

Diese Analyse wurde vom Referat für Subsidiaritätskontrolle erstellt. Sie dient als Hintergrunddokument für die Partner des Netzes. Der Ausschuss der Regionen kann für die in dieser Analyse vertretenen Standpunkte nicht haftbar gemacht werden.

SUBSIDIARITÄTS- UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEITSANALYSE

Referat Subsidiaritätskontrolle

| | |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumentnummer | KOM(2007) 551 endg. |
| Titel | Grünbuch "Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt" Weitere relevante Dokumente: Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen SEK(2007) 1209 |
| Annahme durch die Kommission | 25. September 2007 |
| Erarbeitung einer Stellungnahme des AdR | COTER Berichterstatter: Sir Albert BORE (UK/SPE) Mitglied des Stadtrats von Birmingham |
| Angegebene Rechtsgrundlage | keine Angabe im Grünbuch |
| Detaillierte Subsidiaritätsprüfung | Nein |

Nahverkehr und Mobilität in der Stadt sind wesentliche Faktoren zur Sicherstellung von Wachstum und Beschäftigung in der EU. In dem Grünbuch werden eine Reihe von politischen Optionen dargestellt und 25 offene Fragen in Bezug auf künftige EU-Maßnahmen in diesem Bereich gestellt. Außerdem wird damit der Startschuss für ein neues Konsultationsverfahren gegeben, das bis 15. März 2008 läuft. Ziel der Europäischen Kommission ist die Veröffentlichung eines Aktionsplans für den Nahverkehr bis zum Herbst 2008, der konkrete Vorschläge und Initiativen für eine bessere und nachhaltigere Mobilität in der Stadt beinhalten soll.

1. Rechtsgrundlage

Bei dem vorliegenden Dokument handelt es sich um ein Grünbuch, d.h. es dient dazu, die Diskussion zu der betreffenden Thematik in Gang zu bringen, ohne jedoch konkrete Vorschläge zu unterbreiten. Daher ist auch keine spezifische Rechtsgrundlage angeführt. Die Europäische Kommission verweist

.../...

allerdings (wenn auch nicht im Detail) auf einige mögliche Aktionslinien, auf die der Meinungsaustausch im anstehenden Konsultationsverfahren ausgerichtet sein wird. Bei näherer Betrachtung dieser Aktionslinien zeichnen sich mögliche Rechtsgrundlagen ab. Die konkrete Wahl der Rechtsgrundlage wird jedoch von den Inhalten der endgültigen Vorschläge der Europäischen Kommission abhängen. Daher kann das genaue Ausmaß der EU-Zuständigkeit auch erst nach Vorlage des endgültigen Kommissionsvorschlags endgültig beurteilt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können folgende mögliche Rechtsgrundlagen festgemacht werden:

- Artikel 71 Absatz 1 EG-Vertrag für Maßnahmen im Verkehrswesen an sich. Von besonderer Bedeutung sind hier Buchstabe c) (Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit) und d) (sonstige zweckdienliche Vorschriften). Da der Nahverkehr nicht auf den Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßenverkehr beschränkt ist, sondern auch den Seeverkehr umfassen kann (wie in zahlreichen Städten weltweit, z.B. in Istanbul), kann auch Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag von Bedeutung sein. In dem vorliegenden Grünbuch wird die maritime Komponente des Nahverkehrs allerdings ausgeklammert, obwohl der Seeverkehr zur Verringerung der Straßenüberlastung und zur Beseitigung weiterer damit verbundener Umweltprobleme in zahlreichen europäischen Küstenstädten beitragen könnte.

Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich wird als ein Aspekt der Verkehrssicherheit angesehen. Vor kurzem wurden Maßnahmen im Bereich Gefahrenabwehr (namentlich Flughafensicherheit) auf der Grundlage von Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c) angenommen. Daher verfügt der AdR über ein klares Mandat, zu diesen Fragen angehört zu werden. Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich steht allerdings in engem Zusammenhang mit den allgemeinen Sicherheitsüberlegungen der Mitgliedstaaten (dieser Bereich fällt in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten, wird aber durch den EU-Vertrag koordiniert). Daher sollte der EU-Gesetzgeber in diesen Fragen Umsicht walten lassen. Dieser Punkt könnte vom AdR herausgearbeitet werden.

