



Bundesgesetzblatt

Teil I

2024

Ausgegeben zu Bonn am 5. August 2024

Nr. 258

Dritte Verordnung zur Änderung der EEMD-Gebietsvorgabenverordnung und der EEMD-Zulassungsverordnung

Vom 1. August 2024

Auf Grund des § 4h Satz 1 und des § 4i Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011, die durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2003 I Nr. 315) geändert worden sind, in Verbindung mit § 1 Nummer 2 und 3 der BALM-Übertragungsverordnung vom 14. Januar 2016 (BAnz AT 26.01.2016 V1), der zuletzt durch Artikel 32 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, verordnet das Bundesamt für Logistik und Mobilität:

Artikel 1

Änderung der EEMD-Gebietsvorgabenverordnung

Anlage 2 der EEMD-Gebietsvorgabenverordnung vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V1), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 27. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 329) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer I wird wie folgt gefasst:

„I. Einleitung

Die Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.03.2019, S. 45) und die Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.02.2020, S. 49), deren Umsetzung oder Durchführung in Deutschland durch das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und das Mautsystemgesetz (MautSysG) erfolgt, legen einen Vergütungsanspruch des EETS-Anbieters sowie Grundsätze der Ermittlung dieser Vergütung fest.

Gemäß Anhang II 1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Geschäftsbedingungen des Mauterhebers eine Beschreibung der Elemente, die zur Festlegung der vom Mauterheber an den EETS-Anbieter zu zahlenden festen und/oder variablen Vergütung herangezogen werden, umfassen. Dies erfolgt im Rahmen der Beschreibung des Vergütungsmodells und der konkreten Beträge der Vergütung in Anlage 9 zum EETS-Zulassungsvertrag.

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2019/520 muss die Methode zur Festlegung der Vergütung der EETS-Anbieter als Teil der geschäftlichen Rahmenbedingungen veröffentlicht werden. Gemäß Anhang II 1.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 müssen die Gebietsvorgaben eine Beschreibung der besonderen Anforderungen und Pflichten des Hauptdiensteanbieters enthalten, die sich von denen der EETS-Anbieter unterscheiden und etwaige Unterschiede bei der Vergütung des Hauptdiensteanbieters gegenüber den EETS-Anbietern rechtfertigen. Dementsprechend beschreibt diese Anlage:

1. die Methode der Festlegung der Vergütung des EETS-Anbieters,
2. die Struktur der Vergütung vergleichbarer Leistungen des Hauptdiensteanbieters und
3. die Unterschiede in der Vergütung des Hauptdiensteanbieters aufgrund unterschiedlicher Leistungsanforderungen.

Im EETS-Gebiet des BFStrMG ist ein Hauptdiensteanbieter im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 tätig. Es handelt sich um die Toll Collect GmbH, die einen langfristigen Betreibervertrag mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, ehemals Bundesamt für Güterverkehr, BAG) erfüllt und seit dem 01.09.2018 zu 100 % im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland ist.

I.1 Änderungen des Vergütungsmodells zum 1. September 2024

Der EETS-Zulassungsvertrag vom 20. März 2018 (BANZ AT 27.03.2018 V2), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 27. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 329), sieht eine Anpassung des Vergütungsmodells vor dem Ende der regulären Laufzeit Ende 2025 zum 1. September 2024 in Bezug auf zwei Aspekte vor:

1. Änderung des Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelts, sofern sich das Zahlungsprovisionsentgelt beim nationalen Betreiber ändert,
2. Indexierung des AV-Entgelts, sofern die Berechnung gemäß Nummer 2.1 der Anlage 9 zum Zulassungsvertrag eine Erhöhung von mehr als 2,5 % ergibt; das AV-Entgelt wird in diesem Fall um den Wert erhöht, der den Betrag von 2,5 % übersteigt.

Weitere Änderungen wie zum Beispiel Änderungen beim festen Betriebsentgelt einschließlich der Änderungspauschalen, dem AV-Entgelt (über eine Indexierung hinausgehend) oder den Leistungen, die mit dem Teil des Nutzungsentgelts verbunden sind, sind bis zum Ende der Laufzeit des Vergütungsmodells am 31. Dezember 2025 nicht vorgesehen.

I.1.1 Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt

Der Hauptdiensteanbieter hat ein europaweites offenes Zulassungsverfahren Tankkarten-Akzeptanzverträge durchgeführt, um neue Akzeptanzverträge zum 1. September 2024 für die Abrechnung der Lkw-Maut beim Hauptdiensteanbieter abzuschließen. Das Ergebnis des Verfahrens wurde öffentlich bekannt gegeben (Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union S 67/2024 v. 04.04.2024, Nr. 198573-2024). Gegenstand der Leistung ist dabei insbesondere Folgendes:

Tankkarten-Emittenten stellen für Tankkartenbenutzer/Mautschuldner die Möglichkeit bereit, die Zahlung von Maut mittels einer Tankkarte vorzunehmen und garantieren bei Zahlung mit dieser Karte die Auszahlung des entsprechenden Geldbetrags an die Auftraggeberin.

Es muss eine technische Anbindung an den Payment-Service-Provider der Auftraggeberin erfolgen.

Insbesondere wurde im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Vergütung einheitlich für alle Tankkarten-Emittenten ausgestaltet wird.

Als Ergebnis dieses Zulassungsverfahrens wird sich die Vergütung der Tankkarten-Emittenten durch den Hauptdiensteanbieter wesentlich ändern. Die Vergütung des Hauptdiensteanbieters durch den Bund errechnet sich nach dem Betreibervertrag auf Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen (Preisrecht). Damit ist durch das Zulassungsverfahren direkt auch die Vergütung des Hauptdiensteanbieters durch den Bund betroffen. Gemäß Artikel 7 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 2019/520 muss das Verfahren für die Berechnung der Vergütung des EETS-Anbieters für vergleichbare Dienste derselben Struktur wie beim Hauptdiensteanbieter folgen. Aufgrund der beschriebenen Änderungen der Vergütung des Zahlungsverkehrs beim Hauptdiensteanbieter hat der Mauterheber das Vergütungsmodell für EETS-Anbieter zum 1. September 2024 angepasst.

Bisher wurde der durchschnittliche Zahlungsprovisionsatz für EETS-Anbieter auf Basis eines nach abgerechnetem Mautvolumen gewichteten Mittelwerts der Kosten der einzelnen Zahlungsmittel beim Hauptdiensteanbieter abgerechnet. Dies umfasste beispielsweise das deutlich günstigere Lastschriftverfahren, das beim Hauptdiensteanbieter zum Einsatz kommt. Um die Marktgegebenheiten der EETS-Anbieter und die weit überwiegend genutzten Zahlungsmittel ihrer Kunden besser zu berücksichtigen, werden zukünftig ausschließlich die Kosten des Hauptdiensteanbieters für Tank- und Flottenkarten für die Ermittlung des Zahlungsprovisionsentgelts berücksichtigt. Die Ermittlung eines Mittelwerts entfällt. Dieser Ansatz erhöht das Zahlungsprovisionsentgelt für EETS-Anbieter, da senkende Elemente wie das Lastschriftverfahren nicht mehr berücksichtigt werden. Das Serviceentgelt beträgt damit 1 % des abgerechneten Mautvolumens zzgl. 0,00076 € pro abgerechnetem Kilometer, der dem Mautvolumen zugrunde liegt. Die Einführung einer zusätzlichen Komponente der Vergütung des Zahlungsverkehrs auf Basis abgerechneter Kilometer erfolgte beim Hauptdiensteanbieter im Rahmen des Zulassungsverfahrens und wurde für die Vergütung der EETS-Anbieter

entsprechend angewendet. Damit werden Leistungen innerhalb der Zahlungsabwicklung erfasst, die mit der Zahl der Transaktionen und nicht mit dem abgerechneten Mautvolumen skalieren.

