



Brüssel, den 31.5.2017  
SWD(2017) 191 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*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) 192 final }

{ SWD(2017) 193 final }

<b>Zusammenfassung</b>
<p>Folgenabschätzung zur <i>Überarbeitung der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung 2009/750/EG</i> der Kommission („EETS-Rechtsrahmen“)</p>
<p><b>A. Handlungsbedarf</b></p>
<p><b>Worin besteht das Problem und warum muss es auf EU-Ebene behandelt werden?</b></p> <p><i>Die nationalen Märkte für die elektronische Mauterhebung werden von örtlichen Monopolen beherrscht, und Anbieter von EU-weiten Mautsystemen („EETS<sup>1</sup>-Anbieter“) stoßen bei der Erschließung neuer Märkte auf Hindernisse. Verkehrsteilnehmer sind infolgedessen auf verschiedene Bordgeräte (OBU), Verträge und Modalitäten für die Mautentrichtung in den verschiedenen Teilen der EU angewiesen, was erhebliche Kosten und Belastungen mit sich bringt.</i></p> <p><i>Ein weiteres Problem ist die relative Straflosigkeit, wenn für Fahrzeuge, die in einem bestimmten Mitgliedstaat zugelassen und in einem anderen Mitgliedstaat unterwegs sind, dort keine Maut entrichtet wird. In der Tat besteht derzeit auf EU-Ebene keine wirksame Lösung für den Austausch von Informationen über Mautsünder. Dies führt nicht nur zu Ausfällen bei den Mauteinnahmen und Frustration unter den Kraftfahrern, die sich an die Vorschriften halten, sondern hemmt auch die technische Weiterentwicklung von traditionellen Mautstationen hin zu modernen, einen freien Verkehrsfluss ermöglichenden Mautlösungen.</i></p>
<p><b>Was soll erreicht werden?</b></p> <p><i>Allgemeines Ziel: Beitrag zu einem einwandfrei funktionierenden Binnenmarkt durch Sicherstellung einer umfassenden Interoperabilität bei Mautdiensten in Einklang mit und angemessenem Verhältnis zu den Bedürfnissen der Straßenverkehrsteilnehmer</i></p> <p><i>Einzelziel Nr. 1: Beseitigung von Marktzutrittsschranken und Förderung der Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Marktes für elektronische Mautsysteme</i></p> <p><i>Einzelziel Nr. 2: Verstärkte Mauteintreibung unter ausländischen Fahrzeugen</i></p> <p><i>Einzelziel Nr. 3: Befreiung der EETS-Anbieter von unverhältnismäßigen Auflagen</i></p>
<p><b>Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b></p> <p><i>Die suboptimale Organisation des Markts für elektronische Mautsysteme in Mitgliedstaat A hat negative Folgen für die Verkehrsteilnehmer aus Mitgliedstaat B und umgekehrt. Deshalb besteht für keinen Mitgliedstaat ein Anreiz, die Dinge zu ändern, sofern nicht auch EU-weit die Interessen der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen mit einbezogen werden. Dies lässt sich aber nur durch Maßnahmen auf EU-Ebene erreichen. Bei der länderübergreifenden Mauteintreibung hat sich ein rein zwischenstaatlicher Ansatz als nicht zielführend erwiesen. Ein effizientes System für den Austausch von Informationen über Mautsünder kann nur von der EU für alle Mitgliedstaaten geschaffen werden.</i></p>
<p><b>B. Lösungen</b></p>
<p><b>Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?</b></p> <p><i>Drei Lösungsalternativen wurden in Erwägung gezogen:</i></p> <p><b>1) Selbstregulierung zur Erreichung des Einzelziels Nr. 1 + legislative Maßnahmen zur Erreichung der Einzelziele Nr. 2 und 3.</b> <i>Bei dieser Politikoption (PO) würde die Kommission mit der Wirtschaft eine Reihe klarer, sich aus dem Einzelziel Nr. 1 ableitender operativer Ziele vereinbaren, jedoch keine Vorgaben im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele machen. Ergänzt wird die Selbstregulierung durch strenge Vorschriften zur Verwirklichung der Einzelziele Nr. 2 und 3.</i></p> <p><b>2) Legislativer Ansatz,</b> <i>bei dem alle festgestellten Probleme und deren Ursachen mittels EU-Rechtsvorschriften angegangen werden (Änderung der Richtlinie 2004/52/EG und der Entscheidung 2009/750/EG).</i></p> <p><b>3) Einheitliche EU-Norm für elektronische Mautsysteme zur Förderung der technischen und verfahrensbezogenen Interoperabilität + legislative Maßnahmen zur Förderung des Marktwettbewerbs und zur Verwirklichung der Einzelziele Nr. 2 und 3.</b> <i>Die Kosten für die Erbringung interoperabler Dienste werden bei dieser Option verringert dank einer weitreichenden Harmonisierung der Mautsysteme und zugehörigen Verfahren. Die anderen Ziele werden durch Änderungen der Rechtsvorschriften erreicht.</i></p> <p><b>PO2 ist die bevorzugte Option. Im Hinblick auf die Erreichung der Ziele ist sie die zweiteffektivste, steht bei der Kosten-Nutzen-Analyse allerdings an erster Stelle.</b></p>
<p><b>Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?</b></p>