- Artikel 154 und 155 EG-Vertrag für Maßnahmen im Rahmen von TEN-Vorhaben, insofern als einige Nahverkehrsvorhaben als Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze erachtet werden können (z.B. eine städtische Ringautobahn, die Teil einer transeuropäischen Verkehrsachse ist).
- Artikel 174 und 175 EG-Vertrag für Umweltschutzmaßnahmen.
- Artikel 162 EG-Vertrag für Durchführungsbeschlüsse für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Bezug auf die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Letztlich kann auch Artikel 95 EG-Vertrag für Maßnahmen herangezogen werden, die der Angleichung der Rechtsvorschriften dienen sowie die Einrichtung des Binnenmarktes zum Gegenstand oder Ziel haben.

Alle oben genannten Rechtsgrundlagen beziehen sich auf Tätigkeitsbereiche, die in den gemeinsamen Zuständigkeitsbereich der EU und der Mitgliedstaaten fallen. **Daher kommen die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit zum Tragen.**

Ferner sei darauf hingewiesen, dass einige der in dem Grünbuch angeschnittenen Maßnahmen (z.B. grenzübergreifende Ahndung von Verstößen gegen die Verkehrsordnung) gemäß dem geltenden Gemeinschaftsrecht Gegenstand des EU-Vertrags sind (siehe insbesondere Titel VI). Es versteht sich von selbst, dass für Gesetzgebung in diesen Bereichen einzig und allein die Mitgliedstaaten zuständig

sind. Der AdR verfügt gemäß dem EU-Vertrag über keinerlei Mandat, um angehört zu werden, könnte jedoch eine Initiativstellungnahme zu derartigen Fragen ausarbeiten.

Abschließend sollte betont werden, dass im EU-Vertrag festgehalten ist, dass Entscheidungen so offen und bürgernah wie möglich zu treffen sind, d.h. im Wesentlichen **Transparenz und bessere Rechtsetzung** gefordert werden. Der AdR hat die Bedeutung der Transparenz für die demokratische Legitimität der EU¹ hervorgehoben und auf die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwiesen, die zur Erreichung dieses Zieles durch Konsultationsmechanismen in die Beschlussfassung eingebunden werden sollten. Wenn in einem Grünbuch aber lediglich Verweise auf politische Optionen durch die Auflistung von "Schlüsselbegriffen" enthalten sind, kann von Transparenz kaum die Rede sein.

Kernpunkte:

Das Grünbuch "Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt" enthält keine konkreten Vorschläge, allerdings müssen die darin dargelegten politischen Optionen auf ihre Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit schon jetzt geprüft werden.

Der AdR könnte erneut darauf hinweisen, dass transparente Prälegislativvorschläge zur Optimierung der effizienten Teilnahme der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften am Konsultationsverfahren und so zur demokratischen Legitimität der Europäischen Union ganz allgemein beitragen. Er könnte außerdem sein Bedauern darüber zum Ausdruck bringen, dass die Kommission in dem Grünbuch nur kurz auf die zur Diskussion stehenden politischen Optionen hinweist, ohne weiter ins Detail zu gehen.

Der AdR könnte ferner vorschlagen, dass die Europäische Kommission die maritime Dimension des Nahverkehrs als nachhaltiger Verkehrsträger für europäische Küstenstädte in Betracht zieht.

2. **Einhaltung des Grundsatzes der Subsidiarität**

Der Ausschuss der Regionen hat bereits in seiner am 28. Februar 2007 verabschiedeten Stellungnahme zur **Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001**² bekräftigt, dass *"die unmittelbare Zuständigkeit für den Auf- und Ausbau des regionalen und lokalen Verkehrsnetzes, die Schaffung der für sein besseres Funktionieren notwendigen Voraussetzungen, um seine Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, bei den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften [liegt]"* (siehe Erwägungsgründe).

