirtschaftliche Vorgabe
1.2 Vorgaben zu Abrechnungswesen, Zahlungs- und Fakturierungsgrundsätzen			
7	Beachtung BHO etc.	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.	Wirtschaftliche Vorgabe
8	Berechnung der Mauteinnahmen	Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.	Wirtschaftliche Vorgabe
9	Mauterhebung und Mautauskehr	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber, insbesondere hinsichtlich der korrekten Berücksichtigung der Wertstellungsfrist und der fristgerechten Auslösung von Überweisungen auf das Verrechnungskonto des Mauterhebers. Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen (insbesondere Sicherstellung der vollständigen Auskehr der Mautbeträge an den Mauterheber) bezüglich des Insolvenzrisikos des EETS-Anbieters. - Risikomanagementplan	Wirtschaftliche Vorgabe
10	Mautabrechnung	Beschreibung der Geschäftsprozesse der Abrechnung gegenüber dem Nutzer und der Auskehr der Mautbeträge an den Mauterheber. Hier sind insbesondere die Maßnahmen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Korrektheit der Summen, sowie die im	Wirtschaftliche Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		Falle von Abweichungen geplanten Maßnahmen darzustellen.	
11	Bericht über Mauteinnahmen	<p>Beschreibung des Geschäftsprozesses der Auskehr der Mauteinnahmen an den Mauterheber insbesondere hinsichtlich der Erstellung der Tagesberichte und Gewährleistung der termingerechten Übermittlung.</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle „Tagesbericht“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der SST 008 – „Tagesbericht“).</p>	Wirtschaftliche Vorgabe
12	Überwachung des EETS-Anbieters	<p>Beschreibung der technischen Prozesse und Geschäftsprozesse zur Überwachung der Qualität der Systeme des EETS-Anbieters.</p> <p>Beschreibung der Prozesse der Datenübermittlung, Datenlöschung und Datenarchivierung in Verbindung mit den geltenden Löschvorgaben und -fristen.</p> <p>- Datenschutzkonzept</p>	Wirtschaftliche Vorgabe
13	manuelle Korrektur von Daten	<p>Beschreibung der Geschäftsprozesse der Mauterhebung und Abrechnung der Mautbeträge gegenüber dem Nutzer. Hier sind insbesondere eventuell vorhandene Prozessschritte darzustellen, im Rahmen derer Abrechnungsdaten manuell bearbeitet werden.</p> <p>Im Prozess sollte berücksichtigt sein, dass der Auslöser für einen solchen Korrekturprozess auch der Mauterheber sein kann und dass im Prozess dahingehend unterschieden werden muss, ob die Daten bereits erfolgreich an den Mauterheber übermittelt wurden oder nicht.</p> <p>Darstellung der Maßnahmen und Methoden, die zur Verhinderung von Missbrauch vorgesehen sind (z. B. Logging, lückenlose Dokumentation).</p> <p>→ Vorlage Sicherheitskonzept</p>	Wirtschaftliche Vorgabe

2 Technisch-organisatorische Vorgaben

2.1 Zusammenwirken der Teilsysteme des EETS-Anbieters und des Mauterhebers

14	Kompatibilität der EETS-Teilsysteme	<p>Funktionale Beschreibung der vom EETS-Anbieter eingesetzten maurelevanten IT-Komponenten sowie deren Schnittstellen und Hauptdatenflüsse zum/vom Mauterheber (High-Level-Systemdokumentation).</p> <p>Beschreibung aller Geschäftsprozesse und IT-Serviceprozesse des EETS-Anbieters, die eine Verbindung zum Mauterheber haben, insbesondere in Hinblick auf die Art und Weise der Interaktion zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
----	-------------------------------------	--	------------------------------------

