



**Europäischer Ausschuss  
der Regionen**

**COTER-VI/032**

**127. Plenartagung, 31. Januar/1. Februar 2018**

## **STELLUNGNAHME**

### **Europa in Bewegung: Förderung nahtloser Mobilitätslösungen**

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- weist darauf hin, dass der Infrastrukturausbau den territorialen Zusammenhalt stärken kann und dass derzeit nur eine derart geringe Instandhaltung in vielen Regionen stattfindet, dass eine Verschlechterung des territorialen und sozialen Zusammenhalts droht;
- ist überzeugt, dass dem territorialen und sozialen Zusammenhalt Rechnung getragen werden muss. Die Einführung von Mautsystemen darf nicht zur Exklusion aufgrund der geografischen Lage oder der sozioökonomischen Situation führen;
- hält fest, dass sich die durchschnittliche Qualität der Straßeninfrastruktur verschlechtert und dass in Regionen, die Einkommen generieren, Investitionsentscheidungen getroffen werden müssen. Mautgebühren und Gebühren für externe Kosten, die in einer Region erhoben werden, müssen generell in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Verkehrsinfrastruktur dieser Region reinvestiert werden;
- ist sich bewusst, dass die externen Verkehrskosten wie Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung und Lärmbelastung ernste Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit sowie auf die gesamte Wirtschaft haben;
- weist darauf hin, dass die Änderungen der Grundsätze für die Erhebung von Benutzungsgebühren (Nutzer- und Verursacherprinzip), wenn sie von den Mitgliedstaaten und Regionen angewendet werden, unvermeidlich dazu führen werden, dass mehr Fahrzeuge das lokale Straßennetz nutzen, was negative Auswirkungen auf die Sicherheit, die Umwelt und die Instandhaltungskosten für dieses Straßennetz haben wird;
- weist darauf hin, dass bei der Berechnung der Höhe der Benutzungsgebühren die Unterschiede zwischen den Regionen in Bezug auf Verkehrsdichte und Entfernung zwischen den Wirtschafts- und Lebenszentren zu berücksichtigen sind;
- hält fest, dass Straßenbenutzer ungleich behandelt werden und der Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen verschiedenen Straßenfahrzeugen eingeführt werden muss.

## Berichterstatter

Ivan Žagar (SI/EVP), Bürgermeister von Slovenska Bistrica

## Referenzdokumente

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle  
COM(2017) 283 final

Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Begleitdokument zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle  
SWD(2017) 177 final

Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Towards clean, competitive and connected mobility: the contribution of Transport Research and Innovation to the Mobility package (Für eine saubere, wettbewerbsfähige und vernetzte Mobilität: Der Beitrag der Verkehrsforschung und der Innovation zum Mobilitätspaket)  
SWD(2017) 223 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge  
COM(2017) 275 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern  
COM(2017) 276 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (Neufassung)  
COM(2017) 280 final

**Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Europa in Bewegung: Förderung nahtloser Mobilitätslösungen**

**I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN**

**Änderung 1**

COM(2017) 275 final/1

Artikel 1

Nummer 3

Ändern:

<i><b>Kommissionsvorschlag</b></i>	<i><b>Änderung des AdR</b></i>
<p>(1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten unter den in den Absätzen 3 bis 9 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und Benutzungsgebühren im transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen.</p> <p>(2) Absatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten, unter Beachtung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Maut- und Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt. Maut- und Benutzungsgebühren, die auf anderen Straßen als denen des transeuropäischen Straßennetzes und als Autobahnen erhoben werden, müssen die in den Absätzen 3 und 4, in Artikel 7a und in Artikel 7j Absätze 1, 2 und 4 festgelegten Bedingungen erfüllen.</p>	<p>(1) Unbeschadet des Artikels 9 Absatz 1a dürfen die Mitgliedstaaten <b><i>und die zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften</i></b> unter den in den Absätzen 3 bis 9 dieses Artikels und in den Artikeln 7a bis 7k genannten Bedingungen Maut- und Benutzungsgebühren im transeuropäischen Straßennetz oder auf bestimmten Abschnitten dieses Netzes und zusätzlich auf anderen Abschnitten ihrer Autobahnnetze, die nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören, beibehalten oder einführen.</p> <p>(2) Absatz 1 lässt das Recht der Mitgliedstaaten <b><i>und der zuständigen lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften</i></b>, unter Beachtung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Maut- und Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, unberührt, sofern die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt. Maut- und Benutzungsgebühren, die auf anderen Straßen als denen des transeuropäischen Straßennetzes und als Autobahnen erhoben werden, müssen die in den Absätzen 3 und 4, in Artikel 7a und in Artikel 7j Absätze 1, 2 und 4 festgelegten Bedingungen erfüllen.</p>

