

cenjur®
CE juristisch-politisches
Info-Magazin von



**Kritische Anmerkungen von cenjur zu diesem Interview:
Riesenchaos oder problemloser Start?**

Ein Interview der ARD-Tagesschau mit dem Geschäftsführer der Betreiberfirma Toll Collect, Herrn Michael Rummel, am 01. September 2003

Diesen Beitrag mit gesonderter htm-Linkliste finden Sie online hier:

<http://www.cenjur.de/pages3/mdepab.htm>

Nachfolgend Abschrift eines live-Gesprächs der ARD-Tagesschau mit dem Geschäftsführer der Betreiberfirma Toll Collect, Herrn Michael Rummel anlässlich der Mauteinführung am 31. August 2003

ARD: Wie kommen nun die unterschiedlichen Bewertungen zustande, Sie sagen, das System laufe problemlos, die Spediteure und auch die LKW-Fahrer, die wir da gehört haben, sagen, es läuft nicht. Was stimmt nun?

Rummel: wir hatten ja seit Sonntag, 0 Uhr, hier Beginn dieser Einführungsphase. Der Sonntag verlief recht ruhig, weil ja nur

Fahrzeuge mit Sondergenehmigungen die Fahrbahnen nutzen konnten. Das hat sich jetzt natürlich in der Nacht und über den heutigen Tag deutlich geändert. Wir haben hier jetzt deutliche Erfahrungen gemacht, auch was das Thema „on board unit“ und auch die „Maut-Terminals“ anbetrifft. Wir werden dort auch das Netz, das heisst die Positionierungen dieser Terminals nochmal optimieren und auch bei den on board units das Thema „Anzeige mautfrei“ bei mautpflichtigen Strecken zum Beispiel ein Software-Problem was wir jetzt in den nächsten Tagen anpassen werden. So gesehen ist diese Testphase auch natürlich für uns eine gute Gelegenheit, hier Erfahrungen

über Details noch aufzugreifen und dann das System entsprechend zu optimieren.

ARD: Also Sie sagen, Sie machen Erfahrungen aber es läuft irgendwie ganz gut!?

Rummel: Es läuft so, dass der Nutzer in der Form jetzt mit dem System erstmal richtig vertraut macht, das merkt man ja auch. Man nimmt das jetzt ernst. Und für uns ist das natürlich jetzt die Gelegenheit, richtig Last zu haben. Lasterfahrung, das ist ja sehr wichtig dann für den 2tenNovember und so ist das für beide Seiten eine gute Situation.

ARD: Ursprünglich sollte ja das System gestern regulär starten. Sie hatten auch einmal gesagt, Sie seien bis dahin schon fertig mit all Ihren Vorbereitungen. Aber: nun läuft selbst der Testbetrieb nicht rund. Haben Sie die Aufgabe unterschätzt?

Rummel: Wir haben ja einen Betreibervertrag, der seit letztem September gilt, der ja den 31. August als Beginn der Betriebsphase hat. Wir müssen ja und bieten ja diese ganzen Funktionalitäten: Einbuchung über Internet, Einbuchung über das Terminal und die on board unit an. Es ist jetzt eine Frage der Akzeptanz durch den Nutzer, die wir natürlich jetzt auch nutzen, um noch vorhandene technische Themen und technische Anpassungen zu lösen...

ARD: Was heisst das Herr Rummel wenn Sie sagen, es ist eine Frage der Akzeptanz durch den Benutzer: heisst das, dass die Spediteure das System verhindern oder was sagen Sie uns damit?

Rummel: Es geht darum, auch einen Automaten kennenzulernen; dass man eine Buchung über das Maut-Terminal relativ schnell vonstatten gehen lässt, zum Beispiel mit einer Fahrzeugkarte, die ein registrierter Nutzer hat, geht das innerhalb von 3-4 Minuten. Ist man nicht registriert, dann muss man natürlich alle Daten neu eingeben, dann dauert das deutlich länger. Das wiederum kann man kompensieren, indem durch Mehrfachnutzung einfach ein Lerneffekt eintritt und das System dann bekannt ist.

ARD: Aber Herr Rummel, jetzt haben Sie nicht geantwortet: haben Sie die Aufgabe unterschätzt?