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen „Bordgerät - straßenseitiges Kontrollequipment“, „Blacklist“, „Nutzerlisten“, „abschnittsbezogene Erhebungsdaten“, „Mautbuchungsnachweise“, „Tagesbericht“ sowie der „übergreifenden Aspekte“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Schnittstellenspezifikationen).	
15	Beeinflussung des nationalen Mautsystems	Beschreibung möglicher Berührungspunkte zwischen dem System des EETS-Anbieters und dem Mautsystem des nationalen Betreibers (Kontrolle, gegebenenfalls Stützbaken), und mit Hilfe welcher Maßnahmen eine negative Beeinflussung ausgeschlossen wird.	Technisch-organisatorische Vorgabe
16	Funktionen des EETS-Teilsystems	<p>Funktionale Beschreibung der vom EETS-Anbieter eingesetzten mautrelevanten IT-Komponenten (High-Level-Systemdokumentation).</p> <p>Beschreibung der Geschäftsprozesse in den Bereichen Mauterhebung und -abrechnung sowie Prozesse zur Unterstützung der Kontrolle und Überwachung des Mauterhebers.</p> <p>Beschreibung der IT-Serviceprozesse des EETS-Anbieters.</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen „Bordgerät - straßenseitiges Kontrollequipment“, „Blacklist“, „Nutzerlisten“, „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“, „Mautbuchungsnachweise“, „Tagesbericht“ sowie der „übergreifenden Aspekte“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Schnittstellenspezifikationen).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
17	Zeitbasis	Erläuterung der Verwendung der Zeitbasis in den Komponenten des EETS-Anbieter-Teilsystems und Beschreibung des Prozesses zur Zeitsynchronisation.	Technisch-organisatorische Vorgabe
18	Schnittstellen	<p>Funktionale Beschreibung der vom EETS-Anbieter geplanten Schnittstellen und Hauptdatenflüsse zum/vom Mauterheber (High-Level-Systemdokumentation).</p> <p>Beschreibung aller Geschäftsprozesse des EETS-Anbieters, die eine Verbindung zum Mauterheber haben, insbesondere in Hinblick auf die Art und Weise der Interaktion zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber.</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen, insbesondere „Bordgerät - straßenseitiges Kontrollequipment“, „Blacklist“, „Nutzerlisten“, „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“, „Mautbuchungsnachweise“, „Tagesbericht“ sowie der „übergreifenden Aspekte“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Schnittstellenspezifikationen).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
19	Schwarze Liste	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Sperrung von Bordgeräten. Hier sind insbesondere auch technische Sonderfälle darzustellen, wie z. B. technische Defekte des Bordgeräts, gestörte Kommunikation über GSM.	Technisch-organisatorische Vorgabe
20	Nutzerliste	Beschreibung des Geschäftsprozesses, in dem Anfragen des Mauterhebers bzgl. Adress- und Fahrzeugdaten zu Ahndungszwecken behandelt werden, insbesondere hinsichtlich der Verfügbarkeit und Übermittlung der in Dokument 4.3.3 der Gebietsvorgaben, Schnittstellen 002b und 002c geforderten Informationen. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen SST 002b/c „Adress- und Fahrzeugdaten bzw. weitere Fahrzeuge eines EETS-Nutzers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.3 – Spezifikation der Schnittstelle SST 002 – Nutzerlisten).	Technisch-organisatorische Vorgabe
21	Trustobjects	Beschreibung des Geschäftsprozesses des Austauschs der sicherheitsrelevanten Objekte zwischen EETS-Anbieter und Mauterheber. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle 004 „Trustobjects“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.11 – Spezifikation der Schnittstelle SST 004 – Trustobjects).	Technisch-organisatorische Vorgabe
22	Abschnittsbezogene Erhebungsdaten	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Übermittlung der abschnittsbezogenen Erhebungsdaten. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle 006 „Abschnittsbezogene Erhebungsdaten“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.4, Spezifikation der Schnittstelle zum EETS-Anbieter SST 006 – Abschnittsbezogene Erhebungsdaten).	Technisch-organisatorische Vorgabe
23	Mautbuchungsnachweise	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Übermittlung der Mautbuchungsnachweise. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle 007 „Mautbuchungsnachweise“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.5, Spezifikation der Schnittstelle zum EETS-Anbieter SST 007 – Mautbuchungsnachweise).	Technisch-organisatorische Vorgabe
24	Tagesbericht	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Übermittlung des Tagesberichts. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle 008 „Tagesbericht“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.6, Spezifikation der Schnittstelle zum EETS-Anbieter SST 008 – Tagesbericht).	Technisch-organisatorische Vorgabe
25	Nicht übermittelte Mautbuchungsnachweise	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Entgegennahme der Zahlungsaufforderungen	Technisch-