Der AdR verwies ferner darauf, *"dass die lokalen und regionalen Verkehrssysteme umso erfolgreicher sind, je stärker dem Bedarf vor Ort Rechnung getragen wird. Im Unterschied zum transeuropäischen*

¹ Stellungnahme des Ausschusses der Regionen CdR 235/2006.

² Stellungnahme des Ausschusses der Regionen CdR 119/2006.

Verkehr ist es in diesem Bereich daher sehr problematisch, Interventionen oder eine Harmonisierung in Betracht zu ziehen. Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip muss die Aufgabe der Europäischen Union in diesem Bereich daher in erster Linie darin bestehen, als Mittler für den Wissensaustausch aufzutreten und Programme für den Austausch und die Umsetzung bewährter Verfahren oder für die Prüfung innovativer Verfahren auszuarbeiten (Verkehrsmanagement, intelligente Leitsysteme, umweltfreundliche und energiesparende Kraftstoffe, Mobilität als Voraussetzung für die regionale Entwicklung usw.)." (siehe Ziffer 5.3 der vorgenannten Stellungnahme).

Die Europäische Kommission hat die oben dargelegten Überlegungen in ihr Grünbuch einfließen lassen. So wird an mehreren Stellen die Bedeutung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften für die Sicherstellung der Mobilität in der Stadt und die Lösung etwaiger damit verbundener Probleme hervorgehoben. Darüber hinaus bekräftigt die Europäische Kommission, dass a) ein Erfolg nur dann garantiert werden kann, wenn auf lokaler Ebene entschlossen gehandelt wird, und b) die Rolle der EU eher darin liegen soll, zu vermitteln anstelle von oben herab Lösungen aufzuzwingen. In diesem Sinne ist auch festgehalten, dass ein europäischer Mehrwert durch folgende Art von Maßnahmen geschaffen werden kann: *"Förderung des Austauschs vorbildlicher Praktiken auf allen Ebenen (lokal, regional oder national); Flankierung der Ausarbeitung gemeinsamer Normen und Harmonisierung von Normen, falls nötig; Angebot finanzieller Unterstützung für diejenigen, die es am nötigsten haben; Förderung von Forschungsarbeiten, deren Anwendungen eine Verbesserung von Sicherheit und Umweltschutz ermöglichen; Vereinfachung der Rechtsvorschriften und, in bestimmten Fällen, Aufhebung geltender oder Einführung neuer Rechtsvorschriften."*

Da es sich um ein Grünbuch handelt, werden keine konkreten Vorschläge unterbreitet. Dennoch werden einige mögliche EU-Aktionslinien beleuchtet (das laufende Konsultationsverfahren wird zeigen, ob diese in die Tat umgesetzt werden sollen). Eine Analyse des Grünbuches ergibt folgende mögliche Aktionslinien auf Gemeinschaftsebene:

- Förderung von Gehen und Radfahren;
- Förderung intelligenter Gebührensysteme und Gebührensysteme für den Autoverkehr in der Stadt (wie die Gebührensysteme in London und Stockholm, die auch in anderen verkehrsüberlasteten Städten in Betracht gezogen werden, oder differenzierte Parksysteme);
- harmonisierte Mindestumweltstandards für den Fahrzeugbetrieb;
- Außerdienststellung älterer, die Umwelt stark verschmutzender Fahrzeuge;
- Nutzung wirtschaftlicher (z.B. steuerliche Anreize) und nicht-wirtschaftlicher (z.B. Verkehrsbeschränkungen für die Umwelt stark verschmutzende Fahrzeuge) Instrumente zur Förderung des Einsatzes umweltfreundlicher Technologien;
- Vorgabe von Leitlinien und Ausarbeitung vereinheitlichter Vorschriften für grüne Zonen in der Stadt (Fußgängerzonen, Zufahrtsbeschränkungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Stadtmautgebühren usw.);
- Einrichtung eines europäischen Fahrzeugregisters;
- grenzüberschreitende Durchsetzung von Verkehrsvorschriften, Ahndung von Verstößen und Umsetzung von Strafen;