Bei der Festlegung des Zahlungsprovisionsentgelts wurden zusätzlich die Kosten für technische Dienstleistungen im elektronischen Zahlungsverkehr (Payment-Service-Provider) berücksichtigt. Seitens des Hauptdiensteanbieters wurde im Wege eines europaweiten Vergabeverfahrens ein Unternehmen für die Erbringung dieser Leistungen ausgewählt. Die im Vergabeverfahren ermittelte Vergütung für die Erbringung der technischen Dienstleistungen im elektronischen Zahlungsverkehr wird auch für die Vergütung der EETS-Anbieter im Zahlungsprovisionsentgelt abgebildet.

Gemäß Artikel 7 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2019/520 kann sich die Vergütung der EETS-Anbieter von der des Hauptdiensteanbieters unterscheiden, sofern der Hauptdiensteanbieter Anforderungen und Verpflichtungen unterliegt, die nicht für EETS-Anbieter gelten. Der umgekehrte Fall, dass den EETS-Anbieter erweiterte Anforderungen im Vergleich zum Hauptdiensteanbieter treffen, ist nicht berücksichtigt. Dennoch hat sich der Mauterheber entschlossen, solche zusätzlichen Anforderungen in der Vergütung zu Gunsten der EETS-Anbieter zu berücksichtigen. Dies betrifft im Einzelnen die Anforderung an die kontinuierliche Beibringung einer Sicherheit (Bankgarantie) für das durchschnittliche abgerechnete Mautvolumen eines Monats und die Mautausfallhaftung für die Nutzer des EETS-Anbieters auch bei Nutzerverschulden sowie bei fehlerhaft registrierten statischen Fahrzeugparametern. Der Aufschlag auf das Zahlungsprovisionsentgelt für diese Leistungen beträgt 11 %.

Die dem Nutzungsentgelt zugehörigen Leistungen und ihre Vergütung gemäß V.1.3 sowie der Gewinn- und Wagniszuschlag gemäß V.4 sind unverändert geblieben.

Das Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt wird dementsprechend wie folgt hergeleitet: Dem Zahlungsprovisionsatz für die Abrechnung mit Tankkarten beim Hauptdiensteanbieter von 1 % wird ein relativer Betrag von 11 % aufgeschlagen, der die Vergütung für Leistungen abdeckt, die der Hauptdiensteanbieter nicht erbringt. Hinzugerechnet wird ein fester Prozentsatz für die Erbringung der technischen Leistungen für den Zahlungsverkehr beim Hauptdiensteanbieter sowie der Leistungen im Rahmen des Nutzungsentgelts, die in Abschnitt V.1.3 detailliert beschrieben sind. Auf den sich ergebenden Prozentsatz wird am Ende ein prozentualer Gewinn- und Wagniszuschlag hinzugerechnet. Damit ergibt sich für das Vergütungsmodell ab dem 1. September 2024 ein Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt von 1,23 % des abgerechneten Mautvolumens zzgl. eines Entgelts von 0,00076 € pro abgerechnetem Kilometer. Beim Vergleich mit dem Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt vor dem 1. September 2024 müssen deshalb beide Komponenten unter Annahme eines abgerechneten Mautvolumens und der abgerechneten Kilometer berücksichtigt werden.

I.1.2 Indexierung des AV-Entgelts

Für die Berechnung einer möglichen Indexierung des AV-Entgelts zum 1. September 2024 wurde die Formel gemäß Nr. 2.1 der Anlage 9 zum Zulassungsvertrag genutzt. Als Ausgangspunkt für die Berechnung ist das 2. Quartal 2023 fest vorgeschrieben. Aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen den Aktualisierungen des Vergütungsmodells wäre als Referenz ebenfalls das 2. Quartal 2023 heranzuziehen gewesen („entsprechender Indexwert des 2. Quartals des der Vergütungsperiode VP vorangegangenen Kalenderjahres“). Dies hätte jedoch nicht dem Sinn und Zweck einer möglichen Anpassung des AV-Entgelts zum 1. September 2024 entsprochen. Aus diesem Grunde wurde einmalig die Referenz auf das 2. Quartal 2024 festgelegt. Dies ist das letzte abgeschlossene Quartal, das vor der Inkraftsetzung des neuen Vergütungsmodells am 1. September 2024 liegt. Damit wird auch sichergestellt, dass immer dasselbe Quartal der jeweiligen Kalenderjahre verglichen wird. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des neuen Vergütungsmodells liegen die konkreten Werte für die drei verwendeten Indizes noch nicht vor. Der Mauterheber wird die Berechnung der Indexierung vornehmen, sobald die Werte verfügbar sind, und den EETS-Anbietern mitteilen, ob die Vergütung angepasst wird. Dies ist gemäß aktueller Regelung dann der Fall, wenn das Ergebnis der Indexierung mehr als 2,5 % beträgt. In diesem Fall wird das AV-Entgelt um den Wert erhöht, der den Betrag von 2,5 % übersteigt. Wenn die Berechnung erst nach dem 1. September 2024 möglich ist, wird eine eventuelle Erhöhung auch rückwirkend zum 1. September 2024 gezahlt.

Eine weitere Änderung betrifft den Ersatz eines nicht mehr durch das Statistische Bundesamt gepflegten Index durch einen Index, der die vormals durch das Statistische Bundesamt ermittelte Preisentwicklung abdeckt. Dabei wurde der „Index der durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste der vollzeitbeschäftigten Arbeitnehmer nach Wirtschaftszweigen und Quartalen – Deutschland“ – J62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie, aus der Fachserie 16, Reihe 2.2 (Personal)“ durch den „Index der durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste Deutschland, Quartale, Wirtschaftszweige WZ08-62“ ersetzt.“

2. In Nummer IV werden nach dem Wort „Verzugszinsen“ die Wörter „sowie von der Höhe der im Betrachtungszeitraum abgerechneten Fahrleistung“ eingefügt.

