

Brüssel, den 8. Dezember 2003

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen
vom 20. November 2003

zu der

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes:

Neue Formen der Finanzierung

Interoperable elektronische Mautsysteme

und dem

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität

elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

KOM(2003) 132 endg. - 2003/0081 (COD)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

gestützt auf die Mitteilung der Kommission "Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische Mautsysteme" sowie den "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft" (KOM(2003) 132 endg. - 2003/0081 (COD));

aufgrund des Beschlusses des Rates vom 19. Mai 2003, ihn gemäß Artikel 75 sowie Artikel 265 Absatz 1 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft um Stellungnahme zu diesem Thema zu ersuchen;

gestützt auf die Schlussfolgerungen des Seminars zum Thema "Der Ausschuss der Regionen

und die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Öffentlicher Versorgungsauftrag und Verkehrsplanung in Europa – Die Standpunkte der verschiedenen Akteure", das von der Fachkommission für Kohäsionspolitik am 14. März 2003 in Lyon/Frankreich veranstaltet wurde;

aufgrund des Beschlusses seines Präsidenten vom 5. Mai 2003, die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Ausarbeitung einer diesbezüglichen Stellungnahme zu beauftragen;

gestützt auf den Stellungnahmeentwurf der Fachkommission für Kohäsionspolitik vom 12. September 2003 (CdR 185/2003 rev. 1), Berichtersteller: Herr Robert NEILL, Mitglied der London Assembly (UK, EVP);

In Erwägung folgender Gründe:

1. der Ausbau der transeuropäischen Netze (TEN) hat keine zufriedenstellenden Fortschritte gemacht, was dazu geführt hat, dass die Investitionen in große Infrastrukturvorhaben ausgeblieben sind und die Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Mitgliedstaaten nicht gewährleistet ist;
- 2) die Gemeinschaft muss neue Wege zur Finanzierung und Förderung des Ausbaus der TEN beschreiten, indem sie verstärkt auf öffentlich-private Partnerschaften setzt und durch die Festlegung neuer Rahmenbedingungen die Beteiligung des privaten Sektors an Infrastrukturvorhaben vereinfacht und fördert. Hierbei muss eine umfassende und systematische Beteiligung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und nicht nur eine Abstimmung zwischen einzelstaatlicher und EU-Ebene vorgesehen werden;
- 3) damit Systeme für die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturbenutzung von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften auf breiter Front eingeführt werden können, müsste durch geeignete Maßnahmen ein höheres Maß an Interoperabilität gewährleistet werden;
- 4) die derzeitigen und künftigen Mautsysteme werden zumeist von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften betrieben, die - unbeschadet des grundsätzlichen Ziels der gemeinschaftsweiten Interoperabilität der Mautsysteme - auch weiterhin über den Umfang und die Einzelheiten der Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturbenutzung sowie über die eingesetzte Technik zu bestimmen haben sollten;
- 5) die Empfehlungen des Ausschusses der Regionen werden im Lichte des Vorschlags 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, der von der Kommission am 23. Juli 2003 angenommen wurde, entsprechend ergänzt;

verabschiedete auf seiner 52. Plenartagung am 19./20. November 2003 (Sitzung vom 20. November) folgende Stellungnahme:

*

* *

Bemerkungen des Ausschusses der Regionen

Der Ausschuss der Regionen

ist der Auffassung, dass diese beiden wichtigen Maßnahmen nicht in einer einzigen Mitteilung zusammengefasst werden sollten, da es nicht sehr sinnvoll erscheint, einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität der Mautsysteme mit einer Untersuchung der Finanzierungsverfahren zu verquicken;

hält diese Zusammenfassung **für fragwürdig**, da zwischen diesen beiden Maßnahmen zwar ein gewisser Zusammenhang bestehen mag, ihre unmittelbare Vermischung jedoch nur schwerlich zu rechtfertigen ist, da zwei klar voneinander abgegrenzte Fragen behandelt werden. Es gibt von der Mitteilung über die transeuropäischen Netze natürlich durchaus Querverbindungen zu den Mautsystemen und dem Grundsatz der Interoperabilität, aber eine derartige unmittelbare Zusammenfassung könnte Verwirrung stiften, da das zweite Element, der Vorschlag für eine Richtlinie über elektronische Mautsysteme, nicht nur die zu den transeuropäischen Netzen gehörenden Straßen, sondern sämtliche Straßen betreffen wird;

fordert die Kommission **auf**, mit Hilfe eines technischen Dialogs zwischen ihren Verwaltungsbeamten und Vertretern der lokalen Ebene, die über echtes Sachwissen und praktische Erfahrung verfügen und von der lokalen Ebene selbst bestimmt werden, einen Meinungsaustausch in der Phase der Gestaltung und Planung der Verkehrspolitik sicherzustellen.