- Förderung der Bereitstellung eigener Spuren für den öffentlichen Nahverkehr;
- Ausarbeitung einer Europäischen Charta der Rechte und Pflichten von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr;
- Förderung von kostengünstigeren öffentlichen Nahverkehrsdiensten (z.B. Schnellbusdienste);
- Schutz vor Terroranschlägen im Nahverkehr;
- Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt, einschl. der Optimierung der Datenerhebung durch die Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt zur Harmonisierung und Auswertung von Statistiken auf europäischer Ebene;
- allumfassende "Eurovignette" (durch die Ausweitung der geltenden Regelung auf die städtische Dimension sowie Fahrzeuge und Infrastrukturen aller Art).

Daher sollte der AdR bereits zu diesem frühen Zeitpunkt auf die Bewertung der Vereinbarkeit der möglichen Optionen mit dem Subsidiaritätsprinzip achten. Hierfür sind die in Artikel 5 des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit, das dem Amsterdamer Vertrag beigefügt ist, aufgezählten Kriterien sicherlich zweckdienlich:

- Weist das betreffende Problem grenzübergreifende Aspekte auf, die allein durch einzelstaatliche Maßnahmen nicht ausreichend geregelt werden können?
- Würden alleinige Maßnahmen der Mitgliedstaaten oder das Fehlen von Gemeinschaftsmaßnahmen gegen die Anforderungen des EG-Vertrages (z.B. Binnenmarkt, Wettbewerbsregeln) verstoßen oder auf sonstige Weise die Interessen der Mitgliedstaaten erheblich beeinträchtigen?
- Würden Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene im Vergleich zu Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten aufgrund ihres Ausmaßes und ihrer Resonanz deutliche Vorteile mit sich bringen?

Bei einer oberflächlichen Analyse der erwähnten Optionen zeigt sich, dass einige der vorgeschlagenen Aktionslinien dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen (z.B. Förderung von Gehen und Radfahren, Förderung kostengünstigerer öffentlicher Nahverkehrslösungen).

In Bezug auf eine erhebliche Zahl an Optionen (z.B. Stadtmautgebühren, europäisches Fahrzeugregister, allgemeine *Eurovignette*, vereinheitlichte Vorschriften für grüne Zonen in der Stadt) ist **allerdings nicht klar, ob sie die oben genannten Kriterien erfüllen. Sie würden somit nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang stehen.** Außerdem hat die Europäische Kommission keine eingehende Analyse der qualitativen und quantitativen Indikatoren vorgenommen, aus der hervorginge, dass die EU-Maßnahmen - im Gegensatz zu rein einzelstaatlichen Maßnahmen - einen zusätzlichen Nutzen für die Verwirklichung der gesteckten Ziele bringen. So würde zum Beispiel

- eine auf alle Fahrzeuge ausgeweitete allgemeine *Eurovignette* den Prioritäten der Gebietskörperschaften für den Nahverkehr nicht umfassend Rechnung tragen und könnte lokalen oder regionalen Initiativen zur Schaffung von Einnahmen, die dann für mehr Mobilität vor Ort aufgewendet werden können, langfristig abträglich sein;

- ein europäisches Fahrzeugregister keinen zusätzlichen Nutzen für die Verbesserung der Mobilität in den Städten mit sich bringen, sondern ganz im Gegenteil nur einen erhöhten Verwaltungsaufwand nach sich ziehen.
- dies auch für die europäische Beobachtungsstelle für Mobilität in der Stadt gelten.
- die Bereitstellung gesonderter Spuren für den öffentlichen Nahverkehr zwar eine sinnvolle Lösung für einen staufreien Verkehrsfluss in den Städten sein, doch muss die Entscheidung den einzelnen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften überlassen werden. Außerdem muss die Aufgabe der EU darauf beschränkt sein, den Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren zu erleichtern.
- dies auch für Stadtmautgebühren gelten.
- eine Vereinheitlichung von Vorschriften für grüne Zonen in der Stadt möglicherweise den Prioritäten der Stadtplanung in einigen Gemeinden und Städten widersprechen (Städte in Regionen, in denen Land rar ist, beispielsweise in Berg- oder Inselregionen, wären nicht in der Lage, ihre Stadtplanungsstrategie zu ändern und möglichen vereinheitlichten Vorschriften anzupassen). Außerdem würden derartige vereinheitlichte Vorschriften gegen Artikel 295 EG-Vertrag verstoßen, in dem festgehalten ist, dass dieser Vertrag die Eigentumsordnung in den verschiedenen Mitgliedstaaten unberührt lässt.