3. Nummer V.1.3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Der Aufwand des EETS-Anbieters für die Zahlungsabwicklung mit dem Nutzer ist abhängig vom abgerechneten Mautvolumen und dem genutzten Zahlungsmittel sowie der Höhe der abgerechneten Fahrleistung. Für die Bestimmung des Anteils des Zahlungsprovisionsentgelts wurden die entsprechend dem öffentlichen Zulassungsverfahren Tankkarten-Akzeptanzverträge des Hauptdiensteanbieters ab dem 1. September 2024 gültige Zahlungsprovision und die damit verbundenen Kosten für die technische Abwicklung der Zahlungen herangezogen. Dabei wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den bei EETS-Anbietern weit überwiegend eingesetzten Tank- und Flottenkarten ausschließlich die Kosten dieses Zahlungsmittels des Hauptdiensteanbieters berücksichtigt. Die vom Hauptdiensteanbieter weiterhin angebotenen Verfahren wie Abrechnung über Kreditkarte, Lastschrift und das Guthabenverfahren bleiben unberücksichtigt. EETS-Anbieter erhalten einen Aufschlag auf die so ermittelten Kosten des Hauptdiensteanbieters, da die EETS-Anbieter im Gegensatz zum Hauptdiensteanbieter eine Bankgarantie für einen durchschnittlichen monatlichen Mautumsatz beibringen müssen. Sie übernehmen ebenfalls die Mautausfallhaftung für Nutzer für den Fall von fehlerhaft deklarierten statischen Fahrzeugparametern (einschließlich der CO₂-Emissionsklasse) sowie bei nachgewiesenen Mautverstößen, bei denen der Mauterheber Nacherhebungen nicht gegenüber dem Nutzer durchsetzen kann.“

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„Die Höhe der Fahrleistung wird auf Basis der im jeweiligen Betrachtungszeitraum aktiven Fahrzeuggeräte und der mit diesen Fahrzeuggeräten abgerechneten Fahrleistung in Kilometern ermittelt.“

Artikel 2

Änderung der EEMD-Zulassungsverordnung

Die EEMD-Zulassungsverordnung vom 20. März 2018 (BAnz AT 27.03.2018 V2), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 27. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 329) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Anlage I wird wie folgt geändert:

a) Anlage 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Dokumentenhistorie“ wird die Tabelle wie folgt gefasst:

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.93	23.08.2012	BAG, RT	Inhaltliche Überarbeitung, Wegfall der Annahmeprüfung, sprachliche Bearbeitung
0.94	13.11.2014	BAG, RT	Redaktionelle Überarbeitung
1.00	04.10.2017	BAG, RT	Grundlegende Überarbeitung
1.1	05.10.2018	BAG, RT	Ergänzung Kompatibilitätstests
1.9	17.09.2020	BAG, RT	Grundlegende Überarbeitung: Redaktionelle Änderungen, Anpassungen an Mauterhebungsdienst
1.91	30.10.2020	RT, BAG	Einarbeitung Reviewkommentare und Anmerkungen TC/BAG
1.95	04.12.2020	RT, BAG	Überarbeitung und QS nach Review Referat 42
1.97	15.06.2021	RT, BAG	Überarbeitung: Aufrechterhaltung Gebrauchstauglichkeit
2.0	07.09.2021	RT, BAG	Redaktionelle Überarbeitung und Erstellung Version zur Veröffentlichung
2.1	12.01.2022	RT, BAG	Konkretisierung Vorgaben zu EETS-Bordgeräten in Kapitel 4.3 (Zwischenversion)
2.2	01.03.2024	RT, BALM	Überarbeitung entsprechend den Änderungen im BFStrMG

“

- bb) In Abschnitt 4.3 „Bordgeräte des EETS-Anbieters“ werden nach den Wörtern „(Software und Betriebsdaten).“ die folgenden Sätze eingefügt:

„Die Bordgeräte verbleiben in den LKW der Feldtestflotte des nationalen Mautbetreibers verbaut und werden bei Fahrten der LKW mitgeführt. Der EETS-Anbieter soll daher nach Möglichkeit die Anbindung der Schnittstellen an die Testumgebung des Mauterhebungsdienstes und die Fahrspurübermittlung an den Mauterhebungsdienst (Schnittstelle 005) für diese Bordgeräte aufrechterhalten. Die vom Mauterhebungsdienst erzeugten Mautbuchungsnachweise (Schnittstelle 007R) sowie identifizierte Bordgeräte-Auffälligkeiten (Schnittstelle 009) sollten ebenfalls vom EETS-Anbieter entgegengenommen werden. Durch das Aufrechterhalten der Anbindung und des Datenflusses kann sichergestellt werden, dass erneute Prüfungen (siehe Kapitel 3.5.1.2 und 3.5.1.3) zügig aufgenommen und durchgeführt werden können. Für den Betrieb der Anbindung und der Datenflüsse außerhalb von Prüfungsphasen gelten keine gesonderten Service Level Agreements. Im Vorfeld einer länger andauernden Nichtverfügbarkeit von Schnittstellen oder sonstiger Einschränkungen ist der jeweilige Schnittstellenpartner zu informieren. Wenn für die Durchführung erneuter Prüfungen gemäß Kapitel 3.5.1.2 und 3.5.1.3 eine bestimmte Art und Qualität (z. B. speziell konfigurierte Bordgeräte) oder Verfügbarkeit von Testdaten benötigt wird, wird der Mauterheber dies dem EETS-Anbieter spätestens vier Wochen vor der Durchführung der Prüfungen ankündigen sowie zeitlich und inhaltlich mit dem EETS-Anbieter abstimmen.“

- b) Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- aa) Nach dem Wort „Dokumentenhistorie“ wird die Tabelle wie folgt gefasst:

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.01	02.11.2010	BAG, TÜV	Erstellung Gliederungsentwurf
0.91	17.07.2012	RTDE, BAG	Fertigstellung
0.93	13.05.2013	RTDE, BAG	Komplettüberarbeitung zur Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen
0.94	13.11.2014	BAG	Anpassung an aktuelle Version der Gebietsvorgaben
1.00	04.10.2017	BAG, RT	Grundlegende Überarbeitung: Anpassung an aktuelle Schnittstellenversionen und Umstellung der Prüfumgebung beim BAG.
1.1	05.10.2018	BAG, RT	Ergänzung um Kompatibilitätstests
1.2	26.02.2019	BAG, RT	Anpassung in 6.4
	09.03.2020	BAG	Grundlegende Überarbeitung: Redaktionelle Änderungen, Mauterhebungsdienst
	24.03.2020	BAG	Einarbeitung Zuarbeit TC zu SST005
1.9	17.09.2020	BAG, RT	Grundlegende Überarbeitung: Redaktionelle Änderungen, Anpassungen an Mauterhebungsdienst
1.91	30.10.2020	RT, BAG	Einarbeitung Reviewkommentare TC
1.95	04.12.2020	RT, BAG	Überarbeitung und QS nach Review Referat 42
1.95	04.12.2020	RT, BAG	Überarbeitung und QS nach Review Referat 42
1.96	07.05.2021	RT, BAG	Überarbeitung: Aufrechterhaltung Gebrauchstauglichkeit, Vertriebsmodell, Vorgaben an produktive Bordgeräte in Pilotphase
1.97	15.06.2021	RT, BAG	Ergänzung Bordgerätestatus Reporting während MED-Kompatibilitätstests
2.0	07.09.2021	RT, BAG	Redaktionelle Überarbeitung und Erstellung Version zur Veröffentlichung
2.1	12.01.2022	RT, BAG	Konkretisierung in Kapitel 5.2 (Zwischenversion)
2.2	01.03.2024	RT, BALM	Überarbeitung entsprechend den Änderungen im BFStrMG; Ergänzung Vorgaben Pilotbetrieb für Bordgeräte mit Smartphone-Bedienung in Kapitel 6.2