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		des Mauterhebers wegen der nachweislich nicht übermittelten Mautbuchungsnachweise sowie der EETS-Anbieter internen Weiterverarbeitung.	organisatorische Vorgabe
26	Nicht einbringliche Nacherhebungen	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Entgegennahme der Zahlungsaufforderungen des Mauterhebers wegen nicht einbringlicher Nacherhebungen sowie der EETS-Anbieter internen Weiterverarbeitung.	Technisch-organisatorische Vorgabe
27	Mautbasisdaten	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Entgegennahme der Mautbasisdaten und Beschreibung des Geschäftsprozesses des Mautbasisdatenmanagements, inkl. Entgegennahme und Verarbeitung der Mautbasisdaten des Mauterhebers im Teilsystem des EETS-Anbieters.	Technisch-organisatorische Vorgabe
28	Überwachungsreports	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Erfassung von Überwachungsdaten, inkl. Erstellung des geforderten Überwachungsreports. Vorlage eines beispielhaften Entwurfs eines Überwachungsreports in den vom Mauterheber geforderten Bereichen (vgl. Vorgaben zu SST 013 - „Überwachungsreports“).	Technisch-organisatorische Vorgabe
29	DSRC-Daten	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Übermittlung der DSRC-Daten. Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle SST 301 „Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters und straßenseitigem Kontrollequipment des Mauterhebers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Dokument 4.3.1 – Spezifikation der DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung im Mautgebiet BFStrMG).	Technisch-organisatorische Vorgabe
2.2 Mauterhebung, Kontrolle und Überwachung			
30	Gebührenklassen	Beschreibung der Geschäftsprozesse der Nutzerregistrierung, Fahrzeugregistrierung, Deklaration am Fahrzeuggerät vor Fahrtbeginn. Beschreibung des Geschäftsprozesses der Mauterhebung, insbesondere hinsichtlich der Berücksichtigung der Mauttabelle und des Tarifmodells des Mauterhebers. Beschreibung der Möglichkeiten zur Nutzerinteraktion (HMI) der OBU (Benutzerhandbuch der OBU, Informationsmaterial für Nutzer).	Technisch-organisatorische Vorgabe
31	Ort der Mauterhebung	Beschreibung der Geschäftsprozesse der Mauterhebung und Mautbefreiung. Beim Geschäftsprozess Mauterhebung sollte in der Darstellung der Fokus auf den Nachweis der korrekten Erkennung der Befahrung eines mautpflichtigen Abschnitts gelegt werden und hier insbesondere der Umgang mit Sondersituationen (z. B. Fahrtunterbrechungen,	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		veränderte Spurführungen durch z. B. Baustellen, etc.) sowie auf die Verhinderung von Erhebungsdubletten.	
32	Abschnittsweise Mauterhebung	<p>Beschreibung des Geschäftsprozesses der Mauterhebung, wobei eine detaillierte Beschreibung der korrekten Abschnittserkennung in kritisch eingeschätzten Fahrsituationen (z. B. Grenzübertritte, Wendemöglichkeiten, extrem kurze und extrem lange Abschnitte, Tunnel und Einschnitte) sowie auf die Rundung des Mautbetrags erfolgen sollte.</p> <p>Beschreibung des Geschäftsprozesses des Mautbasisdatenmanagements, inkl. Entgegennahme und Verarbeitung der Mautbasisdaten des Mauterhebers.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
33	Zuordnung der Mauterhebung	<p>Beschreibung der Geschäftsprozesse der Nutzerregistrierung, Fahrzeugregistrierung sowie der Prozesse zur Änderung von Nutzer- bzw. Fahrzeugdaten.</p> <p>Beschreibung des Geschäftsprozesses der Mauterhebung. Es muss deutlich werden an welcher Stelle im Prozess die Zusammenführung zwischen Kfz-Kennzeichen und der Mauterhebung erfolgt und wie einer falschen Zuordnung vorgebeugt wird.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
34	Zuordnung des Bordgeräts	<p>Beschreibung der Geschäftsprozesse der Nutzerregistrierung, Fahrzeugregistrierung sowie der Prozesse zur Änderung von Nutzer- bzw. Fahrzeugdaten.</p> <p>Beschreibung der Geschäftsprozesse der Fahrzeuggeräteinstallation und Inbetriebnahme, insbesondere für das Szenario, dass der Nutzer vorher bereits ein Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters verwendet hat (OBU-Tausch).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