***Begründung***

Bestehende und künftige Mautgebühren werden im Wesentlichen von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwaltet, die die Kontrolle über die Höhe und die Details der Gebühren behalten sollten – vor allem wenn es aufgrund von Mautgebühren für das Hauptstraßennetz zu einer künstlichen Umverteilung des Verkehrs auf das Nebenstraßennetz kommt.

**Änderung 2**  
COM(2017) 275 final/1  
Artikel 1  
Nummer 14  
Buchstabe b  
Ändern:

<i><b>Kommissionsvorschlag</b></i>	<i><b>Änderung des AdR</b></i>
<p>„(3) Einnahmen aus Staugebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, und zwar insbesondere durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Unterstützung von Infrastrukturen und Dienstleistungen des öffentlichen Nahverkehrs,</li> <li>b) Beseitigung von Engpässen im transeuropäischen Verkehrsnetz,</li> <li>c) Aufbau alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsteilnehmer.“</li> </ul>	<p>„(3) Einnahmen aus Staugebühren oder der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen werden verwendet, um das Stauproblem anzugehen, und zwar insbesondere durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Unterstützung von Infrastrukturen und Dienstleistungen des öffentlichen Nahverkehrs,</li> <li>b) Beseitigung von Engpässen im transeuropäischen Verkehrsnetz,</li> <li>c) Aufbau alternativer Infrastrukturen für die Verkehrsteilnehmer.“</li> <li><i>d) Unterstützung des Aufbaus lokaler und regionaler Verkehrssysteme.</i></li> </ul> <p><i>Diese Bestimmung gilt dann als von den Mitgliedsstaaten angewendet, wenn diese eine Förderpolitik verfolgen, die Finanzhilfen für den Aufbau eines lokalen und regionalen Verkehrssystems zur Ermittlung und Beseitigung der Ursachen für die Verkehrsüberlastung sicherstellt, deren Wert zumindest 15 % der Einnahmen aus Staugebühren entspricht.“</i></p>

<i><b>Begründung</b></i>
<p>Der Europäische Ausschuss der Regionen ist der Meinung, dass die Gebührenerheber in der Richtlinie ausdrücklicher dazu verpflichtet werden müssen, einen Teil der Einnahmen auch in Regionen in Randlage und vom europäischen Verkehrsnetz abgelegenen Regionen einzusetzen.</p>

## **II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

### **DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN**

#### **Kernbotschaften**

1. betont die Bedeutung eines effizienten nachhaltigen Verkehrssystems für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen und für die Stärkung des sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts der Europäischen Union. Die lokalen und

regionalen Gebietskörperschaften sind für die Gestaltung und Durchführung der regionalen und lokalen Verkehrspolitik und für die Gewährleistung des öffentlichen Personenverkehrs in ihrem Gebiet zuständig. Die Beschlussfassung auf lokaler Ebene ist jedoch eng an den durch die nationale und europäische Politik vorgegebenen Rahmen gebunden;