Neue Wege zur Förderung des Infrastrukturausbaus

Der Ausschuss der Regionen

begrüßt die Bemühungen der Kommission, etwas gegen die unzureichenden Investitionen in TEN-Projekte zu unternehmen, damit die Ziele der Gemeinschaft, Engpässe zu verringern und die Interoperabilität und den Zusammenhalt zu verbessern, verwirklicht werden können;

ist der Auffassung, dass die TEN-Projekte eine kräftige Finanzspritze des öffentlichen und gegebenenfalls auch des privaten Sektors brauchen, dies jedoch nicht zu Lasten der lokalen Nachfragesteuerung im Verkehrsbereich gehen darf;

1. Aufrechterhaltung der Sicherheit

1. **appelliert** an die Kommission, die Auswirkungen der Beteiligung des öffentlichen Sektors an großen Infrastrukturvorhaben detailliert zu untersuchen, und zwar insbesondere die Auswirkungen, die ein möglicherweise nicht in einer Hand zusammengefasstes Infrastrukturmanagement auf die Sicherheit haben könnte;

2. **hält es für notwendig**, dass die Kommission eine ähnliche Untersuchung für diejenigen Auswirkungen durchführt, die Instandhaltungsverträge mit dem Privatsektor auf die Gesamtsicherheit und -zuverlässigkeit der Verkehrsnetze haben könnten;
 3. **fordert** die Kommission auf, der Frage nachzugehen, auf welche Weise Satellitentechnologie eingesetzt werden kann, um die Straßenbenutzer über die geeignetsten Ausweichstrecken zu informieren. Bei Notfällen oder massiven Staus wird der Verkehr häufig auf Haupt- oder Nebenstraßen umgeleitet, die das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können, was zu einer Verlagerung der Staus und zu Beeinträchtigungen für die die betreffenden Strecken benutzenden Fahrer und Fußgänger führt;
2. **Festlegung eines geeigneten Rahmens für öffentlich-private Partnerschaften bei den TEN**
1. **ist der Meinung**, dass bei der Ausarbeitung eines Rahmens für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in jedem Fall darauf geachtet werden muss, dass die Wettbewerbsbestimmungen durchgängig eingehalten werden. Der Ausschuss unterstützt zwar die angestrebte Steigerung der privaten Investitionen, aber die Kommission muss sicherstellen, dass eventuellen monopolistischen Bestrebungen von Privatunternehmen bei der Konzipierung von Verträgen und Projekten ein Riegel vorgeschoben wird;
 2. **befürwortet** die Einführung des Statuts der Europäischen Gesellschaft, hält es aber für notwendig, die Tätigkeiten der an öffentlich-privaten Partnerschaften beteiligten Privatunternehmen genauestens zu überwachen, um Verstöße gegen Wettbewerbsregeln frühzeitig unterbinden zu können;
 3. **dringt darauf**, in den Rahmenvorgaben für öffentlich-private Partnerschaftsverträge die Grundsätze einer nachhaltigen Baupolitik zu berücksichtigen, die derzeit gemeinschaftsweit entwickelt werden;
 4. **fordert** die Kommission auf, sich klar und grundsätzlich zu den Folgen zu äußern, die die derzeitigen unterschiedlichen Steuerregelungen für die an öffentlich-privaten Partnerschaften beteiligten Privatunternehmen haben. Der Ausschuss ist sich zwar dessen bewusst, dass die Besteuerung unter das Einstimmigkeitsverfahren fällt, möchte aber dennoch auf die Gefahr hinweisen, dass sich die an ÖPP interessierten Unternehmen infolge der unterschiedlichen Regelungen konzentriert in den ein oder zwei Mitgliedstaaten mit den vorteilhaftesten Steuersystemen engagieren könnten. Dadurch wird möglicherweise verhindert, dass sich öffentlich-private Partnerschaften gleichmäßig im gesamten TEN-Bereich entwickeln, weil die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften keine privaten Partner finden;
 5. **stellt fest**, dass die fehlende Bereitschaft privater Geldgeber, das Risiko einer Beteiligung an öffentlichen Verkehrsvorhaben einzugehen, möglicherweise ein Faktor ist, wo bei der Förderung öffentlich-privater Partnerschaften angesetzt werden kann. Es sollte eine verstärkte Interaktion zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor angestrebt und im Bedarfsfalle von der Europäischen Kommission gefördert werden.