“

- bb) In Abschnitt 3.2 „Schwerpunkte der Prüfung“ werden in der Tabelle in Position „Vorgabe Nr. 31“ in der Spalte „Schwerpunkte der Prüfung“ die Wörter „(z.B. Sattelzugmaschinen, deren zulässiges Gesamtgewicht ohne Auflieger weniger als 7,5 t beträgt)“ gestrichen.
- cc) In Abschnitt 5.2 „Prüforganisation, -umgebung und Rahmenbedingungen“ wird nach den Wörtern „Prüfungen beginnen.“ der folgende Absatz eingefügt:
 „Bordgeräte des EETS-Anbieters, die in den Kompatibilitätstests der Phase 1 eingesetzt wurden, sind im Vorfeld der Prüftätigkeiten des Probetriebs zu deaktivieren.“
- dd) In Abschnitt 5.3.1 „P2-001 – korrekte Mauterhebung“ werden in der Tabelle in der Position „Durchführung“ die Wörter „, Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht unterhalb der Mautpflichtgrenze“ gestrichen.
- ee) In Abschnitt 6.2 „Prüforganisation, -umgebung und Rahmenbedingungen“ wird nach den Wörtern „3. Die Zeitdauer des Pilotbetriebs beträgt mindestens drei Monate.“ folgende Nummer 4 eingefügt:
 „4. Für den Fall, dass Bordgeräte eingesetzt werden, die auch über eine Smartphone-Applikation gesteuert werden können, müssen mindestens 500 Bordgeräte oder die Hälfte der auf der Nutzerliste aufgeführten Bordgeräte zumindest einmal im Pilotzeitraum über die Smartphone-Applikation bedient worden sein.“
- ff) Abschnitt 6.3.1 „P3-001 – korrekte Mauterhebung“ wird wie folgt geändert:
- aaa) Nach den Wörtern „6.3.1 P3-001 – korrekte Mauterhebung“ werden in der Tabelle in der Position „Bewertung“ in Nummer 1 nach dem Wort „Schadstoffklassen“ die Wörter „und zwei verschiedene CO₂-Emissionsklassen“ eingefügt und in Nummer 9.4 die Wörter „Quote für abschnittsbezogene Erhebungsdaten“ durch das Wort „Fahrspurquote“ ersetzt.
- bbb) Der Angabe „P3-002“ wird die Angabe „6.3.2“ vorangestellt.
- c) In der Anlage 1 der Anlage 3 zur Prüfvereinbarung (Anlage 1 zum Dokument B- Prüfkonzept Prüfkatalog „Schnittstellenprüfung“) wird der Tabelle vor Abschnitt 1 „Einleitung“ das Wort „Dokumentenhistorie“ vorangestellt und die Tabelle wie folgt gefasst:

„

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.1	17.09.2020	RT, BAG	Erstellung erster unvollständiger Entwurf
1.0	04.12.2020	RT, BAG	Überarbeitung nach Review Prüfspezifikation SSP, QS und Finalisierung
1.1	07.09.2021	RT, BAG	Redaktionelle Überarbeitung und Ergänzung fehlende Beschreibung bei P1-SSP-006.1
1.2	01.03.2024	RT, BALM	Überarbeitung entsprechend der Änderungen im BFStrMG

“.

- d) Anlage 2 der Anlage 3 zur Prüfvereinbarung (Anlage 2 zum Dokument B- Prüfkonzept Prüfkatalog „DSRC-Kompatibilitätstests“) wird wie folgt geändert:
- aa) Die Tabelle nach dem Wort „Dokumentenhistorie“ wird wie folgt gefasst:

„

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.1	17.09.2020	RT, BAG	Erstellung erster unvollständiger Entwurf
0.2	30.10.2020	RT, BAG	Einarbeitung Review TC
1.0	04.12.2020	RT, BAG	QS und Finalisierung
2.0	07.07.2021	RT, BAG	Ergänzung Prüffälle für Version 3.0 der SST 301
2.1	01.03.2024	RT, BALM	Wegfall der Testfälle für SST 301 v2.1 Ergänzung betrieblicher Testfälle für SST 301 v3.1 Überarbeitung entsprechend der Änderungen des BFStrMG

“.

- bb) In Abschnitt 1 „Einleitung“ wird Satz 5 gestrichen.
- cc) Abschnitt 2 „Prüffälle für SST301 Version 2.2“ wird aufgehoben.
- dd) In Abschnitt 3 wird die Überschrift „3 Prüffälle für SST 301 Version 3.1“ gestrichen.

ee) Abschnitt 3.1 „P1-KTD-001: Betriebliche DSRC-Kompatibilitätstests der SST 301 – DSRC-Kommunikation“ wird Abschnitt 2 und wie folgt geändert:

aaa) In der Tabelle wird in Position „DSRC_SFXX_HISX_5010“ in der Spalte „Beschreibung“ das Wort „einzuschliessen“ durch das Wort „anzuschließen“ ersetzt.

bbb) Der Tabelle werden die folgenden Zeilen angefügt:

Name/ID	Beschreibung	Ziel
„DSRC_SFXX_CO2C_0010	Zunächst wird eine Dummy-transaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 000'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO ₂ -Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO ₂ -Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO ₂ -Emissionsklassen 1 bis 5.
DSRC_SFXX_CO2C_0011	Zunächst wird eine Dummy-transaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 001'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO ₂ -Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO ₂ -Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO ₂ -Emissionsklassen 1 bis 5.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_CO2C_0012	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 010'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO₂-Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5.
DSRC_SFXX_CO2C_0013	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 011'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO₂-Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5.
DSRC_SFXX_CO2C_0014	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 100'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO₂-Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_CO2C_0015	Zunächst wird eine Dummy-transaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bit-Struktur im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics ist korrekt gesetzt: SS = 01'B OOO = 101'B	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und muss für die Bit-Struktur SSOOO wie folgt belegt werden mit: SS – cO2Scheme, muss mit 01'B belegt werden, um die CO₂-Schemadefinition gemäß EU-Verordnung 2022/362 Artikel 1 (11), der Artikel 7ga in Richtlinie 1999/62 einfügt, zu referenzieren. OOO – cO2Class, muss mit 000'B belegt werden, wenn keine CO₂-Emissionsklasse zugeordnet werden kann, ansonsten mit den Werten 001'B, 010'B, 011'B, 100'B, 101'B für die CO₂-Emissionsklassen 1 bis 5.
DSRC_SFXX_CO2S_0010	Zunächst wird eine Dummy-transaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bits im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics sind korrekt gesetzt: PP = 00'B	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und die Teilstruktur PP kann wie folgt belegt werden mit: – PP – suspensionType – Die Komponente sollte korrekt nach folgenden Vorgaben belegt werden, wird durch den Mauterheber jedoch derzeit nicht ausgewertet: – 00'B – means information is not available, – 01'B – means the vehicle uses air suspensions, – 10'B – means the vehicle uses hydraulic suspensions, – 11'B – means the vehicle uses electric suspensions. Dieser Testfall soll nachweisen, dass die Komponente PP nach geeigneter Personalisierung des DUT den Wert 00'B hat.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_CO2S_0011	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bits im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics sind korrekt gesetzt: PP = 01'B	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und die Teilstruktur PP kann wie folgt belegt werden mit: – PP – suspensionType – Die Komponente sollte korrekt nach folgenden Vorgaben belegt werden, wird durch den Mauterheber jedoch derzeit nicht ausgewertet: – 00'B – means information is not available; – 01'B – means the vehicle uses air suspensions – 10'B – means the vehicle uses hydraulic suspensions – 11'B – means the vehicle uses electric suspensions. Dieser Testfall soll nachweisen, dass die Komponente PP nach geeigneter Personalisierung des DUT den Wert 01'B hat.
DSRC_SFXX_CO2S_0012	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bits im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics sind korrekt gesetzt: PP = 10'B	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und die Teilstruktur PP kann wie folgt belegt werden mit: – PP – suspensionType – Die Komponente sollte korrekt nach folgenden Vorgaben belegt werden, wird durch den Mauterheber jedoch derzeit nicht ausgewertet: – 00'B – means information is not available; – 01'B – means the vehicle uses air suspensions – 10'B – means the vehicle uses hydraulic suspensions – 11'B – means the vehicle uses electric suspensions. Dieser Testfall soll nachweisen, dass die Komponente PP nach geeigneter Personalisierung des DUT den Wert 10'B hat.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_CO2S_0013	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bits im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics sind korrekt gesetzt: PP = 11'B	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und die Teilstruktur PP kann wie folgt belegt werden mit: – PP – suspensionType – Die Komponente sollte korrekt nach folgenden Vorgaben belegt werden, wird durch den Mauterheber jedoch derzeit nicht ausgewertet: – 00'B – means information is not available; – 01'B – means the vehicle uses air suspensions – 10'B – means the vehicle uses hydraulic suspensions – 11'B – means the vehicle uses electric suspensions. Dieser Testfall soll nachweisen, dass die Komponente PP nach geeigneter Personalisierung des DUT den Wert 11'B hat.
DSRC_SFXX_FXXX_0010	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob die genannten Bits des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics korrekt gesetzt sind. Erwartetes Ergebnis: Die Bits im Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics sind korrekt gesetzt: – F = 0'B oder 1'B	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.FutureCharacteristics hat die Bit-Struktur FSSOOOPP und kann wie folgt belegt werden mit: – F – futureElement, kann mit 0'B oder 1'B belegt werden Der Testfall soll nachweisen, dass die Komponente F korrekt belegt ist, sofern der EETS-Anbieter die Belegung dieses Datenelements unterstützt.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_TSPS_0010	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Danach wird das Bakenlog ausgelesen und die tspStatus-Werte extrahiert. Abschließend wird überprüft, ob die tspStatus-Werte und ihre Bedeutung inhaltlich zum jeweiligen Statuswechsel passen. Erwartetes Ergebnis: Alle gefundenen tspStatus haben in Bezug auf den jeweiligen Statuswechsel einen plausiblen Wert gemäß EETS-Anbieterspezifikation.	Optionaler Testfall: Die Attribute UserConfirmation, ExtendedOBUStatusHistoryPart1 und ExtendedOBUStatusHistoryPart2 haben jeweils tspStatus-Teilattribute, die bei Statuswechsel einen EETS-Anbieterspezifischen Statuscode enthalten können. Die Bedeutung der tspStatus-Werte kann von jedem EETS-Anbieter frei festgelegt werden und laut Gebietsvorgaben kann der Mauterheber den Mautdienstanbieter ersuchen, die Bedeutung einer speziellen Belegung des Datenelements zu erläutern. Der Testfall soll den tspStatus-Wert auslesen und dieser soll in Bezug auf den durchgeführten Statuswechsel einen plausiblen Grund gemäß EETS-Anbieterspezifikation aufzeigen.
DSRC_SFXX_VSDE_0000	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob der Wert des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.descriptiveCharacteristics den vorgegebenen Wert hat. Erwartetes Ergebnis: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.descriptiveCharacteristics hat jeweils den vorgegebenen Wert. Optional: Falls ein Dienstanbieter das Teilattribut fachlich nutzt, so wird eine manuelle Prüfung auf korrekte Belegung durchgeführt und dies im Testreport dokumentiert.	Optionaler Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.descriptiveCharacteristics kann optional durch den Dienstanbieter belegt werden. Dieser Testfall soll nachweisen, dass die Komponente descriptiveCharacteristics nach geeigneter Personalisierung des DUT den Wert 0 hat. Dieser Testfall soll prüfen, ob der Parameter descriptiveCharacteristics dem in der Konfigurationsmatrix der OBU vorgegebenen Wert entspricht.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_VSEE_0000	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Für die Werte 0 (Minimalwert), 2 (Zwischenwert), 7 (Maximalwert) und 15 (Zusatzwert) wird jeweils – der Tester aufgefordert, eine geeignete personalisierte OBU vor der Testbake zu positionieren – mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt – das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob der Wert des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.environmentalCharacteristics.euroValue den vorgegebenen Wert hat. Erwartetes Ergebnis: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.environmentalCharacteristics.euroValue hat jeweils den vorgegebenen Wert.	Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.environmentalCharacteristics.euroValue kann mit Werten von 0 bis 7 einschließlich, sowie 15 belegt werden. Dieser Testfall soll exemplarisch anhand einiger Werte nachweisen, dass die OBU den gültigen Wertebereich unterstützt.
DSRC_SFXX_VSEN_0000	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Für die Werte 0 (Minimalwert), 28 (Zwischenwert), 52 (Maximalwert) und 255 (Zusatzwert) wird jeweils – der Tester aufgefordert, eine geeignete personalisierte OBU vor der Testbake zu positionieren – mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt – das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob der Wert des Teilattributs VehicleSpecificCharacteristics.engineCharacteristics den vorgegebenen Wert hat. Erwartetes Ergebnis: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.engineCharacteristics hat jeweils den vorgegebenen Wert.	Optional Testfall: Das Teilattribut VehicleSpecificCharacteristics.engineCharacteristics kann durch den Dienstanbieter optional mit Werten von 0 bis einschließlich 52 und 255 belegt werden. Dieser Testfall soll exemplarisch anhand einiger Werte nachweisen, dass die OBU den gültigen Wertebereich unterstützt.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
DSRC_SFXX_GNSS_0000	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird mit der Bake eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob das Attribut korrekt geparkt werden kann, ob die GPS-Position der tatsächlichen OBU-Position entspricht und die letzte Aktualisierung höchstens 60 Sekunden vor der Transaktion erfolgt ist. Erwartetes Ergebnis: Das Attribut hat die richtige Länge und kann geparkt werden, die GPS-Position laut Attribut entspricht den GPS-Koordinaten des Testlabors und die letzte Aktualisierung liegt höchstens 60 Sekunden zurück.	Die Attributdefinition hat sich in den letzten Versionen der Norm (ISO FDIS 12813) mehrfach geändert. Es ist möglich, dass es dadurch bei der Implementierung des Attributs bei den OBU-Lieferanten zu Fehlern gekommen ist. Die gültige Version basiert auf ISO FDIS 12813:2023. Der Testfall soll nachweisen, dass – die Kodierung des Attributs gemäß PER (packed encoding rules) korrekt umgesetzt wurde, andernfalls ob die akzeptierte Umsetzung gemäß dem legacy encoding korrekt implementiert ist – die OBU die GPS-Position korrekt setzt – die OBU das Attribut im vorgesehenen Zeitrahmen aktualisiert
DSRC_SFXX_HISN_0012	Zunächst wird eine Dummytransaktion durchgeführt, um sicherzustellen, dass die OBU kommunikationsbereit ist. Dann wird der Tester aufgefordert, die OBU in den Zustand 2-„noGoContractual“ zu versetzen. Dazu muss evtl. Unterstützung vom Dienstleister angefordert werden. Mit der Bake wird eine CCC-2019-Transaktion durchgeführt. Abschließend wird das Bakenlog ausgelesen und überprüft, ob im Attribut ExtendedOBUSStatusHistoryPart1 bzw. ExtendedOBUSStatusHistoryPart2 der StatusIndicator korrekt gesetzt ist. Erwartetes Ergebnis: Der Status 2-„noGoContractual“ wurde erreicht.	Der StatusIndicator im Attribut ExtendedOBUSStatusHistoryPart1 und ExtendedOBUSStatusHistoryPart2 zeigt an, ob die OBU erhebungsbereit ist bzw. welche Art von Störung vorliegt. Dieser Testfall soll zeigen, dass der Wert des StatusIndicators unter den passenden Umständen den Wert 2-„noGoContractual“ annimmt.“