Ferner sollte betont werden, dass einige der vorgeschlagenen Optionen einen einstimmigen Beschluss im Rat und die Anhörung des AdR erfordern, und zwar Maßnahmen mit finanziellen Auswirkungen (z.B. steuerliche Anreize zur Förderung umweltfreundlicher Technologien) oder mit Auswirkungen auf Stadt- und Raumplanung (z.B. vereinheitlichte Vorschriften für grüne Zonen in der Stadt) (siehe Artikel 175 Absatz 2 Buchstabe a) und b) EG-Vertrag). Die Vertragsbestimmung für einen einstimmigen Beschluss im Rat ist ein indirektes Zeichen dafür, dass es sich hierbei um Fragen handelt, die zumindest in einem Teil der Mitgliedstaaten einen hohen politischen Stellenwert haben, weshalb eine eingehendere Bewertung der Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip notwendig ist.

Abschließend sei festgehalten, dass zumindest zwei Aktionslinien von den Mitgliedstaaten mit besonderer Aufmerksamkeit behandelt werden müssen, da sie entweder an die Thematik der so genannten dritten Säule (grenzüberschreitende Durchsetzung) oder an Sicherheitsfragen (Schutz vor Terroranschlägen im Nahverkehr) gekoppelt sind.

Kernpunkte:

Der AdR sollte die in seiner Stellungnahme CdR 119/2006 enthaltenen Empfehlungen bekräftigen und betonen, dass der Nahverkehr in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten, insbesondere der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften fällt. Jedwede Gemeinschaftsmaßnahme sollte mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang stehen. Diesbezüglich könnte der AdR hervorheben, dass die Europäische Kommission den Beiträgen der lokalen und regionalen Akteure im laufenden Konsultationsverfahren besondere Aufmerksamkeit widmen sollte.

Außerdem könnte der AdR die Europäische Kommission auffordern, eine detaillierte Subsidiaritätsanalyse für konkrete Vorschläge durchzuführen, die sie mit der Veröffentlichung des Aktionsplanes nach Abschluss des Konsultationsverfahrens vorzulegen beabsichtigt. Des Weiteren könnte der AdR

.../...

sich vornehmen, eine eingehende Analyse der Gesamtergebnisse der Konsultation durchzuführen, insbesondere in Bezug auf die Übereinstimmung des endgültigen Aktionsplanes mit dem Subsidiaritätsprinzip.

3. **Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit**

Es sei an dieser Stelle erneut darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Kommissionsdokument um ein Grünbuch handelt. Daher gibt es kaum Spielraum für eine eingehende Verhältnismäßigkeitsanalyse. So wird in dem Grünbuch auch nicht auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verwiesen. Der AdR sollte allerdings Artikel 6 und 7 des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit im Auge behalten, insbesondere bei der Debatte über konkrete Vorschläge im Rahmen des künftigen Aktionsplanes.

Dennoch sollte der AdR schon jetzt **einige Fragen in Bezug auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aufgreifen:**

