

Gemeinsame Stellungnahme

Zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen Mautdienstes

Die Verbände der Logistikwirtschaft AMÖ, BGL und BWL bedanken sich für die Möglichkeit, zu dem Referentenentwurf zum 2. EEMD-Gesetz Stellung nehmen zu können. Sie weisen darauf hin, dass die hierfür eingeräumte kurze Frist von nur einer Woche keine abschließende und vertiefte Bewertung des Gesetzes, sondern allenfalls Hinweise ermöglicht. Sie bedauern diese kurze Fristsetzung ausdrücklich und können das erbetene Verständnis hierfür nicht aufbringen. Wie im Referentenentwurf ausgeführt, ist die Richtlinie (EU) 2019/520 (Interoperabilitätsrichtlinie), deren Umsetzung das vorliegende Gesetz dienen soll, bereits am 19. April 2019 in Kraft getreten. Ohne in zeitliche Schwierigkeiten bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist am 19. Oktober 2021 zu geraten, wäre seitdem hinreichend Zeit für eine Erarbeitung des Gesetzes und damit auch eine angemessene Verbändebeteiligung gewesen.

Die Verbände nehmen wie folgt Stellung:

1. Keine höheren Kosten für Nutzer durch faire Wettbewerbsbedingungen für EEMD-Anbieter

Die Entbürokratisierung des grenzüberschreitenden Straßengütertransports in Europa durch eine echte Interoperabilität elektronischer Mautsysteme wird von den Logistikverbänden ausdrücklich begrüßt. Insbesondere die Möglichkeit der Entrichtung von Mautgebühren auf der Grundlage eines einzigen Vertrages mit einem einzigen Anbieter maudienstbezogener Leistungen mit nur einem Fahrzeuggerät und über nur eine Abrechnung in der gesamten EU kann für die international tätigen Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft sehr vorteilhaft sein.

Zentral hierfür ist, dass dabei die Wahlfreiheit für die Nutzer zwischen den verschiedenen EEMD-Anbietern uneinge-

Ansprechpartner:

Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

TEL 069 7919-200

FAX 069 7919-227

MAIL bgl@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de

10. Dezember 2019



schränkt gewährleistet ist und in diesem Sinne ein fairer Wettbewerb der Anbieter stattfinden kann. Daher sollten Maßnahmen vermieden werden, die geeignet sind, das Geschäftsmodell der EEMD-Anbieter wirtschaftlich unrentabel werden zu lassen und diese vom Markt zu verdrängen.

Insbesondere dürfen gegebenenfalls notwendig werdende zusätzliche Investitionen der Mautanbieter in technische Maßnahmen zur Mautermittlung oder zur Erfüllung neuer Informationspflichten, die den Marktzugang erschweren können, nicht zulasten der Nutzer gehen (keine Mehrkosten). Überdies muss sichergestellt sein, dass auch künftig Transparenz in den Abrechnungen für die Nutzer besteht.

2. Interoperabilität der Mautsysteme

Die Interoperabilität der Mautsysteme innerhalb Europas wird von den Verbänden schon seit langem gefordert. Insbesondere die Möglichkeit, künftig Fahrzeuggeräte für die Mauterhebung in die Nutzung miteinzubeziehen, die nicht fest verbaut, sondern lediglich an die Stromversorgung angeschlossen sind (sog. „Windshield-OBU“), oder über eine Applikation auf dem Smartphone bedient werden können, beurteilen die Logistikverbände grundsätzlich positiv. Allerdings muss hierbei sichergestellt sein, dass Missbrauch und Fehlbedienung verlässlich vorgebeugt wird.

3. Datenschutzkonforme Öffnung der Lkw-Mautdaten

In dem vorliegenden Referentenentwurf sind Maßnahmen für eine datenschutzkonforme Öffnung der Lkw-Mautdaten bisher nicht vorgesehen.

Die Verbände verweisen hierzu auf Ihr gemeinsames Positionspapier vom 21. September 2020. Sie halten es für erforderlich, in den §§ 4 Abs. 3 S. 3 und § 7 Abs. 2 S. 1 BFStrMG eine Bestimmung aufzunehmen, die die Verwendung der Mautdaten auch zu Zwecken einer effektiven Kontrolle der Sozialvorschriften im Güterverkehr ermöglicht.

Die Kontrolle dieser Vorschriften, die durch das am 31. Juli 2020 veröffentlichte EU-Mobilitätspaket I umfangreiche Änderungen im Interesse eines faireren Wettbewerbs im Straßengüterverkehr erfahren haben, bereitet den Behörden

nachgewiesenermaßen große Schwierigkeiten. Fraglich ist insbesondere, wie die ab Februar 2022 anzuwendenden neuen Vorschriften zur Kabotage wirksam kontrolliert werden können, da es derzeit an geeigneten Kontrollinstrumenten fehlt. Zwar sieht das Mobilitätspaket hierfür die Nutzung personenbezogener Daten inklusive Positionsdaten mithilfe des „intelligenten Tachographen“ vor, jedoch ist dessen Einführung für alle grenzüberschreitend fahrenden Nutzfahrzeuge erst im Jahr 2025 bzw. 2026 verbindlich vorgeschrieben.

Die Öffnung der Mautdaten für Kontrollzwecke im BFStrMG wäre hingegen heute schon möglich. Es würde sich hierbei im Gegensatz zum „intelligenten Tachographen“ nicht einmal um die Bereitstellung von personenbezogenen, sondern allein von fahrzeugbezogenen Daten handeln, die nicht der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) unterliegen.

Konkret wird eine Nutzung der Mautdaten nach § 4 Abs. 3 S. 3 Nummer 2, 3, 5 und 6 BGStrMG angeregt. Dabei handelt es sich um folgende Daten:

- Strecke, für die die Maut entrichtet wurde
- Ort und Zeit der Mautentrichtung
- Kennzeichen des Fahrzeugs / der Fahrzeugkombination
- für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeugs / der Fahrzeugkombination.

Darüber hinaus regen die Verbände an, zur Erhöhung der Qualität der Mautdaten, etwa auch im Interesse einer effektiven Verkehrssteuerung oder der digitalen Parkraumbewirtschaftung angesichts knapper Parkraumressourcen entlang der Autobahnen, die aktuelle Übermittlung der Mautdatenpakete im 4-Stundentakt zu flexibilisieren und diese Pakete idealerweise in Echtzeit zu erheben.

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.

AMÖ Bundesverband
Möbelspedition und
Logistik (AMÖ) e.V.

BGL Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

BWVL Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.