- ff) Abschnitt 3.2 „P1-KTD-002: Fachliche DSRC-Kompatibilitätstests der SST 301 – DSRC-Kommunikation“ wird Abschnitt 3 und wie folgt gefasst:

”

Name/ID	Beschreibung	Ziel
AutoKST_SVF_FG06AV	Fahrzeuggeräte von neuen EETS-Anbietern durchlaufen eine Gebrauchstauglichkeitsprüfung (GTP). Im Rahmen der Kompatibilitätstests wird die Umsetzung der funktionalen Anforderungen an die EETS-Fahrzeuggeräte in einem E2E-Szenario überprüft. In diesem Testfall wird die Erzeugung der Fallgruppe 6 (Falschdeklarierer) mit einem Test-FzG überprüft. Ein Test-FzG wird im Test-LKW (mit Anhänger) benutzt und auf eine geringere Achszahl bzw. Gewichtsklasse personalisiert, als der Test-LKW inklusive Anhänger tatsächlich besitzt. Bei einer Durchfahrt unter der Test-Kontrollstelle wird überprüft, ob die Test-Kontrollstelle gemäß aktuellem Tarifparametermodell einen Falschdeklarierer erkennt.	Ein Test-LKW mit Test-FzG, aber unzureichend deklarierter Achsklasse und/oder Gewichtsklasse erzeugt eine Fallgruppe 6 (Falschdeklarierer). Korrekte und vollständige DSRC-Daten (gemäß SST-Spezifikation 301).
AutoKST_SVF_FG06AV_2xFzG	Der Testfall prüft ein häufig im Pilotbetrieb auftretendes Szenario: Ein mautpflichtiges Fahrzeug ist mit einem Fahrzeuggerät (FzG_1) des EETS-Anbieters sowie einem zweiten deaktivierten/gesperrten Fahrzeuggerät (FzG_2) eines weiteren Anbieters ausgestattet. Um einen Kontrollfall inklusive DSRC-Daten zu erzeugen, wird das Szenario in Form eines Falschdeklarierers durchgeführt. FzG_1 und FzG_2 werden im Test-LKW (mit Anhänger) positioniert. FzG_1 wird auf eine geringere Achszahl bzw. Gewichtsklasse deklariert, als der Test-LKW inklusive Anhänger tatsächlich besitzt. FzG_2 befindet sich im Status NOK (gesperrt/deaktiviert).	Ein Test-LKW mit falsch deklariertem Test-FzG (FzG_1) und einem weiteren FzG (FzG_2) im Status NOK erzeugt einen Verdachtsfall der Fallgruppe 6 (Falschdeklarierer). Die DSRC-Daten beider Fahrzeuggeräte werden korrekt und vollständig übertragen, wobei ausschließlich eine Auffälligkeit des im Rahmen der Gebrauchstauglichkeitsprüfung zu testenden EETS-Fahrzeuggeräts (FzG_1) zum Fehlschlagen des Testfalls führen kann. Kommunikation gemäß SST-Spezifikation 301.
AutoKST_SVF_FG07_mautfreier_Modus	In diesem Testfall wird die Erzeugung der Fallgruppe 7 mit einem Test-FzG überprüft. Ein Test-FzG wird im Test-LKW (mit Anhänger) angeschlossen. Anschließend wird das Test-FzG so eingestellt, dass das Fahrzeug damit im Gebiet BFStrMG nicht mautpflichtig ist. Bei der Durchfahrt an der Kontrollstelle wird überprüft, ob die Kontrollstelle eine FG7 erkennt.	Ein Test-LKW mit Test-FzG, welches sich im mautfreien Modus befindet, erzeugt eine Fallgruppe 7. – Auswertung nach SST 301 durch Attribut ExtendedOBUSstatusHistoryPart1. Korrekte und vollständige DSRC-Daten (gemäß SST-Spezifikation 301).

Name/ID	Beschreibung	Ziel
AutoKST_SVF_FG12	In diesem Testfall wird die Erzeugung der Fallgruppe 12 mit einem Test-FzG überprüft. Der Test-LKW, dessen Test-FzG mit dem Status „gesperrt“ eingesetzt ist, passiert die Kontrollstelle. Die DSRC-Daten aus dem Test-FzG werden von der Test-Kontrollstelle ausgelesen. Der Status „gesperrt“ wird festgestellt und die Test-Kontrollstelle erzeugt einen Verdachtsfall der Fallgruppe 12. Dieser wird anschließend an die Test-KonZ_2.0 gesendet.	Ein LKW mit einem eingebauten FzG, welches gesperrt ist, erzeugt eine FG-12-Auswertung nach SST 301 durch Attribut ExtendedOBUSStatusHistoryPart1: FzG-Status „noGoContractual“ oder „noGoPaymentMeans“ (Parameter entsprechen der jeweiligen Testkonfiguration). Korrekte und vollständige DSRC-Daten (gemäß SST-Spezifikation 301).
AutoKST_SVF_FG16	Der Test-LKW befindet sich im automatischen Verfahren. Das Test-FzG wurde den Klassifikationsdaten entsprechend des Test-LKWs oder höher (Überzahler) konfiguriert. Der Test-LKW passiert die Test-Kontrollstelle, der DSRC-Datensatz aus dem Test-FzG wird ausgelesen. Die Test-Kontrollstelle entscheidet aufgrund der deklarierten Parameter und der Sensorikdaten auf FG16. Der Fall wird nicht an die KonZ_2.0 verschickt und in der Test-Kontrollstelle gelöscht.	Ein Test-LKW mit korrekt eingestelltem Test-FzG erzeugt die FG16 (Gutzhahler AV). Korrekte und vollständige DSRC-Daten (gemäß SST-Spezifikation 301). Die Falldaten werden nicht an die KonZ_2.0 verschickt und in der Test-Kontrollstelle gelöscht.
AutoKST_Verifikation_EETS_Masterkey	In diesem Testfall wird der neu aufgespielte EETS-Masterkey auf der dezentralen Komponente (KonAu/KonSL) verifiziert.	Ein Test-LKW mit einem Test-FzG des EETS-Anbieters passiert als Gutzhahler die Kontrollstelle. DSRC-Daten werden vollständig erfasst und entschlüsselt (gemäß SST-Spezifikation 301).
FzG_Parameter_Eingabe	Variable Fahrzeugparameter dürfen während der Fahrt (am Fahrzeuggerät selbst oder über eine App auf einem mit dem Fahrzeuggerät verbundenen Mobilgerät) nicht geändert werden. In diesem Testfall wird geprüft, ob das Test-Fahrzeuggerät eine Anpassung der variablen Fahrzeugparameter während der Fahrt unterbindet.	Anpassung der variablen Fahrzeugparameter während der Fahrt nicht mehr möglich.
KonB_DezKst_SVF_FG	Ein Test-LKW passiert eine Kontrollstelle und ein Verdachtsfall wird angelegt. Dieser Verdachtsfall wird in der KonZ_2.0 mit der passenden Fallgruppe gespeichert. Kontrollfall- und Nacherhebungsdaten werden aus der KonZ_2.0 in die KonB (zunächst aKA) übertragen. Anschließend werden die Daten in die VB übernommen und aufbereitet. Übertragung bis ins SC-OWI sowie die Rückantwort an die KonZ_2.0 werden überprüft.	Sicherstellung, dass der Kontrollfall aus der KonZ_2.0 korrekt in der KonB ankommt. Gewährleistung Interoperabilität Kontrollstelle zu weiterführenden Systemen.

