



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/147
"Interoperable elektronische
Mautsysteme"

Brüssel, den 29. Oktober 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu 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 Rat der Europäischen Union beschloss am 13. Mai 2003, gemäß Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"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)¹.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 10. Oktober 2003 an. Berichterstatter war **Herr LEVAUX**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 403. Plenartagung am 29./30. Oktober 2003 (Sitzung vom 29. Oktober) mit 117 gegen 3 Stimmen bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

*
* *

1. Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie

1.1 Die Kommission veröffentlichte am 23. April 2003 gleichzeitig zwei Dokumente:

- eine Mitteilung "Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische Mautsysteme" und
- einen "Vorschlag für eine Richtlinie über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft".

1.2 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat sich in Abschnitt 4 seiner Stellungnahme zum Thema "Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004"² mit den die Finanzierung betreffenden Ausführungen der vorgenannten Mitteilung beschäftigt. In der jetzigen Stellungnahme wird er daher lediglich seine wichtigsten Bemerkungen und Vorschläge hierzu anführen. Außerdem wird diese Thematik in einer Initiativstellungnahme zum Thema "Die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig gestalten: Finanzierung – Planung - Neue Nachbarn" erneut behandelt.

1.3 Was den Richtlinienvorschlag angeht, so weist die Kommission in ihrer Begründung darauf hin, dass elektronische Mautsysteme seit Beginn der 90er Jahre von Autobahnbetreibern zur

¹ Das Kommissionsdokument enthält auch eine Mitteilung der Kommission "Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung - Interoperable elektronische Mautsysteme".

² CESE 1174/2003, am 25. September 2003 verabschiedet.

Finanzierung des Aufbaus und der Instandhaltung der Infrastruktur eingeführt wurden. Ihr Zweck bestand darin, an den Mautstellen, wo es zu Staus, Verkehrsstockungen, Unfällen und Störungen kommt, die Durchfahrtszeiten zu verkürzen, indem eine Trennung der Abonnenten von den Gelegenheitsnutzern vorgenommen wurde. In einer Spur mit elektronischer Mauterhebung können je nach Einrichtung 200 bis 300 Fahrzeuge pro Stunde abgefertigt werden, d.h. doppelt so viele wie in einer Spur mit Bankkartenautomat oder mit manueller Abfertigung.

- 1.4 In Italien, Frankreich, Portugal, der Schweiz, Slowenien und Norwegen gibt es landesweite Systeme, die allerdings untereinander nicht kompatibel sind, und mittlerweile breiten sich elektronische Mautsysteme in ganz Europa aus, entweder als Mittel der Verkehrssteuerung in bestimmten Gebieten oder für bestimmte Fahrzeugkategorien (Lkw in Deutschland, Österreich und der Schweiz).
- 1.5 Es werden mehrere Techniken (GPS / Galileo, EGNOS, Mikrowellen) zum Einsatz kommen, was für die Straßenbenutzer in Europa echte Probleme mit sich bringen wird. Nach Auffassung der Kommission muss daher dringend verbindlich festgelegt werden, dass den Kraftfahrern im internationalen Verkehr von den Betreibern Mautgeräte zur Verfügung gestellt werden müssen, die sich für alle in Europa eingesetzten Systeme eignen.
- 1.6 Mit der jetzt vorgeschlagenen Richtlinie, die bereits im Weißbuch zur Verkehrspolitik angekündigt wurde, sollen "die Voraussetzungen für die schnellstmögliche Einführung eines europäischen Mautdienstes im gesamten gebührenpflichtigen Straßennetz der Gemeinschaft" geschaffen werden, wobei dieser Dienst auf dem Grundsatz "**ein Vertrag pro Kunde – ein Gerät pro Fahrzeug**" beruhen soll.
- 1.7 Die Kommission führt aus, dass die Richtlinie - durch die Gewährleistung der Interoperabilität der Mautsysteme innerhalb des Binnenmarktes - die Einführung von Infrastrukturgebühren auf europäischer Ebene erleichtern wird. Überdies eigne sich die vorgeschlagene Technik für die gesamte Infrastruktur (Autobahnen, Straßen, Brücken, Tunnel usw.) und alle Fahrzeugarten (Lkw, Pkw, Motorräder usw.).
- 1.8 Die Kommission schlägt als pragmatischen Ansatz für die Verwirklichung der Interoperabilität Folgendes vor:
 - eine kurzfristige Lösung (bis 2005), um den laufenden Projekten in bestimmten Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, sowie
 - eine langfristige Lösung (2008-2012) für die Schaffung eines einheitlichen Systems. Außerdem soll der europäische Mautdienst für Lkw und Reisebusse ab 2005 und für Pkw ab 2010 eingeführt werden.