6. **stellt fest**, dass auch die Bedenken des öffentlichen Sektors angesichts der mit öffentlich-privaten Partnerschaften verbundenen Risiken und des bei ÖPP mitunter eintretenden Verlusts der vollständigen Kontrolle über große Infrastrukturvorhaben nicht unberechtigt sind;
7. **ersucht** die Kommission, unverzüglich ihr Grünbuch über öffentlich-private Partnerschaften zu veröffentlichen und sicherzustellen, dass bei den Finanzierungsmodellen die Gesamtlebensdauer von Projektbeginn an in die Kalkulation einfließt. Dies wird den neuen Verwaltungsinstanzen innerhalb der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften dabei helfen, aussagekräftige mittelfristige Hochrechnungen für die Instandhaltungskosten aufzustellen (die häufig erheblich über den ursprünglichen Baukosten liegen können);

3. **Ein Netz ohne Finanzierung**

1. **fordert** die Kommission **auf**, so schnell wie möglich eine aktualisierte Bewertung der Auswirkungen vorzulegen, die die vorgeschlagene Aufstockung der Gemeinschaftsmittel für TEN-Projekte auf die Strukturfondsprogramme haben wird, und Empfehlungen dazu abzugeben, auf welche Weise hierbei regionale Prioritäten berücksichtigt werden sollen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Folgen für die nächste Generation von Strukturfondsprogrammen nach 2006 umrissen werden.

Verbesserung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme

4. **Der Ausschuss der Regionen**

Bemerkungen zu den politischen Zielen

1. **stellt fest**, dass viele lokale und regionale Gebietskörperschaften Systeme für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsentgelten eingeführt haben bzw. einzuführen beabsichtigen, bei denen die Entgelte nach Entfernung oder Zeit berechnet und dementsprechend in Form von Mautgebühren oder Vignetten¹ erhoben werden.
2. **befürwortet** Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrswegenutzung, um die Stauprobleme zu lösen und die mit einer extensiven Nutzung der Straße verbundenen Kosten zu senken;
3. **ist** der Auffassung, dass es an der Zeit ist, einen Kommissionsvorschlag für eine Richtlinie über die technischen Fragen im Zusammenhang mit der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren zu veröffentlichen. Diese Richtlinie müsste außerdem im Kontext der jüngsten Veröffentlichung der Kommission in diesem Bereich, d.h. die Vorlage zur Änderung der Eurovignette-Richtlinie², betrachtet werden.

4. **bittet** die Kommission um Klarstellung, ob Artikel 3 Absatz 1 auf sämtliche Systeme der Gebührenerhebung einschließlich der gebührengestützten Verkehrssteuerung angewandt werden soll. Die gebührengestützte Verkehrssteuerung unterscheidet sich nach Auffassung des Ausschusses von den Maut- und Nutzungsgebühren dadurch, dass das zentrale Ziel die Nachfragesteuerung in städtischen Gebieten und nicht die Infrastrukturfinanzierung ist; dieser Unterschied sollte in der Richtlinie klar herausgestellt werden. Es sollte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz angewandt werden: für lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungsmaßnahmen sollten großzügigere Durchführungsbestimmungen gelten, da sie im kleinen Rahmen angewandt werden und nur geringfügige Auswirkungen auf den transeuropäischen LKW-Verkehr haben. Die Kommission sollte hier unverzüglich Klarheit schaffen, damit die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften eventuelle gebührengestützte Verkehrssteuerungsmaßnahmen ohne Unwägbarkeiten planen und durchführen können;
5. **schlägt vor**, dass die Kommission untersuchen sollte, welche Konsequenzen gestaffelte Steuersätze für die Gebührenerhebungskonzepte haben. Außerdem ist er der Ansicht, dass die Kommission die Konzepte für eine gestaffelte Besteuerung zur Förderung schadstoffarmer Kraftstoffe überprüfen sollte, um sicherzustellen, dass die Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturbenutzung zur Senkung der Kohlenstoffemissionen der europäischen Wirtschaft beitragen kann; stellt fest, dass die Europäische Kommission die Absicht bekundet hat, die Richtlinie dahingehend abzuändern, dass lokale und regionale gebührengestützte Verkehrssteuersysteme, für die kein elektronisches Mautsystem eingesetzt wird, von dieser Richtlinie ausgenommen werden;
6. **hält es für fraglich**, ob die gegenwärtigen Maßnahmen der Gemeinschaft in diesem Bereich ausreichen, um die beschleunigte Umstellung auf schadstoffärmere Technik und Kraftstoffe zu fördern. Die Kommission sollte sich seines Erachtens um eine stärkere Abstimmung der politischen Maßnahmen in diesem Bereich und bei der Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturbenutzung bemühen, damit beide Politikbereiche unmittelbar zur Verringerung der Staus und zur Senkung der Schadstoffemissionen beitragen.
7. **regt an**, dass die Kommission eine Folgenabschätzung zu den Auswirkungen der Richtlinie durchführt, die mindestens ebenso ausführlich wie die bereits vorgenommene Bewertung der Auswirkungen auf die kleinen und mittleren Unternehmen ist;