<sup>1</sup> EETS: Europäischer elektronischer Mautdienst.

**PO1** findet die Unterstützung des „EETS Facilitation Forum“ (EFP), der Plattform für die Zusammenarbeit in der Branche, an der wichtige Akteure im Bereich der elektronischen Maut aus 12 Ländern beteiligt sind. Die meisten EFP-Mitglieder unterstützen auch (weite Teile der) PO2.

Die Legislativmaßnahmen der **PO2** tragen in weiten Teilen den von der Industrie und den nationalen Verwaltungen festgestellten Mängeln der geltenden Rechtsvorschriften Rechnung. Annähernd alle Maßnahmen fanden die große Unterstützung der Interessenträger (insbesondere der Mitgliedstaaten), wenngleich bestimmte Elemente auch auf Ablehnung stießen.

**PO3** wird von nichtgewerblichen Straßenverkehrsteilnehmern unterstützt und von einigen Politikern als der richtige Weg ins Spiel gebracht. Von Vertretern der Mautwirtschaft wird sie jedoch weitgehend abgelehnt.

### C. Auswirkungen der bevorzugten Option

#### Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

**PO2** bringt den Verkehrsteilnehmern Einsparungen in Höhe von 370 Mio. EUR (Nettogegenwartswert - NGW, 2016 – 2025). Der größte Teil dieser Einsparungen wird dem **Güterkraftverkehr** zugutekommen, in dem KMU besonders stark vertreten sind. Die **Straßennetzbetreiber** werden Kosten einsparen, da sie keine unnötigen Bordgeräte mehr beschaffen müssen (48 Mio. EUR NGW) und infolge einer besseren grenzübergreifenden Durchsetzung der Vorschriften zusätzliche Mauteinnahmen erzielen (150 Mio. EUR jährlich). Für **EETS-Anbieter** wird sich der Verwaltungsaufwand beim Eintritt in nationale Märkte verringern (10 Mio. EUR (NGW) für eine Gruppe von voraussichtlich 12 EETS-Anbietern). Darüber hinaus werden sie ihren Markt ausweiten und zusätzliche Einnahmen von 700 Mio. EUR pro Jahr generieren.

#### Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

Auf die **Straßennetzbetreiber** werden infolge der Anpassung ihrer Mautsysteme an die neuen Anforderungen zusätzliche Kosten in Höhe von 174 Mio. EUR (NGW) zukommen.

**Der wirtschaftliche Gesamtnutzen der PO2 (Nutzen-Kosten-Verhältnis) beläuft sich auf 254 Mio. EUR (NGW).**

#### Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?

Die Auswirkungen auf **KMU** sind ausschließlich positiv, sodass keine Ausnahmen erforderlich sind. Die am stärksten betroffene Gruppe von KMU sind Güterkraftverkehrsunternehmen. **Für sie beläuft sich der wirtschaftliche Gesamtnutzen auf 300 Mio. EUR (NGW).**

Insgesamt wird durch die Initiative das Wettbewerbsniveau auf dem Markt für elektronische Mautsysteme angehoben, indem faire Marktregeln geschaffen werden. Die Initiative wird auch dabei helfen, die Wettbewerbsfähigkeit der **Güterkraftverkehrsunternehmen** durch bürokratische Entlastungen zu steigern. Die Wettbewerbsfähigkeit der **EETS-Anbieter** wird durch die Initiative ebenfalls deutlich verbessert.

#### Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?

Da es sich bei vielen Straßenbetreibern um nationale Verwaltungen oder andere öffentliche Stellen handelt, werden die zusätzlichen Kosten für Straßenbetreiber auch Auswirkungen auf die nationalen Haushalte haben. Diese Auswirkungen werden jedoch relativ gering sein (höchstens einige Millionen Euro pro nationaler Verwaltung).