Name/ID	Beschreibung	Ziel
KonMa_auswinken_VKB	Das Fahrzeug wird ausgewunken. Ein verkürzter Kontrollbericht (VKB, FG19) wird ohne weitere Kontrolle erstellt.	Erfolgreiches Erstellen eines VKB (FG19).
KonMa_KonZ_Berichteweiterverarbeiten_in_KonB	Dieser Testfall prüft die Weiterverarbeitung von Kontrollfällen mit einem Kontrollbericht über die KonZ_2.0 bis in die KonB. Die Überprüfung erfolgt für den Kontrollfall, Kontrollfalldaten bzw. die erfassten Beweismittel. Es wird die e-Akte in SC-OWI überprüft. Optional: Die Anreicherung der e-Akte mit den zugehörigen DSRC-Daten prüfen.	Absicherung der Übermittlung von Fahrzeugkontrollfällen nach SC-OWI. Optional: Absicherung der DSRC-Daten-Anreicherung. Vollständigkeit und inhaltliche Richtigkeit der e-Akte in SC-OWI für Fahrzeugkontrollfälle prüfen.
KonMa_Mobile_Kontrolle	In diesem Testfall wird die Auslesung eines EETS-FzGs im Test-LKW mit einer KonMa im Modus mobile Kontrolle durchgeführt. Durchführung einer Mobilen Kontrolle. Die entsprechenden Daten des Kontrollfalls bei einer DSRC-/OBE-Auslesung werden vollständig und korrekt angezeigt.	Mit der KonMa wird eine Mobile Kontrolle gemäß den Testparametern erfolgreich durchgeführt. Die entsprechenden DSRC-Daten des Kontrollfalls werden vollständig und korrekt angezeigt (gemäß SST-Spezifikation 301). Die Fallgruppe wird durch die KonMa korrekt angezeigt.
KonMa_Standkontrolle_Start_KB	In diesem Testfall wird die Auslesung eines EETS-FzGs im Test-LKW mit einer KonMa im Modus Standkontrolle mit dem Handheld durchgeführt. Das Test-FzG ist so eingestellt, dass das Fahrzeug damit im Gebiet BFStrMG nicht mautpflichtig ist. Bei der Kontrolle wird festgestellt, dass es sich bei dem Fahrzeug um ein mautpflichtiges Fahrzeug handelt und sich demnach eine FG7 (Nichtzahler) ergibt. Beginnen und Durchführung der Standkontrolle zum Erstellen eines Kontrollberichts. Auslesung der DSRC-Daten mit Handheld. Abschluss des Kontrollberichts.	Mit der KonMa wird eine Standkontrolle gemäß den genannten Testparametern im Szenario erfolgreich gestartet. Die entsprechenden Daten des Kontrollfalls werden vollständig und korrekt angezeigt (gemäß SST-Spezifikation 301). Es wird die Kontrollberichterstellung durchgeführt.
KonZ_2.0_DezKst_SVF	Die Test-Kontrollstelle erstellt einen Verdachtsfall und sendet diesen mit den Beweismitteln an die Test-KonZ_2.0. In der WebGUI wird nach dem KFZ-Kennzeichen selektiert und anhand des von der Test-Kontrollstelle gelesenen Kennzeichens überprüft. In diesem Testfall wird die Verarbeitung eines Verdachtsfalls in der Test-KonZ_2.0 einer durch die Test-Kontrollstelle durchgeführten Fahrt überprüft. Nach der Sachverhaltsfeststellung wird der Verdachtsfall in der Kontrollfallverwaltung verarbeitet, bis der fertige Kontrollfall an das SC-OWI (KonB) exportiert wird.	Überprüfung der korrekten Weiterleitung des Verdachtsfalls von der Kontrollstelle an die KonZ_2.0. Überprüfung aller relevanten DSRC-Parameter in der Kontrollzentrale (gemäß SST-Spezifikation 301).

- e) In Anlage 3 der Anlage 3 zur Prüfvereinbarung (Anlage 3 zum Dokument B- Prüfkonzept Prüfkatalog „MED-Kompatibilitätstests“) wird nach dem Wort „Dokumentenhistorie“ die Tabelle wie folgt gefasst:

”

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.1	17.09.2020	RT, BAG	Erstellung erster unvollständiger Entwurf
0.2	30.10.2020	RT, BAG	Überarbeitung nach Vorlage Prüfspezifikation KT MED
1.0	04.12.2020	RT, BAG	Überarbeitung nach Vorlage Prüfspezifikation KT MED v1.0, QS und Finalisierung
1.1	18.06.2021	RT, BAG	Ergänzung Fahrmanöver MF_09 und MF_10 in P1-KTM-001
1.2	01.03.2024	RT, BALM	Redaktionelle Überarbeitung entsprechend der Änderungen im BFStrMG und Umbenennung BAG in BALM

“.

- f) Anlage 4 der Anlage 3 zur Prüfvereinbarung (Anlage 4 zum Dokument B – Prüfkonzept Prüfkatalog „Probebetrieb“) wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Dokumentenhistorie“ wird die Tabelle wie folgt gefasst:

”

Version	Datum	Bearbeiter	Bearbeitung/Änderung
0.1	17.09.2020	RT, BAG	Erstellung erster unvollständiger Entwurf
0.2	30.10.2020	RT, BAG	Überarbeitung nach Review und Abstimmung mit BAG und TC
1.0	04.12.2020	RT, BAG	QS und Finalisierung
1.1	01.03.2024	RT, BALM	Überarbeitung entsprechend der Änderungen des BFStrMG

“.