5. Technische Lösungen

1. **räumt die Notwendigkeit ein**, in der Mauttechnologie einen Markt mit einer gewissen Stabilität und Sicherheit für die Hersteller zu schaffen, ist jedoch der Ansicht, dass stärker darauf geachtet werden muss, einen ausgewogenen Mittelweg zwischen der Förderung der Stabilität und der Konzentrierung auf eine einzige Technologie zu finden. Es ist notwendig, bei der gezielten Weichenstellung für den Übergang zur Satellitentechnologie und zur Nutzung des GALILEO-Systems Umsicht walten zu lassen, damit dadurch nicht die

Weiterentwicklung anderer, möglicherweise effizienterer und kostengünstigerer Technologien verhindert wird.

2. **fordert** die Kommission **auf**, die Verweise auf eine bestimmte Technologie in Artikel 1 und 3 zu streichen, da sich diese Technologie bislang noch nicht bewährt hat. Ziel dieser Richtlinie sollte es sein, Interoperabilität herbeizuführen, und nicht etwa vorzuschreiben, welche Technologie zur Verwirklichung dieses Ziels genutzt werden soll, zumal auf einem so wenig entwickelten Markt wie dem für diese Technologie;
3. **ersucht** die Kommission um eine detaillierte Bewertung, inwieweit die Kraftfahrzeughersteller, Nachrüster und Fahrzeuggerätehersteller vorbereitet sind, um sicherzugehen, dass sich der Markt gut genug entwickelt, um die erforderlichen Bordgeräte und die ergänzende GPS-Technologie (Global Positioning Satellite) für die Fahrzeuge in der vorgegebenen Frist bereitstellen zu können. Hierbei sollte auch eine Bewertung vorgenommen werden, in welcher Größenordnung Kraftfahrzeuge nachgerüstet werden müssen;
4. **schlägt vor**, dass die Kommission als Alternative zur Satelliten- oder Mikrowellentechnik auch die Nummernschilderkennungstechnik untersucht, die für das Londoner Stadtmautsystem verwendet wird. Dieses System wurde innerhalb von 21 Monaten aufgebaut und in Betrieb genommen und könnte als Alternativlösung für kleine gebührengestützte Verkehrssteuerungssysteme oder als Ergänzung zu elektronischen Mautsystemen für die Erfassung von Fahrzeugen, die nicht mit den notwendigen Bordgeräten ausgestattet sind, in Betracht gezogen werden.

6. Durchführung

1. **plädiert** für mehr Flexibilität bei den vorgesehenen Durchführungsfristen, um den Behörden genug Zeit für die notwendige Umstellung auf interoperable elektronische Mautsysteme zu geben. Die überwiegende Mehrzahl der derzeitigen Mautsysteme basiert auf der Mikrowellentechnik, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die gegenwärtig ebenfalls die Einführung von Gebührenerhebungssystemen planen, zu dieser Technik greifen werden. Für lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungssysteme sollten, sofern sie in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen sollen, längere Durchführungsfristen vorgesehen werden;
2. **fordert** die Kommission auf, den Begriff "Betreiber" in Artikel 2 Absatz 2 klarzustellen. Der Ausschuss fragt sich, ob damit gemeint ist, dass die Netzbetreiber Erfassungsgeräte für die Fahrzeuge bereitstellen müssen, die sich für den Einsatz in elektronischen Mautsystemen eignen. Dies könnte implizieren, dass Netzbetreiber, u.a. auch die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, in der Lage sein müssen, Geräte bereitzustellen, die auch gemeinschaftsweit für die Verwendung in anderen Gebührenerhebungssystemen geeignet sein müssen. Um eine derartige Bereitstellung zu ermöglichen, schlägt der Ausschuss die Aufstellung eines Aktionsplans zur Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Netzbetreibern und den Herstellern der Bordgeräte vor.