2. ist sich bewusst, dass die externen Verkehrskosten wie Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung und Lärmbelastung ernste Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit sowie auf die gesamte Wirtschaft haben. Derzeit bezahlen die Verursacher der Kosten nur einen geringeren Teil, wohingegen die Gesellschaft für den Rest aufkommt. Der Verkehr verursacht beinahe ein Fünftel aller Klimagasemissionen in Europa. Es sind dringend Maßnahmen für die Dekarbonisierung des Verkehrs erforderlich;
3. weist darauf hin, dass der Infrastrukturausbau den territorialen Zusammenhalt stärken kann und dass derzeit nur eine derart geringe Infrastrukturinstandhaltung in vielen Regionen stattfindet, dass eine Verschlechterung des territorialen und sozialen Zusammenhalts droht. In den Gebieten, in denen Benutzungsgebühren erhoben werden, müssen die daraus erzielten Einnahmen in die lokale und regionale Infrastruktur reinvestiert werden, damit insbesondere die Unterschiede im Ausmaß und in der Qualität der Anbindung der Regionen an das europäische Verkehrsnetz verringert werden. Der Ausschuss fordert, dass mit jedweder Reinvestierung in die Verkehrssysteme die Nachhaltigkeit dieser Systeme als eines der wichtigsten Ziele sichergestellt wird;
4. unterstreicht, dass Benutzungsgebühren in erster Linie streckenabhängig sein müssen und die Infrastrukturnutzung außerhalb der Spitzenzeiten fördern sollten. Weitere Kriterien wie Verkehrsdichte, Entfernung von Wirtschaftszentren und Entfernungen zwischen diesen könnten ebenfalls berücksichtigt werden. Hohe bzw. erhöhte Kosten für die Anbindung an das europäische Verkehrsnetz diskriminieren Regionen in Randlage und abgelegene Regionen und schwächen zusätzlich den territorialen und sozialen Zusammenhalt;
5. begrüßt die Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, in der festgehalten ist, dass ein integriertes Konzept auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene notwendig ist, das viele verschiedene Politikbereiche einschließt. Der Ausschuss teilt die Überzeugung, dass zur Verwirklichung der Zielsetzungen spezifischere Vorschriften und Normen erforderlich sind, die durch Unterstützungsmaßnahmen flankiert sein müssen;
6. betont die Notwendigkeit, die vernetzte und automatisierte Mobilität auszubauen und mit aktuellen Trends wie Elektromobilität und autonomer Kommunikation der Fahrzeuge miteinander und mit der Umgebung (V2X-Technologie) Schritt zu halten;
7. ist überzeugt, dass die Digitalisierung des Verkehrs, beispielsweise über Informationssysteme für die Benutzer, die Verkehrsflüsse und die Verkehrsinfrastrukturnutzung optimieren kann; fordert daher alle Mitgliedstaaten und Regionen auf, Pläne für die interoperable Digitalisierung der Verkehrssysteme zu entwickeln und umzusetzen;

## Entwicklung in Richtung Dekarbonisierung des Verkehrs

8. bekräftigt die Notwendigkeit einer **Dekarbonisierung des Verkehrs**.  
Derzeit ist der Verkehr der einzige Sektor, in dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen die Werte aus dem Jahr 1990 noch immer übersteigen und in vielen Mitgliedstaaten sogar weiter zunehmen. Das Politikdokument „Europa in Bewegung“ und die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften zur Erhebung von Infrastrukturbenutzungsgebühren sind die ersten beiden Schritte hin zu einem emissionsarmen Verkehrssystem. Die Erhebung von Benutzungsgebühren als Maßnahme, um einer irrationalen Benutzung von Straßen vorzubeugen, spielt bei der Dekarbonisierung zweifellos eine ausschlaggebende Rolle;
9. weist auf die Herausforderungen und Chancen in Verbindung mit der „grünen Mobilität“ hin.  
Bei der Umsetzung restriktiver Maßnahmen im Zusammenhang mit einem umweltfreundlichen Verkehr muss der wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrssektors Rechnung getragen werden. Da der Verkehrssektor einer der größten Sektoren unter den Gesichtspunkten Beschäftigung und Wirtschaftstätigkeit ist, wird seine Dekarbonisierung einige Probleme mit sich bringen. Allerdings können mit einem umweltgerechten und emissionsfreien Verkehr neue und innovative Wirtschaftsfelder erschlossen werden; Europa könnte hierbei eine führende Rolle einnehmen; fordert die Kommission auf, die schrittweise Umstellung auf eine „grüne Mobilität“ zu begleiten, um ihre negativen Auswirkungen abzufedern;
10. begrüßt die im dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich bestimmter Vorschriften zu den Kraftfahrzeugsteuern enthaltenen Änderungen der Besteuerung schwerer Nutzfahrzeuge, da diese die Mitgliedsstaaten nicht daran hindern, nach eigenem Ermessen Steuern für schwere Nutzfahrzeuge beizubehalten oder sogar zu erhöhen;
11. weist darauf hin, dass die Änderungen der Grundsätze für die Erhebung von Benutzungsgebühren (Nutzer- und Verursacherprinzip), wenn sie von den Mitgliedstaaten und Regionen angewendet werden, unvermeidlich dazu führen werden, dass mehr Fahrzeuge das lokale Straßennetz nutzen, was negative Auswirkungen auf die Sicherheit, die Umwelt und die Instandhaltungskosten für dieses Straßennetz haben wird. Gleichzeitig bleiben Autobahninfrastrukturkapazitäten ungenutzt. Dies wird sich in Regionen, in denen Zeit einen niedrigen Stellenwert hat, gewiss stärker auswirken, was die Ergebnisse der in den einzelnen Regionen durchgeführten Analysen deutlich machen. Die schrittweise Abschaffung von Vignetten, sofern sie in diesen Regionen genutzt werden, wird ebenfalls negative Folgen haben;