- 1.9 Für den Benutzer dürften die Kosten für die entsprechende Ausrüstung eines Fahrzeugs langfristig 20 bis 50 Euro betragen.
- 2. Allgemeine Bemerkungen zu der Mitteilung der Kommission "Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Neue Formen der Finanzierung – Interoperable elektronische Mautsysteme"**
- 2.1 Wie in Ziffer 1.2 ausgeführt, hat sich der Ausschuss hierzu auch in einer anderen Stellungnahme geäußert.³
- 2.2 Der Ausschuss bedauert ebenso wie die Kommission, dass der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes aus verschiedenen Gründen (mangelnder politischer Wille der Entscheidungsträger in den Mitgliedstaaten, unzureichende Finanzmittel für das transeuropäische Verkehrsnetz, Aufteilung der Zuständigkeiten für die Projekte auf viel zu viele Stellen) auf der Stelle tritt, und hat deshalb mit Interesse die von der Kommission vorgeschlagenen Lösungen zur Kenntnis genommen, die zwei große Pfeiler umfassen:
- eine bessere Koordinierung der öffentlichen und privaten Finanzierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie
 - die Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Mautdienstes.
- 2.3 Der Ausschuss unterstützt selbstverständlich das ehrgeizige Ziel der Kommission, zu einer besseren Koordinierung der regionalen, nationalen und gemeinschaftlichen öffentlichen Mittel zu gelangen. Er stimmt jedoch mit der Kommission darin überein, dass dies schwierig sein wird, da ein goldener Mittelweg zwischen verschiedenen Prioritäten, die nicht unbedingt in die gleiche Richtung gehen, gefunden werden muss. Es geht im Grunde darum, die Schwierigkeiten zu überwinden, die einer Politik der Kofinanzierung der Infrastrukturprojekte innewohnen, bei der jeder Beteiligte seinen Anteil aushandelt, wobei er sich von den von ihm vertretenen lokalen, regionalen oder nationalen Interessen leiten lässt und das europäische Gemeinwohl mitunter auf der Strecke bleibt. Der Ausschuss hält es deshalb für erforderlich, die vorhandenen Finanzierungssysteme auszubauen und besser untereinander zu koordinieren und dadurch zu optimieren, aber diese Zielsetzung geht von dem bereits Bestehenden aus und bedeutet keine wirkliche Neuerung.
- 2.4 Was die öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) anbelangt, so schließt sich der Ausschuss dem Urteil der Kommission bezüglich der Grenzen einer ausschließlich privaten Finanzierung von großen Infrastrukturprojekten an. Allerdings kann die Mischfinanzierung nicht die einzige Lösung sein, da Privatinvestoren mit Recht verlässliche Garantien und eine gesicherte Renta-

³ Siehe Fußnote 2.

bilität ihrer Investitionen verlangen, wodurch sich die Kosten erhöhen. Darüber hinaus sind auch noch weitere Aspekte zu bedenken:

- Jedes TEN-V-Vorhaben, an dem mehrere europäische Länder beteiligt sind, sollte in der Rechtsstruktur einer "europäischen Gesellschaft" realisiert werden, um die für das Finanzierungskonzept für das betreffende Vorhaben unverzichtbare Transparenz zu gewährleisten.
- Die Eingehung einer ÖPP ist nur bei einem Gleichgewicht der Finanzierungsanteile von öffentlichem und privatem Sektor sinnvoll. Eine ÖPP, in der der Privatsektor eine schwache Minderheit darstellen würde, ist schwer denkbar. Deshalb kann bei realistischer Betrachtung nicht davon ausgegangen werden, dass der Privatsektor die zur Realisierung der meisten Projekte erforderlichen Mittel aufbringen kann.
- Es müssen Obergrenzen festgelegt werden, um sonst möglichen unvorhersehbaren Folgen einer schrittweisen Abtretung von Hoheitsbefugnissen auf dem Gebiet der Raumordnung und der großen öffentlichen Infrastrukturanlagen, über die die Staaten bzw. die öffentliche Hand herkömmlich verfügen, vorzubeugen.

Nach Ansicht des Ausschusses stellt die öffentlich-private Partnerschaft bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben in einigen Einzelfällen zwar zweifellos eine interessante Lösung dar, ist aber keinesfalls als Patentlösung zu betrachten.

3. Allgemeine Bemerkungen zu der Richtlinie über die allgemeine Einführung und die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft

- 3.1 Der Ausschuss unterstützt die Maßnahmen, die die Kommission ergriffen hat, um möglichst schnell die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme im Binnenmarkt herzustellen. Den Benutzern muss ein einfaches und leicht zu bedienendes System zur Verfügung gestellt werden.
- 3.2 Der Ausschuss fragt sich allerdings, welche Zielsetzungen die Kommission mit diesem Vorschlag für eine technische Richtlinie im Rahmen der Suche nach neuen Formen der Finanzierung für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgt. Die bestehenden und künftigen elektronischen Mautsysteme dienen lediglich dem Zweck, den Benutzern die Bezahlung der Gebühren zu erleichtern und einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen, und sind keinesfalls eine neue Finanzierungsform für die TEN-V. Durch die Bereitstellung eines verbesserten Instruments für die Gebührenerhebung wird keine neue Finanzierungsquelle erschlossen, zumal die Kommission nicht auf die Verwendung der Mauteinnahmen eingeht, die jeder Mitgliedstaat bzw. jede Region weiterhin nach ihren eigenen Regelungen für die Instandhaltung oder den Ausbau ihres eigenen Netzes aufwenden wird, ohne auf die Erfordernisse infolge des steigenden Verkehrsaufkommens in Europa und somit das Gemeinwohl Rücksicht zu nehmen.