3. **ersucht** die Kommission, ihre Zielvorgabe, dass spätestens im Jahr 2005 an jeder Mautstelle mindestens 50% der Spuren für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sein sollen, im Einzelnen zu erläutern. Der Ausschuss bittet die Kommission um Bestätigung, ob damit gemeint ist, dass diese 50% der Mautspuren nur für die elektronische Mauterhebung oder daneben auch wie bisher für die manuelle Gebührenentrichtung eingerichtet sein müssen.
4. **fordert** die Kommission auf, die Auswirkungen des 50%-Ziels auf die Zahl der in Mautstationen bereitzustellenden Spuren zu prüfen. Die Auflage, dass 50% für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sein müssen, könnte zur Folge haben, dass die Netzbetreiber mehr Spuren vorsehen müssen, um Staubildungen zu verhindern, die dadurch bedingt sind, dass Fahrer noch nicht von der manuellen auf die elektronische Zahlungsweise umgestellt haben;
5. **erkennt** das Recht der Mitgliedstaaten **an**, mautpflichtige Brücken und Tunnel auszuklammern, wenn die Mauteinnahmen zu niedrig sind, als dass elektronische Mautsysteme tragbar wären. In diesem Fall könnte mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse die Durchführbarkeit eines elektronischen Mautsystems abgeschätzt werden.

7. Nichtzahlung der Maut

1. **ist der Ansicht**, dass die Kommission den verschiedenen Problemen, die im Rahmen bestehender Gebührenerhebungssysteme bei Nichtzahlung der Maut festgestellt wurden, nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet hat. Nichtzahlung ist bei vielen bestehenden Mautsystemen ein großes Problem;
2. **bittet** die Kommission um Klarstellung, welche Maßnahmen im Falle von Nichtzahlung innerhalb eines Mitgliedstaats und zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten ergriffen werden. Die Kommission sollte für die Straßenbenutzer nachvollziehbar darlegen, wofür Zwangsgelder verhängt werden, und darauf hinwirken, dass diese Zwangsgelder EU-weit einigermaßen einheitlich festgesetzt werden, da zu große Unterschiede ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sein könnten;
3. **begrüßt** die Absicht der Kommission, ein Informationsnetz zwischen den für Führerscheine zuständigen einzelstaatlichen Verwaltungen einzurichten, wie im Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit (KOM(2003) 311 endg.) vorgeschlagen wird. Ferner **schlägt er vor**, dass die Kommission entsprechende Vorschläge ausarbeitet, die es den Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten ermöglichen, Beitreibungsverfahren bei Nichtzahlung der Entgelte für in anderen Mitgliedstaaten registrierte Fahrzeuge einzuleiten.

Schutz der Privatsphäre

8. **fordert** die Kommission auf, den Auswirkungen der satellitengestützten Beobachtung der Fahrzeugbewegungen sowie der möglichen Sorge der Fahrzeugführer um ihre Privatsphäre und Bewegungsfreiheit Rechnung zu tragen;

Ausweichstrecken

9. **appelliert** an die Kommission, die Umstellung auf Satellitentechnik zu nutzen, um die Fahrzeugführer besser über die Ausweichstrecken zu informieren, die die zuständigen Behörden für Notfälle oder massive Staus vorgesehen haben. Wenn diese Ausweichstrecken nicht korrekt geplant und den Fahrern entsprechend mitgeteilt werden, kann es unter Umständen passieren, dass Staus und Engpässe nur von ausreichend dimensionierten Hauptstrecken auf kleinere Nebenstrecken verlagert werden, die sehr schnell überlastet sind.