## Die Problematik der Wettbewerbsverzerrung und der Diskriminierung im Verkehr

12. verweist auf das **Problem der Wettbewerbsverzerrung**, das insbesondere durch **unlauteren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern** verursacht wird.  
Dieses Problem ist zwischen Schiene und Straße besonders ausgeprägt, verringert indirekt aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt. Während Eisenbahnunternehmen für die Infrastrukturbenutzung im gesamten Netz bezahlen und der Preis auch externe Kosten einschließt, findet die Richtlinie derzeit nur auf den Straßengüterverkehr Anwendung, wodurch

nicht die externen Verkehrskosten nicht in ihrer Gesamtheit abgedeckt werden. Dies verschafft wenig umweltfreundlichen Verkehrsträgern einen unfairen Vorteil;

13. hält fest, dass Straßenbenutzer ungleich behandelt werden und der **Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen verschiedenen Straßenfahrzeugen** eingeführt werden muss. Personalfahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse sind vom Verursacherprinzip ausgenommen, obwohl diese Fahrzeuge große Umweltverschmutzer sind (13,5 % aller Klimagasemissionen in der EU) und Infrastrukturschäden verursachen;
14. begrüßt die Umstellung auf **streckenabhängige** Mautgebühren, da diese gerechter sind als ein Pauschalbetrag für die Straßenbenutzung. Die Erhebung von Benutzungs- und Mautgebühren in einer koordinierten, digitalen und interoperablen Weise in der gesamten EU würde gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Binnenmarkt schaffen und die Einhaltung des Grundsatzes der **Nichtdiskriminierung der europäischen Bürger und Verkehrsunternehmen** aus verschiedenen Mitgliedstaaten sicherstellen;
15. weist darauf hin, dass bei der **Berechnung der Höhe der Benutzungsgebühren** die **Unterschiede zwischen den Regionen** in Bezug auf Verkehrsdichte und Entfernung zwischen den Wirtschafts- und Lebenszentren zu berücksichtigen sind;
16. **fordert eine gerechte Berechnung** der Straßenbenutzungsgebühren und eine größere Preisharmonisierung in Bezug auf die Dauer der Benutzung. Der Preis für die kurzfristige oder vorübergehende Benutzung muss in einem angemessenen Verhältnis zu dem Preis für die kontinuierliche bzw. langfristige Benutzung stehen;
17. vertritt die Auffassung, dass die Anwendung des Verursacherprinzips eine konsequente Einbindung von Kraftomnibussen in das System der Benutzungsgebühren erfordert; außerdem würde sie die Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs verringern, in dem Schienennutzungsgebühren bezahlt werden müssen; weist jedoch darauf hin, dass in Gebieten, in denen der Schienenverkehr keine ernsthafte Beförderungsalternative ist, eine Erhöhung der Kosten für die Kraftomnibusunternehmen nicht wünschenswert ist;