Die obligatorische Verwendung des „Wiederverkaufsmodells“, bei dem der EETS-Anbieter dem Nutzer in eigenem Namen – statt im Namen des Straßenbetreibers – Gebühren in Rechnung stellt, könnte in Mitgliedstaaten, in denen Mautgebühren als Steuern angesehen werden, zu einigen Umsetzungsschwierigkeiten führen.

#### Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?

Im Vergleich zu den weiter oben bereits beschriebenen Folgen sind keine weiteren ins Gewicht fallenden Auswirkungen zu erwarten.

#### Bleibt die Verhältnismäßigkeit gewahrt?

Die Maßnahmen der PO2 wurden auf der Grundlage umfassender Konsultationen und Gespräche mit allen Akteuren des Markts für elektronische Mautsysteme festgelegt und spiegeln somit einen Konsens zwischen den Beteiligten der Branche wider. Die Verhältnismäßigkeit der Option sollte dadurch gewährleistet sein.

### D. Folgemaßnahmen

#### Wann wird die Maßnahme überprüft?

Es ist vorgesehen, dass die Kommission 2025 eine Prüfung der Auswirkungen der neuen Rechtsvorschriften vornimmt.

<b>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</b>
<b>Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</b>
<p>PO3b würde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Staukosten bis 2030 um 9 Mrd. EUR verringern, zusätzliche Mauteinnahmen von 10 Mrd. EUR pro Jahr erbringen und die Straßenbauinvestitionen um 25 % steigern helfen,</li> <li>• die CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und Feinstaubemissionen deutlich senken,</li> <li>• die öffentliche Gesundheit verbessern und die Kosten von Luftverschmutzung und Unfällen senken (0,37 Mrd. EUR bis 2030),</li> <li>• die Schaffung von bis zu 208 000 neuen Arbeitsplätzen und eine zusätzliche Wertschöpfung von 0,19 % des BIP ermöglichen,</li> <li>• durch eine Halbierung der Preise von Kurzzeitvignetten zur Gleichbehandlung der EU-Bürger beitragen.</li> </ul>
<b>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?</b>
<p>Die Kosten der Güterbeförderung würden um 1,1 % steigen, wohingegen die Kosten der Personenbeförderung unverändert blieben. Auf die Behörden kämen Kosten für die Einführung neuer bzw. die Erweiterung bestehender Mautsysteme in den betreffenden Mitgliedstaaten (einmalige Investitionen von 1,2–1,4 Mrd. EUR insgesamt) sowie jährliche Betriebskosten von 168–200 Mio. EUR zu. Eine Mautausweitung auf neue Teile des Straßennetzes und neue Benutzergruppen könnte für die Verkehrsteilnehmer einen Anstieg der Einhaltungskosten um 198-228 Mio. EUR pro Jahr nach sich ziehen</p>
<b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?</b>
<p>Fast 100 % der Güterkraftverkehrsunternehmen sind KMU. Durch die Ausweitung der Straßenmauterhebung würden zwar ihre Einhaltungskosten steigen, der größte Teil dieser zusätzlichen Kosten könnte aber an die Kunden weitergegeben werden, was zu einem minimalen Preisanstieg (weniger als 0,25 %) führen würde. Vermehrte Infrastrukturinvestitionen würden sich äußerst positiv auf das Baugewerbe auswirken.</p>
<b>Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?</b>
<p>Dem öffentlichen Sektor werden zusätzliche Einnahmen zur Verfügung stehen, er muss aber zunächst die Investitions- und Betriebskosten der neuen elektronischen Mautsysteme tragen. In den Haushalten der Mitgliedstaaten würde sich dies mit einem Nettoüberschuss von fast 10 Mrd. EUR pro Jahr niederschlagen.</p>
<b>Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?</b>
<p>Erwartet wird ein verhältnismäßig deutlicher Rückgang des Dieserverbrauchs (um 1,3 %).</p>
<b>Bleibt die Verhältnismäßigkeit gewahrt?</b>
<p>Die Initiative trägt lediglich zur Erreichung der angestrebten Ziele bei. Anstatt die Erhebung von Straßengebühren vorzuschreiben, soll sie nationale Maßnahmen koordinieren und erleichtern. Die Kosten für die Mitgliedstaaten, Unternehmen und Bürger sind im Vergleich zum potenziellen Nutzen eher gering. Die Initiative geht nicht über das zur Lösung der festgestellten Probleme und zur Verwirklichung der Ziele notwendige Maß hinaus.</p>
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>
<p>Die Kommission wird die neuen Rechtsvorschriften 2025 bewerten.</p>