- die *Notwendigkeit* und *Sinnhaftigkeit* einiger der Optionen, die die Europäische Kommission in den Mittelpunkt der Debatten stellen möchte, im Hinblick auf die geplanten Ziele (z.B. Stadtmautgebühren, Schutz vor Terroranschlägen im Nahverkehr, Europäische Beobachtungsstelle für Mobilität in der Stadt);
- die *Form* der vorgeschlagenen Gemeinschaftsmaßnahmen, insbesondere in Bezug auf Artikel 6 des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit. Mit Ausnahme eines allgemeinen Verweises darauf, dass es keine von oben aufgezwungenen Maßnahmen geben darf, hält sich die Europäische Kommission in diesem Punkt sehr bedeckt. Angesichts der Art der mit dem Nahverkehr verbundenen Themen könnte der AdR die Forderung erheben, Koordinierungsmaßnahmen oder der Schaffung von Anreizen (z.B. die Förderung von Benchmarking oder der Austausch bewährter Verfahren) den Vorzug gegenüber der Annahme neuer europäischer Rechtsakte zur Harmonisierung einzuräumen;
- die *Art* und das *Ausmaß von Gemeinschaftsmaßnahmen*: Es sollte darauf hingewiesen werden, dass EU-Maßnahmen einzelstaatlichen Entscheidungen soviel Raum wie möglich bieten und gleichzeitig bestehende nationale Vereinbarungen und die einzelstaatlichen Rechtsordnungen wahren sollten. Ferner sollten Gemeinschaftsmaßnahmen den Mitgliedstaaten - soweit möglich - eine Alternative zur Erreichung ihrer Ziele bieten (siehe Artikel 7 des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit).

Kernpunkte:

Der AdR könnte die Europäische Kommission auffordern, eine detaillierte Verhältnismäßigkeitsanalyse für konkrete Vorschläge vorzunehmen, die sie mit der Veröffentlichung des Aktionsplanes nach Abschluss des Konsultationsverfahrens vorzulegen beabsichtigt. Außerdem könnte der AdR fordern, dass künftige EU-Maßnahmen unter Vermeidung von bürokratischem Aufwand den unmittelbar betroffenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften breiten Entscheidungsspielraum einräumen und der bewährten Handlungs- oder Rechtspraxis auf lokaler und regionaler Ebene angemessen Rechnung tragen. Darüber hinaus sollte der AdR die Forderung erheben, vorrangig Koordinie-

Maßnahmen zu treffen und Anreize zu schaffen (z.B. die Förderung von Benchmarking und der Austausch bewährter Verfahren).

Die Europäische Kommission hat auch **keinerlei eingehende Analyse der administrativen und finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Aktionslinien** vorgenommen (dies ist allerdings aufgrund der Tatsache, dass sie zum derzeitigen Zeitpunkt nur Optionen aufzeigt und keine konkreten politischen Entscheidungen vorschlägt, durchaus verständlich).

Es ist allerdings klar, dass **fast alle Initiativen eine zusätzliche finanzielle Belastung und einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen werden, und zwar insbesondere für die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften** und weniger für die Zentralregierungen der Mitgliedstaaten³. Im Einklang mit Artikel 9 dritter Spiegelstrich des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit sollte die Kommission *"gebührend berücksichtigen, dass die finanzielle Belastung und der Verwaltungsaufwand der Gemeinschaft, der Regierungen der Mitgliedstaaten, der örtlichen Behörden, der Wirtschaft und der Bürger so gering wie möglich gehalten werden und in einem angemessenen Verhältnis zu dem angestrebten Ziel stehen müssen"*.

Des Weiteren wird vorgeschlagen, einige Aktionslinien über die bestehenden Struktur- (EFRE) und Kohäsionsinstrumente (Kohäsionsfonds) zu finanzieren. Die Europäische Kommission sollte die Modalitäten für eine derartige Finanzierung in detaillierter und transparenter Weise darlegen (siehe Artikel 9 zweiter Spiegelstrich des Protokolls über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit).

Kernpunkt:

Der AdR sollte die Europäische Kommission zur Vorlage einer detaillierten Analyse der finanziellen und administrativen Auswirkungen der geplanten Maßnahmen - gekoppelt an ihren künftigen Aktionsplan- auffordern. Er könnte die Europäische Kommission ferner auf ihre Pflicht hinweisen, Maßnahmen einzuführen, die die geringstmöglichen administrativen und finanziellen Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften haben, die letztendlich für die Umsetzung dieser Maßnahmen verantwortlich sind.

³

Die finanziellen Auswirkungen einiger Aktionslinien auf die Bürger (z.B. Stadtmautgebühren, allgemeine *Eurovignette*) sollten ebenfalls berücksichtigt werden.