- bb) In Abschnitt 2.1 „P2-001: korrekte Mauterhebung“ wird in der Tabelle in Position P2.001.6 in der Spalte „Name“ die Angabe „< 7,5t“ durch die Angabe „≤ 3,5 t“ ersetzt.

- cc) In Abschnitt 2.2 „P2-002: korrekte Abrechnung und Auskehr“ werden in der Tabelle in Position P2.002.1 in der Spalte „Ziel“ die Wörter „Nachweis, das das“ durch die Wörter „Nachweis, dass das“ ersetzt.

- dd) Die Tabelle in Abschnitt 2.3 „P2-003: Überwachung des EETS-Anbieters“ wird wie folgt geändert:

- aaa) In Position P2.003.3 wird in der Spalte „Beschreibung“ das Wort „technische“ durch das Wort „technische“ ersetzt.

- bbb) In Position P2.003.4 werden in der Spalte „Beschreibung“ die Wörter „ein eAnfrage“ durch die Wörter „eine Anfrage“ und in der Spalte „Ziel“ das Wort „Informatione“ durch das Wort „Informationen“ ersetzt.

- ee) In Abschnitt 2.4 „P2-005: korrekte Kontrollprozesse“ wird in der Tabelle in Position P2.005.1 in der Spalte „Beschreibung“ der Wortlaut wie folgt gefasst:

„Es werden zwei Befahrungen des mautpflichtigen Streckennetzes durchgeführt, auf welchen jeweils eine automatische Kontrolle erfolgt. Zwischen den beiden Befahrungen wird das Bordgerät gesperrt. Im Rahmen des bei der zweiten Kontrolle entstehenden Verdachtsfalls werden auf Anfrage des Mauterhebers die Fahrzeug- und Halterdaten über die SST002b vom EA übermittelt.“

2. Anlage II wird wie folgt geändert:

a) Anlage 9 wird wie folgt geändert:

aa) Abschnitt 1.3 „Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt“ wird wie folgt gefasst:

„Der EETS-Anbieter erhält vom Mauterheber ein kalendermonatliches Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt (NZlgE). Das Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt im jeweiligen Kalendermonat m des jeweiligen Kalenderjahres KJ ermittelt sich wie folgt:

$$NZlgE_{KJ, m} = NZlgP_{VP} \times (WZ_{KJ, m} - R_{KJ, m} - Z_{KJ, m}) + NZlgK_{VP} \times km$$

$NZlgE_{KJ, m}$ = Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt im jeweiligen Kalendermonat m des Kalenderjahres KJ

$NZlgP_{VP}$ = Nutzungs- und Zahlungsprovisionssatz in der Vergütungsperiode VP

$WZ_{KJ, m}$ = Auf dem Konto des Mauterhebers in Summe wertgestellte Zahlungen in Euro im jeweiligen Kalendermonat m des jeweiligen Kalenderjahres KJ

$R_{KJ, m}$ = Betrag in Euro der im jeweiligen Kalendermonat m des jeweiligen Kalenderjahres KJ positiv beschiedenen Erstattungsverlangen

$Z_{KJ, m}$ = Betrag in Euro der im jeweiligen Kalendermonat m des jeweiligen Kalenderjahres KJ vom EETS-Anbieter ausgekehrten Verzugszinsen

KJ = Platzhalter für das jeweilige Kalenderjahr

m = Laufende Nummer des Kalendermonats (1 bis 12) des jeweiligen Kalenderjahres KJ

VP = Vergütungsperiode, für die der Nutzungs- und Zahlungsprovisionssatz angewendet wird

km = Im jeweiligen Kalendermonat m des Kalenderjahres KJ abgerechnete Fahrleistung

$NZlgK_{VP}$ = Vergütung pro abgerechnetem Kilometer Fahrleistung in der Vergütungsperiode VP

Der Nutzungs- und Zahlungsprovisionssatz für die Vergütungsperiode 2024 bis 2025 (01.09.2024 bis 31.12.2025) beträgt:

$$NZlgP_{2024-2025} = [1,23] \%$$

Die Vergütung pro abgerechnetem Kilometer Fahrleistung für die Vergütungsperiode 2024 bis 2025 (01.09.2024 bis 31.12.2025) beträgt:

$$NZlgK_{2024-2025} = 0,00076 \text{ EUR/km}$$

Wurde beim Mauterheber eine berechtigte Erstattung durch einen Nutzer des EETS-Anbieters beantragt und wurde dieser Antrag durch den Mauterheber positiv beschieden, mindert sich das Nutzungs- und Zahlungsprovisionsentgelt entsprechend. Der Mauterheber teilt dem EETS-Anbieter jeweils bis zum siebten Werktag eines Monats für den vorangegangenen Monat mit, wie viele Anträge auf Erstattung in welcher Höhe ($R_{KJ, m}$) positiv beschieden wurden.

Die abgerechnete Fahrleistung km wird ermittelt auf Basis der aktiven Fahrzeuggeräte gemäß Ziffer 1.2. Dafür werden für den gesamten Betrachtungszeitraum die Tariflängen der abgerechneten Abschnitte in den abschnittsbezogenen Erhebungsdaten dieser Fahrzeuggeräte addiert. Als Zeitpunkt der Befahrung eines mautpflichtigen Abschnitts gilt die entsprechende Regelung in Ziffer 1.2. Von der abgerechneten Fahrleistung wird die Summe der Tariflängen der Abschnitte abgezogen, deren Mautbeträge dem Nutzer des EETS-Anbieters vom Mauterheber im Rahmen eines Erstattungsverfahrens vollständig rückerstattet wurden.

Die Höhe des Nutzungs- und Zahlungsprovisionssatzes wird für die nachfolgende Vergütungsperiode gemäß den Vorgaben in Nummer 2 angepasst.“

bb) In Abschnitt 2 „Überprüfung des EETS-Vergütungsmodells“ werden die Sätze 9 bis 11 aufgehoben.

cc) Abschnitt 2.1 „Indexierung des AV-Tarifs“ wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. 25 % mit dem vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten „Index der durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste: Deutschland, Quartale, Wirtschaftszweige WZ08-62“ und“.

bbb) In Nummer 4 wird nach den Wörtern „VP = Vergütungsperiode für die der Index angewendet wird“ folgender Absatz eingefügt:

„Abweichend zu Ziffer 2.1 Satz 1 erfolgt eine Wertsicherung des AV-Tarifs zum 01.09.2024, sofern die Erhöhung mehr als 2,5 % beträgt. In diesem Fall wird der AV-Tarif um den Wert erhöht, der den Betrag von 2,5 % übersteigt. Die Indexwerte

$$I_{VP}^{PersonallTelekomIT}$$

werden auf Basis der vom Statistischen Bundesamt für das 2. Quartal 2024 veröffentlichten Statistiken bestimmt, sobald diese vorliegen. Sofern diese Indexwerte nicht rechtzeitig für die Abrechnung ab dem 01.09.2024 zur Verfügung stehen, erfolgt die Bestimmung zum frühestmöglichen Zeitpunkt und eine eventuelle Erhöhung des AV-Tarifs wird rückwirkend ab 01.09.2024 gezahlt.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. September 2024 in Kraft.

Köln, den 1. August 2024

Der Präsident
des Bundesamtes für Logistik und Mobilität
In Vertretung
Krekeler