Empfehlungen des Ausschusses der Regionen

Verbesserung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme

Empfehlung 1

Erwägungsgrund - Streichen

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text Erwägungsgrund 6</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Die neue Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik (GNSS und GSM/GPRS) und ihr Einsatz zur Mauterhebung wird den Anforderungen der neuen Gebührenpolitik gerecht, die in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten derzeit in Betracht gezogen wird. Sie erlaubt die Erfassung der pro Straßenkategorie zurückgelegten Kilometer, ohne dass teure Infrastrukturinvestitionen oder die Errichtung neuer Mautstellen erforderlich wären. Außerdem ebnet diese Technik den Weg für neue Sicherheitsfunktionen und Reisedienste wie den automatischen Unfallnotruf mit Positionsangabe des Fahrzeuges und Echtzeit-Informationen über die Verkehrsbedingungen, das Verkehrsaufkommen oder Durchfahrtszeiten. Im Bereich der Satellitenortung wird das von der Europäischen Union im Jahr 2002 begonnene Projekt GALILEO ab 2008 Informationen liefern, die die Qualität des gegenwärtigen GPS	Die neue Satellitenortungs- und Mobilfunktechnik (GNSS und GSM/GPRS) und ihr Einsatz zur Mauterhebung wird den Anforderungen der neuen Gebührenpolitik gerecht, die in der Gemeinschaft und in den Mitgliedstaaten derzeit in Betracht gezogen wird. Sie erlaubt die Erfassung der pro Straßenkategorie zurückgelegten Kilometer, ohne dass teure Infrastrukturinvestitionen oder die Errichtung neuer Mautstellen erforderlich wären. Außerdem ebnet diese Technik den Weg für neue Sicherheitsfunktionen und Reisedienste wie den automatischen Unfallnotruf mit Positionsangabe des Fahrzeuges und Echtzeit-Informationen über die Verkehrsbedingungen, das Verkehrsaufkommen oder Durchfahrtszeiten. Im Bereich der Satellitenortung wird das von der Europäischen Union im Jahr 2002 begonnene Projekt GALILEO ab 2008 Informationen liefern, die die Qualität des gegenwärtigen GPS

<p>übertreffen und sich optimal für Telematikdienste im Straßenverkehr eignen. Das Vorläufersystem EGNOS wird bereits im Jahr 2004 mit einer vergleichbaren Leistung in Betrieb gehen. Diese innovativen Systeme könnten sich allerdings im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Kontrolle und die Betrugsbekämpfung als problematisch erweisen.</p>	<p>übertreffen und sich optimal für Telematikdienste im Straßenverkehr eignen. Das Vorläufersystem EGNOS wird bereits im Jahr 2004 mit einer vergleichbaren Leistung in Betrieb gehen. Diese innovativen Systeme könnten sich allerdings im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Kontrolle und die Betrugsbekämpfung als problematisch erweisen.</p>
--	---

Empfehlung 2

Erwägungsgrund - Ergänzung

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
	<p>Viele Kommunen haben lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungssysteme in städtischen Gebieten eingeführt, die der Nachfragesteuerung und nicht der Infrastrukturfinanzierung dienen. Es liegt im Interesse aller Straßenbenutzer, dass auch diese Mautsysteme künftig die Kompatibilitätskriterien erfüllen. Im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sollten jedoch für lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungsmaßnahmen großzügigere Durchführungsbestimmungen gelten, da sie zumeist im kleinen Rahmen angewandt werden und nur geringfügige Auswirkungen auf die Interoperabilität der europäischen Straßenverkehrssysteme haben.</p>

Begründung

Eine Begründung erübrigt sich.

Empfehlung 3

Artikel 1

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Zur Verwirklichung des in Absatz 1 genannten Zwecks wird ein „europäischer Mautdienst“	Zur Verwirklichung des in Absatz 1 genannten Zwecks wird ein „europäischer Mautdienst“

<p>geschaffen, der gewährleisten soll, dass die elektronischen Mautsysteme, die auf nationaler oder regionaler Ebene bereits im Einsatz sind oder die künftig auf dem Gebiet der Europäischen Union in Betrieb genommen werden, für den Nutzer interoperabel sind.</p>	<p>geschaffen, der gewährleisten soll, dass die elektronischen Mautsysteme, die auf nationaler, oder regionaler oder lokaler Ebene bereits im Einsatz sind oder die künftig auf dem Gebiet der Europäischen Union auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene in Betrieb genommen werden, für den Nutzer interoperabel sind.</p> <p><u>Diese Richtlinie gilt nicht für:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a. <u>Mautsysteme, die keine elektronische Gebührenerhebung nutzen,</u> b. <u>elektronische Mautsysteme, bei denen keine Geräte in den Fahrzeugen installiert werden müssen,</u> c. <u>kleine, ausschließlich lokale Mautsysteme, bei denen die Kosten für die Einhaltung der Vorschriften der Richtlinie in keinem Verhältnis zu den Einnahmen stünden.</u>
--	---

Begründung

Aus dem Text muss deutlich hervorgehen, dass nur die nationale, regionale oder lokale Verwaltungsebene das Recht hat, Mautsysteme einzuführen. Die Gemeinschaft kann zwar die weitergefassten politischen Ziele und Inhalte vorgeben, sollte jedoch nicht die Befugnis haben, selbst Mautsysteme einzuführen.