Rummel: Wir haben einen Vertrag. Wir werden den auch erfüllen. Wir haben jetzt im Moment einen Hochlauf des Betriebes. Wir wussten um diese Dimension dieses Vorhabens. Das Einzige, was jetzt noch dazukommt, ist diese deutlich höhere Anzahl an Erfassungsgeräten, die wir bis Ende Oktober liefern werden. Und dann sind wir fertig für den eigentlichen Betrieb, der

mit Zahlungspflicht verbunden ist Ende Oktober.

ARD: Und können Sie den regulären Starttermin, den es jetzt im Moment vereinbart gibt für 2ten November, dann wirklich garantieren oder können Sie das nicht?

Rummel: Wir haben ja jetzt neben diesen 3 Funktionalitäten der Einbuchung noch die Bezahltfunktion, das heisst die Zahlungspflicht als 4tes Element. Das wiederum mit der Höhe der höheren Anzahl der Erfassungsgeräte. Das ist unsere Aufgabe der nächsten 8 Wochen und wir sind aus derzeitiger Sicht zuversichtlich, dass wir dann Ende Oktober mit dem eigentlichen Betrieb beginnen.

ARD: Sie sind zuversichtlich, danke Herr Rummel

Rummel: Gerne, sehr.

Anmerkung zu diesem Interview von Gudrun Seidl, Fachjournalistin EU-Recht, mit Hinweisen und Fragen zu gesetzlichen Vorschriften

Hier bestätigt also der Geschäftsführer der Toll Collect¹, dass die Nutzer Testpersonen sind. Bisher einmalig ist die Tatsache, dass Testpersonen dem Hersteller die Testversuche für ein noch nicht abgenommenes System (vor den Augen des Bundesverkehrsministers²) durch Vorkasse finanzieren und ohne dass das Honorar für die Testpersonen festgelegt wurde.³

Wer zahlt dem Spediteur den Leer-KM-Anteil? Wer die Standzeiten? Wer die Schulungen auf das System? Alles unausgegoren. Aber nicht, weil die Industrie nicht spurt, sondern weil Deutschland mal wieder eine EU-Richtlinie⁴ nicht rechtzeitig in nationales Recht umgesetzt hatte⁵. Hat man je schon einmal etwas von dem

¹ Diskussionsforum Wirtschaft und Sozialpolitik zu Toll Collect am CDU-Forum unter

<http://forum.cdu.de/forum/thema1/ovr/aaaa002q1.ovr>

² 29.08.03 Minister genehmigt Einführungsphase

<http://www.toll-collect.de>

[/frontend/press/PressEntryVP.do.jsessionid=9380C623A4B8B1EE0A5A47FCB8FB60E3?pressId=514](http://frontend/press/PressEntryVP.do.jsessionid=9380C623A4B8B1EE0A5A47FCB8FB60E3?pressId=514)

³ siehe auch Diskussionsforum CDU: Mautbetrieb wird Deutschland 250.000 Arbeitslose bescheren

<http://forum.cdu.de/forum/thema2/ovr/aaaa0012r.ovr>

⁴ Kommt aufgrund eines EuGH-Urteils, siehe Absatz (4) der Richtlinie 62/1999 der da lautet:

(4) Der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften hat mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94, Parlament gegen Rat(7), die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten(8) für nichtig erklärt, wobei die Wirkungen dieser Richtlinie aufrechterhalten werden, bis der Rat eine neue Richtlinie erlassen hat. Die Richtlinie 93/89/EWG wird daher durch die vorliegende Richtlinie ersetzt.

⁵ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge

<http://europa.eu.int>

[/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=DE&numdoc=31999L0062&model=guichett](http://smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=DE&numdoc=31999L0062&model=guichett)

ABMG⁶ gehört? Nein? Das ist das AutobahnMautGesetz vom Juli 2002⁷, das die EU-Richtlinie aus 1999 umgesetzt haben will. Aber: die Umsetzung ist rechtswidrig und falsch (zB Verwendungszweck § 11 ABMG⁸ und: Gebühren sind ZWECKGEBUNDEN!). Daher klärt cenjur derzeit, ob überhaupt die Umsetzungsmassnahme Deutschlands im Sinne der EU-Richtlinie erfüllt und von Brüssel auch entsprechend abgenommen ist.