Die Herausforderungen in Verbindung mit dem territorialen und sozialen Zusammenhalt

18. ist überzeugt, dass dem **territorialen und sozialen Zusammenhalt** Rechnung getragen werden muss. Die Einführung von Mautsystemen darf nicht zur Exklusion aufgrund der geografischen Lage oder der sozioökonomischen Situation führen. Benachteiligten sozialen Gruppen und Regionen, in denen es keine Alternativen zum Individualverkehr gibt, muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Einkommensschwache Gruppen dürfen durch Mautgebühren nicht benachteiligt werden, wenn die Fahrt zur Arbeit mit dem Pkw die einzige akzeptable Option ist;
19. fordert, dass das Solidaritätsprinzip (von einkommensgenerierenden Regionen zu entwicklungsschwachen Regionen) bei der Aufteilung der Mauteinnahmen, der Reinvestierung in die lokale Straßeninfrastruktur und der Querfinanzierung umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Anwendung kommt;

20. betont, dass Städte und Regionen **Straßenbenutzungsgebühren akzeptieren** und als Mittel zur Verwirklichung ihrer Entwicklungsziele sehen müssen. Dabei spielt die Aufteilung der Mauteinnahmen eine entscheidende Rolle. Die Akzeptanz von Straßeninfrastrukturgebühren wird davon abhängen, einen Ausgleich zwischen den Erwartungen derjenigen zu finden, nach deren Ansicht die Einnahmen wieder in die lokale Straßeninfrastruktur fließen müssen, und dem übergeordneten Ziel, in langfristige, nachhaltige Verkehrslösungen zu investieren;
21. hält fest, dass sich die durchschnittliche **Qualität der Straßeninfrastruktur verschlechtert** und dass in Regionen, die Einkommen generieren, Investitionsentscheidungen getroffen werden müssen. Mautgebühren und Gebühren für externe Kosten, die in einer Region erhoben werden, müssen generell in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Verkehrsinfrastruktur dieser Region reinvestiert werden. Eine Ausnahme könnte die Umverteilung bestimmter Mautgebühren von Gebieten mit hoher Verkehrsdichte auf Gebiete mit geringem Verkehrsaufkommen sein;
22. begrüßt die Möglichkeit der Einführung von Infrastrukturgebühren, die der angebotenen Straßenqualität entsprechen (in Bezug auf Kapazität und Technik), da dies eine wirkungsvolle und geeignete Maßnahme zur Lösung der Straßeninfrastrukturinstandhaltungsprobleme ist;
23. betont, dass **Investitionen in umweltfreundliche Verkehrsträger** dringend notwendig sind. Mit Blick auf den sozialen und territorialen Zusammenhalt könnten Mauteinnahmen auch in umweltfreundlichere Verkehrsträger und in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in schwer zugänglichen Regionen investiert werden;
24. ist der Meinung, dass **Investitionen in dünn besiedelten Regionen und Regionen in Randlage** nur schwer im Zuge öffentlich-privater Partnerschaften durchgeführt werden könnten. Die Möglichkeit, ein Privatunternehmen mit dem Bau/der Instandhaltung der Straßen im Gegenzug für Benutzungsgebühren zu betrauen, ist in verkehrsschwachen Regionen für einen privaten Betreiber uninteressant. Deshalb sollten öffentlich-private Partnerschaften für Unternehmungen als Modell erachtet werden, das unter bestimmten Bedingungen in bestimmten Regionen geeignet ist, es darf jedoch öffentliche Investitionen in weniger stark besiedelte oder entlegene Regionen nicht beeinträchtigen;
25. **verweist auf** die unterschiedlichen Erwartungen und Standards zwischen Mitgliedstaaten und Regionen. Das gemeinsame europäische Gebührenerhebungssystem für externe Kosten enthält Obergrenzen und Mindeststandards. Die Mitgliedstaaten (oder Regionen) müssen jedoch die Möglichkeit haben, diese zu übertreffen und **ehrgeizigere Bestimmungen** festzulegen, wo dies durch besondere Umstände gerechtfertigt ist, die hohe externe Kosten verursachen. Hohe externe Kosten (z. B. in Bergregionen) müssen zur Lösung der Probleme in der betreffenden Region beitragen;