Empfehlung 4

Artikel 2 Absatz 2

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Ein "europäischer Mautdienst" wird gemäß Artikel 3 zum 1. Januar 2005 geschaffen. Ab diesem Termin müssen die Betreiber interessierten Nutzern nach dem Zeitplan in Artikel 3 Absatz 3 Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereitstellen, die sich für alle innerhalb der Europäischen Union eingesetzten elektronischen Mautsysteme und für alle Fahrzeugarten eignen und die mit allen auf dem Gebiet der Union betriebenen Systemen interoperabel sind und kommunizieren können.</p>	<p>Ein "europäischer Mautdienst" wird gemäß Artikel 3 zum 1. Januar 2005 2008 geschaffen. Ab diesem Termin müssen die Betreiber interessierten Nutzern nach dem Zeitplan in Artikel 3 Absatz 3 Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereitstellen, die sich für alle innerhalb der Europäischen Union eingesetzten elektronischen Mautsysteme und für alle Fahrzeugarten eignen und die mit allen auf dem Gebiet der Union betriebenen Systemen interoperabel sind und kommunizieren können.</p>

Begründung

Diese Fristverlängerung ist notwendig, um die Umstellung von den derzeitigen Mikrowellensystemen auf den "europäischen Mautdienst" zu ermöglichen.

Empfehlung 5

Artikel 2 Absatz 5

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Die Systeme, die im Rahmen des „europäischen Mautdienstes“ vor dem 1. Januar 2008 in Betrieb genommen wurden, müssen die 5,8-Ghz-Mikrowellentechnik bis zum 1. Januar 2012 aufgegeben haben. Eine Strategie zur Umstellung dieser Systeme ist zu erarbeiten und in der Zeit vom 1. Januar 2008 bis zum 1. Januar 2012 zu verwirklichen.	<u>Vor Ende 2007 sollte durch eine Studie festgestellt werden, inwieweit Interoperabilität erreicht wurde. Sofern sie bis dahin nicht verwirklicht wurde, sollte eine Strategie zur Umstellung erarbeitet werden, um die Interoperabilität zu verbessern.</u>

Begründung

Eine Befragung lokaler und regionaler Gebietskörperschaften, die bereits Mautsysteme betreiben und Straßenbenutzungsgebühren erheben, hat ergeben, dass 2012 als Frist zu knapp bemessen ist. Die Umstellung von Mikrowellen- und Satellitentechnik wird voraussichtlich nicht so schnell zu machen sein, wie dies die Kommission vorsieht. Es sollte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz angewandt werden, d.h. für lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungsmaßnahmen sollten großzügigere Durchführungsbestimmungen gelten, da einige von ihnen nur im kleinen Maßstab angewandt werden und nur geringfügige Auswirkungen auf die Interoperabilität der europäischen Straßenverkehrssysteme haben.

Empfehlung 6

Artikel 2 Absatz 6

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Um sicherzustellen, dass die Satellitenortungs-/Mobilfunktechniken den Anforderungen der Mautsystembetreiber gerecht werden, legt die Kommission vor dem 31. Dezember 2007 einen Bericht vor, den sie mit Unterstützung des Mautausschusses erarbeitet, sowie gegebenenfalls einen Vorschlag über die Verlängerung der Nutzungsdauer der Mikrowellensysteme.	Um sicherzustellen, dass die Satellitenortungs-/Mobilfunktechniken den Anforderungen der Mautsystembetreiber gerecht werden, legt die Kommission nach Konsultation der Mautsystembetreiber vor dem 31. Dezember 2007 einen Bericht vor, den sie mit Unterstützung des Mautausschusses erarbeitet, sowie gegebenenfalls einen Vorschlag über die Verlängerung der Nutzungsdauer der Mikrowellensysteme.

Begründung

Ohne eine umfassende Zusammenarbeit mit den Mautsystembetreibern und Infrastrukturverwaltern, bei denen es sich zumeist um lokale und regionale Gebietskörperschaften handelt, kann die Kommission die Interoperabilität nicht verwirklichen.