- 3.3 Der Ausschuss hat zwar zur Kenntnis genommen, dass die allgemeine Einführung elektronischer Mautsysteme nach Ansicht der Kommission einen besseren Vergleich der Höhe der Gebühren ermöglichen wird, weist jedoch darauf hin, dass eine derartige Harmonisierung nur schwer vorstellbar ist, da es jedem Staat derzeit freisteht, seine Gebühren nach gefahrenen Kilometern und Fahrzeugtyp oder in Abhängigkeit von geographischen Merkmalen (Bergland oder Ebene) zu berechnen.
- 3.4 Der europäische Mautdienst wird für Lkw und Reisebusse ab 1. Januar 2005 und für die übrigen Fahrzeuge ab 1. Januar 2010 eingeführt. Der Ausschuss hat zur Kenntnis genommen, dass die Betreiber interessierten Nutzern interoperable Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereitstellen müssen. Er hält es allerdings für sehr wichtig, dies nicht zwingend vorzuschreiben, damit:
- der Benutzer seine Kreditkarte - mit harmonisierten Bankgebühren - benutzen kann;
 - eine Wahlmöglichkeit gelassen wird und dadurch die Betreiber angespornt werden, ihr System weiter zu verbessern, um neue Kunden zu gewinnen;
 - nicht aufgrund der abgespeicherten Daten genau verfolgt werden kann, wann sich welches Fahrzeug und welcher Benutzer wo aufhalten, da dies gegen die Grundsätze der persönlichen Freiheit verstößt. Deshalb ersucht der Ausschuss die Kommission, in einem Artikel der Richtlinie auf diese Grundsätze der persönlichen Freiheit (Charta der Grundrechte) hinzuweisen.
- 3.5 Generell hat der Ausschuss zu den technischen Aspekten der Richtlinie und ihrer Umsetzung nichts anzumerken, da ihm der Vorschlag der Kommission insgesamt ausgewogen erscheint.

4. Fazit

Die Befassung des Ausschusses erstreckt sich auf zwei Themenkreise:

- 4.1 **Neue Formen der Finanzierung für TEN-V-Projekte:** Der Ausschuss wird seinen Standpunkt zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in einer gesonderten Stellungnahme vor Ende 2003 umfassend darlegen. Im Übrigen weist er darauf hin, dass er in drei verschiedenen Stellungnahmen, die im Januar, Juni und September 2003⁴ verabschiedet wurden, die Einrichtung eines Europäischen Verkehrsinfrastrukturfonds vorgeschlagen hat. Dieser Fonds soll

4

Stellungnahme des EWSA zu dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG und der Richtlinie 92/82/EWG zur Schaffung einer Sonderregelung für die Besteuerung von Dieselmotoren für gewerbliche Zwecke und zur Annäherung der Verbrauchsteuern auf Benzin und Dieselmotoren" - ABl. C 85 vom 8.4.2003.

Im Juni 2003 verabschiedete Stellungnahme des EWSA zu dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz" - CESE 746/2003.

Im September 2003 verabschiedete Stellungnahme des EWSA zum Thema "Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004" - CESE 1174/2003.

durch die Erhebung ab 2006 von 1 Cent pro Liter Kraftstoff, der im 25 Mitgliedstaaten umfassenden Europa im gesamten Verkehr und von sämtlichen Fahrzeugtypen verbraucht wird, gespeist werden⁵. Dieser über einen Zeitraum von 20 bis 50 Jahren diesem speziellen Verwendungszweck vorbehaltene Fonds soll direkt oder über Darlehen die Finanzierung der von den künftigen Generationen benötigten Infrastrukturen ermöglichen.

- 4.2 **Die Interoperabilität der Mautsysteme:** Der Ausschuss billigt den diesbezüglichen Richtlinienvorschlag, wünscht jedoch, dass in dessen Artikel 3 auf die Grundsätze des Schutzes der persönlichen Freiheit hingewiesen und insbesondere die Charta der Grundrechte angeführt wird.

Brüssel, den 29. Oktober 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI

*
* *

NB: Anhang anbei.

⁵ Siehe Tabelle im Anhang.

ANHANG

Kraftstoffverbrauch in der Europäischen Union (15) und in den Beitrittsländern im Jahr 2001 (in Mio. t)

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EU (15)	Beitritts- länder (10)
Straßen	7,6	3,8	57,5	5,3	25,3	41,8	3,0	36,7	1,4	9,5	5,4	5,2	3,7	6,4	38,0	250,5	36,1

Quelle: Eurostat

Preise in Euro je 1.000 Liter (Februar 2002)

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
Euro-Super	507	548	624	296	396	574	401	542	372	627	414	479	560	510	742
Diesel- kraftstoff	290	370	440	245	294	376	302	403	253	345	282	272	305	337	742
	*	*	*				*		*	*			*	*	*

* Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von unter 50 ppm.