## Grenzübergreifende und gesamteuropäische Interoperabilität elektronischer Mautsysteme

26. stimmt der Feststellung zu, dass es trotz der Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme (EETS) (2004) und des Durchführungsbeschlusses (2009) mit einigen wenigen Ausnahmen keine grenzübergreifende Interoperabilität gibt, weshalb die Benutzer und die Einrichtungen, die diese Systeme bereitstellen und unterhalten, die Kosten und Unannehmlichkeiten tragen müssen, und unterstützt daher die geplanten Änderungen, um langfristig ein europaweit interoperables System zu verwirklichen;
27. betont, dass eine einfache und erschwingliche Lösung gefunden werden muss. So könnte festgelegt werden, dass Neuwagen mit dieser Lösung ausgestattet sein oder andere Fahrzeuge über ein interoperables Bordgerät verfügen müssen. Im einheitlichen europäischen Verkehrsraum darf die elektronische Ausrüstung für die Gebührenerhebung keine Diskriminierung aufgrund des nationalen oder regionalen Ursprungs zur Folge haben. Es gilt, die grenzübergreifende und gesamteuropäische Interoperabilität der Mautsysteme und die Verhältnismäßigkeit der Kosten für ihre kurz- und langfristige Nutzung zu gewährleisten. Der Ausschuss unterstreicht zudem, dass die Mautsysteme im Zuge der Ausarbeitung EU-weiter Normen für das Aufladen von Elektrofahrzeugen weiter vereinheitlicht werden müssen;
28. unterstreicht die **Bedeutung des Datenschutzes**. Es ist notwendig, einen soliden Rechtsrahmen zu schaffen, um zum einen den Schutz der persönlichen Daten zu gewährleisten und zum anderen den Gebührenerhebern Mindestinformationen zur Verfügung zu stellen;
29. unterstützt Bemühungen für eine wirkungsvolle grenzübergreifende und gesamteuropäische Strafverfolgung. Der Grundsatz des Datenschutzes darf nicht als Grund angeführt werden, um Mauthinterziehung nicht zu ahnden.

Brüssel, den 1. Februar 2018

Der Präsident  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz LAMBERTZ

Der Generalsekretär  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Jiří BURIÁNEK

### III. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Europa in Bewegung: Förderung nahtloser Mobilitätslösungen
<b>Referenzdokumente</b>	COM(2017) 283 final, SWD(2017) 223 final, SWD(2017) 177 final, COM(2017) 276 final, COM(2017) 280 final, COM(2017) 275 final
<b>Rechtsgrundlage</b>	Artikel 307 AEUV
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	Artikel 41 Buchstabe a) der Geschäftsordnung
<b>Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission</b>	– Schreiben der Kommission: 31.5.2017 – Schreiben des Rates: 12.6.2017 und 20.6.2017 – Schreiben des Parlaments: 22.6.2017 und 23.6.2017
<b>Beschluss des Präsidiums/Präsidenten</b>	9. Oktober 2017
<b>Zuständige Fachkommission</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
<b>Berichterstatter</b>	Ivan ŽAGAR (SI/EVP) Bürgermeister von Slovenska Bistrica
<b>Analysevermerk</b>	25. Oktober 2017
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	13. Dezember 2017
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	13. Dezember 2017
<b>Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission</b>	einstimmig
<b>Verabschiedung im Plenum</b>	1. Februar 2018
<b>Frühere Stellungnahmen des AdR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellungnahme „Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011“ (COR 1426/2015)</li> <li>• Stellungnahme „Eine europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme“ (COR 2552/2017)</li> <li>• Stellungnahme „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COR 18/2017)</li> <li>• Stellungnahme „Fehlende Verkehrsverbindungen in den Grenzregionen“ (COR 4294/2016)</li> <li>• Stellungnahme „Zukunft der Fazilität ‚Connecting Europe‘ – Verkehr“ (COR 1531/2017)</li> </ul>
<b>Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle</b>	–