35	Funktionsfähigkeit der Bordgeräte	<p>Beschreibung des Geschäftsprozesses/IT-Serviceprozesses des Systemmonitorings/-überwachung mit Fokus auf Monitoring der Fahrzeuggeräte.</p> <p>Beschreibung des Geschäftsprozesses des Remote-Device-Management der Fahrzeuggeräteflotte.</p> <p>Beschreibung des bei Auftreten von HW-Defekten an Fahrzeuggeräten (Überprüfung, Austausch, Reparatur, Neukonfiguration, etc.) ablaufenden Geschäftsprozesses.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
36	Erhebungsbereitschaft des Bordgeräts	Beschreibung des Geschäftsprozesses/IT-Serviceprozesses des Systemmonitorings/-überwachung mit Fokus auf Monitoring der Fahrzeuggeräte.	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		Beschreibung der Anzeige- und Ausgabemöglichkeiten der Nutzerschnittstelle (HMI) der OBU (Benutzerhandbuch der OBU).	
37	Benutzerschnittstelle der Bordgeräte	Beschreibung der Möglichkeiten zur Nutzerinteraktion (HMI) der OBU (Benutzerhandbuch der OBU, Informationsmaterial für Nutzer).	Technisch-organisatorische Vorgabe
38	Sicherstellung korrekter Mauterhebung	<p>Beschreibung der IT-Serviceprozesse in den Bereichen Systemmonitoring/-überwachung, Backup sowie Disaster/Recovery.</p> <p>Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen von Systemausfällen oder -störungen, insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung der vollständigen Abrechnung und Auskehr der Mautbeträge (Risikomanagementplan).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
39	Anpassungen des EETS-Teilsystems	<p>Beschreibung des Geschäftsprozesses des Mautbasisdatenmanagements, inkl. der Angabe von Umsetzungs-/Aktualisierungszeiten im Teilsystem des EETS-Anbieters.</p> <p>Beschreibung des Vorgehens zur Umsetzung der genannten Veränderungen und Erweiterungen durch den EETS-Anbieter insbesondere hinsichtlich der durchzuführenden Phasen und der zu veranschlagenden Dauer.</p> <p>- Systemweiterentwicklungskonzept</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
40	zeitlich begrenzte Veränderungen	Beschreibung wie zeitlich befristete Veränderungen des mautpflichtigen Streckennetzes, die nicht zu einer Anpassung der Mauttabelle führen (z. B. Baustellen mit Fahrstreifensperrungen oder Fahrstreifenverschwenkungen), durch das Teilsystem des EETS-Anbieters sicher erkannt und innerhalb des Geschäftsprozesses der Mauterhebung berücksichtigt werden.	Technisch-organisatorische Vorgabe
41	Unterstützung der Kontrollprozesse	<p>Beschreibung der Geschäftsprozesse der Nutzerregistrierung, Fahrzeugregistrierung und Änderungen der Angaben, insbesondere hinsichtlich der dabei erfassten Nutzer- und Fahrzeugdaten sowie deren Qualitätssicherung.</p> <p>Beschreibung der Geschäftsprozesse, die der EETS-Anbieter bezüglich der Befreiung einzelner Nutzer von der Mautpflicht vorsieht inkl. der vorgesehenen Maßnahmen zur Information der Nutzer über die Bestimmungen und Möglichkeiten der Mautbefreiung.</p> <p>Beschreibung des Geschäftsprozesses, in dem Anfragen des Mauterhebers bzgl. Adress- und Fahrzeugdaten zu Ahndungszwecken behandelt werden, insbesondere hinsichtlich der Verfügbarkeit und Übermittlung der in</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		<p>den Schnittstellen 002b und 002c geforderten Informationen.</p> <p>Beschreibung des Geschäftsprozesses der den Umgang mit Ansprüchen des Mauterhebers im Rahmen der Anbietersausfallhaftung beinhaltet.</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle SST 301 „Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters und straßenseitigem Kontrollequipment des Mauterhebers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung im Mautgebiet BFStrMG).</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen SST 002b/c „Adress- und Fahrzeugdaten bzw. weitere Fahrzeuge eines EETS-Nutzers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der Schnittstelle SST 002 - Nutzerlisten).</p>	