Empfehlung 7

Artikel 2 Absatz 7

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR Text einfügen</i>
Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Nutzung elektronischer Mautsysteme zu erhöhen. Sie sorgen insbesondere dafür, das spätestens im Jahr 2005 in jeder Mautstelle mindestens 50% der Spuren für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sind.	Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Nutzung elektronischer Mautsysteme zu erhöhen. Sie sorgen insbesondere dafür, das spätestens im Jahr 2005 2008 in jeder Mautstelle mindestens 50% der Spuren für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sind. Diese 50%-Vorgabe bedeutet jedoch nicht, dass all diejenigen Mautspuren, die zur Erfüllung der 50%-Vorgabe in Anschlag gebracht werden, ausschließlich für die elektronische Mauterhebung ausgerüstet sein müssen. Die manuelle Mauterhebung darf parallel zur neueren elektronischen Technologie beibehalten werden.

Begründung

Die Mautsystembetreiber dürfen nicht gezwungen werden, zusätzliche Spuren verfügbar zu machen, die ausschließlich der elektronischen Mauterhebung dienen. Die Bereitstellung derartiger zusätzlicher Spuren wäre kostspielig, hätte negative Auswirkungen auf die Umwelt und wäre verwirrend für die Straßenbenutzer, was wiederum Staus verursachen könnte. Die Verlängerung der Frist ist notwendig, um die Kohärenz mit bestimmten anderen Änderungsvorschlägen zu gewährleisten.

Empfehlung 8

Artikel 3 Absatz 3

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
a) für alle Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse	a) im Rahmen sämtlicher Mautsysteme mit

<p>über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die mehr als 9 Personen befördern (Fahrzeugführer + 8) ab 1. Januar 2005,</p> <p>b) für alle anderen Fahrzeugarten spätestens ab 1. Januar 2010.</p>	<p>Ausnahme der lokalen gebührengestützten Verkehrssteuerungssystemen für alle Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die mehr als 9 Personen befördern (Fahrzeugführer + 8) ab 1. Januar 2005-2008,</p> <p>b) im Rahmen sämtlicher Mautsysteme mit Ausnahme der lokalen gebührengestützten Verkehrssteuerungssystemen für alle anderen Fahrzeugarten spätestens ab 1. Januar 2010 2012;</p> <p>c) im Rahmen der lokalen gebührengestützten Verkehrssteuerungssysteme für sämtliche Fahrzeuge spätestens ab 2014.</p>
--	--

Begründung

Diese Verlängerung der Fristen ist notwendig, um die Umstellung von den derzeitigen Mikrowellensystemen auf den "europäischen Mautdienst" zu ermöglichen. Es sollte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz angewandt werden, d.h. für lokale gebührengestützte Verkehrssteuerungsmaßnahmen sollten großzügigere Durchführungsbestimmungen gelten, da sie zumeist im kleinen Rahmen angewandt werden und nur geringfügige Auswirkungen auf die Interoperabilität der europäischen Straßenverkehrssysteme haben.

Empfehlung 9

Artikel 5

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Die Kommission wird vom „Mautausschuss“ unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.</p>	<p>Die Kommission wird vom „Mautausschuss“ unterstützt, der sich aus den Vertretern der Mitgliedstaaten sowie der lokalen und regionalen Verwaltungsebene zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.</p>

Begründung

Die lokale und regionale Ebene muss aufgrund ihrer Rolle bei der Erhebung von Entgelten und der Einführung von Mautsystemen in diese Beratungen eingebunden werden. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip müssen die lokale und regionale Ebene an derartigen Beratungen beteiligt werden, da möglicherweise eine lokale oder regionale Gebietskörperschaft ein

Mautsystem einführen möchte, das nicht im Einklang mit der Politik auf Ebene des betreffenden Mitgliedstaats steht.

Brüssel, den 20. November 2003

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär m.d.W.d.G.b.
des Ausschusses der Regionen

Albert Bore

Gerhard STAHL

¹ Sogenannte Vignetten, mit deren Kauf die Berechtigung zur Benutzung der betreffenden Infrastrukturen erworben wird, sind in der Gemeinschaft auf Autobahnen weit verbreitet.

² Vorschlag der Kommission vom 23. Juli 2003 [KOM(2003) 448 endg.] über die Angleichung der einzelstaatlichen Maut- und Benutzungsgebührensyste für die Benutzung von Verkehrswegen anhand gemeinsamer Grundsätze.

--

--

CdR 185/2003 rev. 1 (EN) HK-JB/CD/ .../...

CdR 185/2003 fin (EN) HK/CD-JB/R-HK/N/el

CdR 185/2003 fin (EN) HK/CD-JB/R-HK/N/el