



Rat der
Europäischen Union

146523/EU XXV. GP
Eingelangt am 09/06/17

Brüssel, den 1. Juni 2017
(OR. en)

9673/17
ADD 4

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0128 (COD)**

TRANS 217
CODEC 928

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 1. Juni 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: SWD(2017) 193 final

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten ZUSAMMENFASSUNG Begleitunterlage zum 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)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 193 final.

Anl.: SWD(2017) 193 final

9673/17 ADD 4

/ar

DGE 2A

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 193 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft und der Entscheidung 2009/750/EG der Kommission vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten
ZUSAMMENFASSUNG

Begleitunterlage zum

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}
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 191 final}
{SWD(2017) 192 final}

DE

DE

ZUSAMMENFASSUNG

Die Richtlinie 2004/52/EG sieht die Einführung eines europäischen elektronischen Mautdienstes (EETS) vor, der es den Straßenbenutzern ermöglichen würde, im Rahmen eines einzigen Vertrags und mit nur einem Bordgerät EU-weit Mautgebühren zu zahlen. Um sicherzustellen, dass die verschiedenen Mautsysteme technisch miteinander kompatibel sind und mit diesem einzigen Mautdienst verbunden werden können, werden in der Richtlinie drei Technologien genannt, die für die elektronische Mauterhebung verwendet werden dürfen.

In der Entscheidung 2009/750/EG wird der EETS näher definiert. Dort wird auch die Rolle der „EETS-Drittanbieter“ festgelegt und es werden die Rechte und Pflichten aller Beteiligten, d. h. der Regierungen der EU-Mitgliedstaaten, der Mauterheber, der EETS-Anbieter und der Straßenbenutzer, definiert.

2015 wurde beschlossen, die Wirkung dieser beiden Rechtsakte zu bewerten. In der hier zusammengefassten Ex-post-Bewertung wird daher untersucht, ob

- die Richtlinie und die Entscheidung zur Erreichung der angestrebten Ziele wirksam und effizient waren;
- in diesem Bereich nach wie vor Instrumente auf EU-Ebene angemessen sind und ob
- diese Rechtsakte mit anderen EU-Strategien im Einklang stehen.

Die Bewertung erstreckt sich auf die gesamte EU im Zeitraum 2004–2014 sowie auf bedeutende Entwicklungen bis Ende 2016. Sie wird durch eine externe Studie¹, die 2015 für die Kommission erstellt wurde, sowie durch regelmäßige Kontakte mit den Betroffenen, durch Kommissionsdokumente und andere Literatur untermauert.

Insgesamt konnten beide Rechtsakte die meisten der gesteckten Ziele nicht erreichen:

- Die (Mauterhebern und Straßenbenutzern entstehenden) Kosten der elektronischen Mauterhebung sind praktisch nicht gesunken.
- Es gibt nach wie vor keinen EETS, und bei der Interoperabilität sind nur geringe Fortschritte zu beobachten.
- Außer in wenigen Ausnahmen hat bisher keine Integration von Bordgeräten mit anderen Geräten stattgefunden.

Jenseits nationaler Grenzen besteht derzeit kaum Interoperabilität bei der elektronischen Mauterhebung. Es wurden lediglich einige wenige Übereinkommen mit mehr als einem EU-Unterzeichnerstaat geschlossen. Der relativ geringe Grad an Interoperabilität zwischen den einzelnen Ländern lässt sich hauptsächlich auf Folgendes zurückführen:

- Viele nationale Märkte sind nicht wettbewerbsorientiert und die Behörden räumen dem jeweils einzigen vorhandenen Mautbetreiber eine privilegierte Marktposition ein.
- Durch die EETS-Rechtsvorschriften werden Barrieren aufgebaut, wie insbesondere die Anforderung, dass EETS-Anbieter innerhalb von 24 Monaten in der Lage sein müssen, einen EU-weiten Dienst anzubieten.
- Die Umsetzung einer grenzüberschreitenden Interoperabilität ist deshalb schwierig und kostenintensiv, weil die nationalen Mautsysteme die drei im Rahmen des EETS zulässigen Technologien in sehr unterschiedlicher Weise anwenden.

¹ 4icom, *Expert Review of the EETS Legislative Acts (Gutachten zu den EETS-Rechtsakten)*, 2015, <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>.

- Die EETS-Vorschriften enthalten keine Bestimmungen über die Rechtsdurchsetzung im Falle von Mautverstößen bei Fahrzeugen, die in anderen EU-Mitgliedstaaten zugelassen sind.

Obwohl die Kosten der Mauttechnik seit 2004 ungefähr um die Hälfte gesunken sind, hat dies weder bei den Mauterhebern noch bei den Straßenbenutzern zu einer deutlichen Verringerung der Kosten der elektronischen Mauterhebung und -entrichtung geführt. Tatsächlich sind die Gesamtkosten und die Belastung durch Mautgebühren sogar gestiegen, denn inzwischen gibt es viele neue Mautregelungen in Ländern, die bisher keine elektronische Mauterhebung betrieben haben.

Ein Ziel der EETS-Vorschriften war es, Bordgeräte mit anderen fahrzeugseitigen Geräten, insbesondere Fahrtenschreibern, zu integrieren. Die Integration mit Fahrtenschreibern hat sich jedoch als wenig vielversprechend erwiesen. Mehrere Mautdienstleister bieten allerdings integrierte Paketlösungen – z. B. für die Mautentrichtung und das Flottenmanagement – mit einem einzigen Bordgerät an.

Die EETS-Vorschriften gehen zu weit: Die für EETS-Anbieter geltende Anforderung, alle Fahrzeugarten und Mautgebiete in Europa abdecken zu müssen, wird als unzumutbar angesehen. Effizienter wäre es, wenn EETS-Anbieter die Freiheit hätten, auf die Bedürfnisse ihrer Kunden reagieren zu können, statt einen umfassenden, aber teuren Dienst erbringen zu müssen.

Da freiwillige Kooperationsübereinkommen zwischen Ländern erfahrungsgemäß nicht zu einer erheblichen EETS-Abdeckung des Binnenmarkts führen würden, läge in EETS-Vorschriften eigentlich das Potenzial eines erheblichen EU-Mehrwerts. Wie jedoch eingangs festgestellt, haben die EETS-Vorschriften ihr Potenzial praktisch nicht entfaltet.

Die EETS-Richtlinie und die EETS-Entscheidung sind nicht kohärent. Hinsichtlich der Einführung des EETS wurden für die zuständigen Beteiligten sowohl individuell als auch als Gruppe jeweils unterschiedliche Anforderungen festgelegt: Die Richtlinie überträgt den nationalen Regierungen und Mauterhebern die Zuständigkeit; nach der EETS-Entscheidung liegt sie dagegen bei den EETS-Anbietern.

Angesichts der obigen Erwägungen wird in der hier zusammengefassten Ex-post-Bewertung der Schluss gezogen, dass die EETS-Vorschriften ihre ursprünglichen Ziele nur in sehr geringem Maße erreicht haben.