Deutsche Politiker denken offenbar nur an Eines: wie kommt man an Einnahmen, um die eigene Misswirtschaft auszugleichen?⁹: Sie fangen nicht etwa dergestalt bei sich

⁶ Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

<http://www.bzg.de/html/site/maut/abmg.pdf>

⁷ Was versteht der bundesdeutsche Gesetzgeber unter § 4, (2) ABMG „Mautentrichtung und Mauterstattung“ – wörtlich heisst es in dem Gesetz: Das Bundesamt für Güterverkehr kann einem Privaten die Errichtung und den Betrieb eines Systems zur Erhebung der Maut übertragen (Betreiber). – Wie, bitte, ist das zu verstehen? Werden hier wiederum Zinssteuergeschenke à la Mineralölsteuergesetz http://www.seidl.de/presse/ots_eichel.htm verteilt? Bekanntlich gewährt hier die Bundesregierung den Mineralölkonzernen 55 Tage Zahlungsziel, um die Mineralöl-, Ökosteuer und den Bevorratungspfennig abzuführen. Unsere Anfrage, die sogar über ots am 31.12.2001 an den Bundesfinanzminister mit zigfacher Erinnerung gestellt wurde, ist bis heute nicht beantwortet. Erhalten nun die Betreiber der Mautstellen ähnliche Zinsgeschenke, denn das ABMG lässt sich hierüber – bewusst? – nicht aus.

⁸ § 11 ABMG steht im Widerspruch zur EU-Richtlinie 62 aus 1999, Kapitel II Maut- und Benutzungsgebühren Artikel 7 (2) a). Dort heisst es wörtlich: Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Autobahnen oder anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben. Von einem Bahnnetz ist hier ausdrücklich nicht die Rede! Die Maut-GEBÜHR würde in diesem Falle seitens der Bundesregierung zweckentfremdet eingesetzt und wie eine Steuer behandelt. Denn in § 11 ABMG heisst es: Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Es wird zum **überwiegenden Teil** zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet.

⁹ Was ein Dr. Stolpe mit dem Maut-System verbindet: 25. März 2003 Stolpe: LKW-Maut bringt über 900 neue Stellen und zusätzliche Aufgabe für das BAG <http://www.bmv.de/bmvbw-302.14171/Stolpe-Lkw-Maut-bringt-ueber-900-neue-Stellen-un...htm>

selbst an, dass man sie für Fehler im Amt haftbar machen kann¹⁰ oder treten ohne weiteren Kostenanspruch zu haben wegen Missmanagement zurück. Im Gegenteil: ihrem Erfindungsreichtum an weiteren Steuerquellen in ihrem Sinne, anstatt neue Wege zu gehen¹¹, sind scheinbar keine Grenzen gesetzt. Sie drehen immer mehr an der Steuerschraube und übersehen dabei offenbar, dass zunächst die Steuergelder erwirtschaftet werden müssen.

Abgeordnete der CDU / CSU-Fraktion wollten schon im Jahre 2000, also vor bereits 3 Jahren, wissen, wie die Mittel verwendet werden. Lesen Sie hier die Anfrage sowie Antwort¹².

Zum Schluss: wer zum Thema Maut informiert, erfährt man hier¹³. Aber: nichts geht über die Information, die sich die Betroffenen untereinander mitteilen!

Gudrun Seidl

¹⁰ siehe 11 Punkte-Programm von cenjur unter

<http://www.seidl.de/cenjur/11punkte.htm>

¹¹ Weg von der Anonymität: Ethik- und Transparenzsteuer:

http://www.seidl.de/cenjur/pm_steuer.pdf

¹² Kleine Anfrage von Abgeordneten der CDU-Fraktion <http://dip.bundestag.de/btd/14/031/1403133.pdf> zur Infrastruktur und Mittelverwendung sowie Antwort der Bundesregierung unter: <http://dip.bundestag.de/btd/14/032/1403256.pdf>

¹³ <http://www.bgl-ev.de> - Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik

<http://www.toll-collect.de> -Betreibergesellschaft Toll Collect <http://www.dky-euroservice.com> - im Gegensatz zu allen Anderen nur erreichbar mit neuesten Browsern!