42	Datenübermittlung für Kontrollzwecke	<p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle SST 301 „Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters und straßenseitigem Kontrollequipment des Mauterhebers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung im Mautgebiet BFStrMG).</p> <p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstellen SST 002b/c „Adress- und Fahrzeugdaten bzw. weitere Fahrzeuge eines EETS-Nutzers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der Schnittstelle SST 002 - „Nutzerlisten“).</p> <p>Darstellung der Maßnahmen und Methoden zur Erkennung und Verhinderung von Manipulation am Fahrzeuggerät.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorlage Sicherheitskonzept 	Technisch-organisatorische Vorgabe
43	Ermöglichung der Kontrolle	<p>Erläuterung der geplanten Umsetzung der Schnittstelle SST 301 „Fahrzeuggerät des EETS-Anbieters und straßenseitigem Kontrollequipment des Mauterhebers“ im System des EETS-Anbieters (vgl. Spezifikation der DSRC-Schnittstelle zwischen einem Bordgerät und der straßenseitigen Ausrüstung im Mautgebiet BFStrMG).</p> <p>Beschreibung der Anzeige- und Ausgabemöglichkeiten der Nutzerschnittstelle (HMI) der OBU (Benutzerhandbuch der OBU).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
44	Information über technische Probleme	Beschreibung der IT-Serviceprozesse im Bereich Systemmonitoring/-überwachung. Hier sind insbesondere die Aktivitäten darzustellen, im	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
		Rahmen derer der Mauterheber über Störungen und Ausfälle informiert wird.	
45	Sicherheit	<p>Beschreibung der technischen Daten der für den Einsatz vorgesehenen OBU, insbesondere hinsichtlich der vorhandenen Typenzulassungen (Benutzerhandbuch der OBU).</p> <p>Hinweis: Für die in Verkehr gebrachten Geräte sollte die Erfüllung der Gebietsvorgabe bereits durch die entsprechenden Konformitätsnachweise der Baumuster erbracht sein.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
46	Verkehrssicherheit	Beschreibung gegebenenfalls notwendiger straßenseitiger Komponenten im System des EETS-Anbieters (High-Level-Systemdokumentation). Sofern straßenseitige Einrichtungen vorgesehen werden, ist zu beschreiben, wie Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit von anderen Einrichtungen, Einschränkungen der Verkehrssicherheit sowie der Arbeiten zum Ausbau und Erhalt der Straßeninfrastruktur ausgeschlossen werden.	Technisch-organisatorische Vorgabe
47	Einbauten in die Fahrbahn	<p>Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.</p> <p>Beschreibung gegebenenfalls notwendiger straßenseitiger Komponenten im System des EETS-Anbieters (High-Level-Systemdokumentation).</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
48	Kommunikation mit straßenseitigen Einrichtungen	Geeignete Nachweise der korrekten Funktion der DSRC-Schnittstelle, wie beispielsweise vorhandene Zertifizierungen, Testabschlussberichte und/oder Testprotokolle.	Technisch-organisatorische Vorgabe
49	Gebührenrelevante Parameter	Beschreibung des Geschäftsprozesses der Fahrzeugregistrierung sowie des Prozesses zur Änderung von Fahrzeugdaten insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Schritte zur Prüfung und Validierung der vom Nutzer angegebenen Parameter.	Technisch-organisatorische Vorgabe
50	Änderung von Parametern	Beschreibung der Möglichkeiten zur Nutzerinteraktion (HMI) der OBU (Benutzerhandbuch der OBU, Informationsmaterial für Nutzer).	Technisch-organisatorische Vorgabe
51	Sicherung von Daten	Vorlage des Sicherheitskonzepts des EETS-Anbieters, welches die in den IT-Systemen und Schnittstellen verarbeiteten Daten sowie die umgesetzten Maßnahmen zur Sicherung von Vertraulichkeit, Integrität, Authentizität und Verfügbarkeit beschreibt.	Technisch-organisatorische Vorgabe
52	Missbrauchsschutz	<p>Beschreibung der Möglichkeiten zur Identifikation von betrügerischen Eingriffen sowie der dann durchzuführenden Maßnahmen zur Verhinderung von negativen Auswirkungen.</p> <p>- Vorlage Sicherheitskonzept</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe

Nr.	Vorgabe	Kurzbeschreibung	Kategorie
53	Überwachung interner Einrichtungen des EETS-Anbieters	<p>Beschreibung der IT-Serviceprozesse in den Bereichen Systemmonitoring/-überwachung, Backup sowie Disaster/Recovery.</p> <p>Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Maßnahmen zur Reduktion der Auswirkungen von Systemausfällen oder -störungen, insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung der vollständigen Abrechnung und Auskehr der Mautbeträge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risikomanagementplan 	Technisch-organisatorische Vorgabe
2.3 Qualitätsanforderungen			
54	Qualitätsparameter	<p>Schriftlicher Hinweis zur Kenntnisnahme und Akzeptanz der Vorgabe.</p> <p>Beschreibung der technischen Prozesse und Geschäftsprozesse zur Umsetzung und Erfüllung der Qualitätsanforderungen.</p>	Technisch-organisatorische Vorgabe
55	System zur Qualitätsmessung	<p>Beschreibung des Systems, das der EETS-Anbieter zur Messung und Überwachung der Qualität seines Systems und seiner Prozesse unterhält.</p> <ul style="list-style-type: none"> - High-Level Systemdokumentation <p>Beschreibung der Maßnahmen zur Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit bzw. Reduktion der Auswirkungen von Qualitätsverschlechterungen.</p> <p>Beschreibung der Maßnahmen, die bei festgestellter Verschlechterung ergriffen werden, um die Qualität wiederherzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Risikomanagementplan 	Technisch-organisatorische Vorgabe

Anhang

(Fundstelle: BAnz AT 27.03.2018 V1)

Tabellarische Übersicht zur Einhaltung der Gebietsvorgaben anhand eingereicherter Dokumentationen oder konkreter Beschreibungen

Zur Orientierung und Vermeidung unnötiger Nachfragen ist eine tabellarische Übersicht zu erstellen, in der die Erfüllung der einzelnen Gebietsvorgaben anhand der eingereichten Unterlagen dokumentiert und/oder zusätzlich genau erläutert wird.

	Erläuterung
Gebietsvorgabe 1	<p>Erläuterung:</p> <p>Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt.</p> <p>Referenzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dokument 1: Kapitel 4.3; 4.7 - Dokument 5: Kapitel 1 - 3
Gebietsvorgabe	Erläuterung:

	Erläuterung
2	Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: - Dokument 2: gesamtes Dokument
Gebietsvorgabe 3	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: - Dokument 3: Kapitel 4.3; 4.7
Gebietsvorgabe 4	Erläuterung: Die Einhaltung der Gebietsvorgabe wird durch XYZ sichergestellt. Referenzen: - keine

Tabelle 1: Beispielhafte tabellarische Übersicht (Gebietsvorgaben/Dokumente)