

Ergeht an:
alle Fachgruppen

Fachverband der Autobusunternehmungen
Bundessparte Transport und Verkehr
der Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1040 Wien
T 05 90 900-3170 | F 05 90 900-283
E bus@wko.at
W <http://wko.at/bus>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum

3171

04-06-2010

EU-Fahrtenblatt und europäische Umweltbeschränkungen für Busse

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Fachverband und seine europäischen Partnerverbände haben sich am 25. Mai 2010 bei der International Road Transport Union (IRU) in Brüssel zu einem neu geschaffenen Arbeitskreis getroffen. Im Mittelpunkt des Arbeitskreises stand der Austausch zu zentralen Hemmnissen im grenzüberschreitenden Verkehr. Insbesondere wurden die Probleme mit dem EU-Fahrtenblatt und die Umweltbeschränkungen in europäischen Städten diskutiert. Entsprechende Strategien und Lösungen wurden im Rahmen eines Maßnahmenplans fixiert.

1. EU-Fahrtenblatt

Bereits in den letzten Jahren haben wir uns intensiv für die Abschaffung des EU-Fahrtenblatts eingesetzt und diese Position auch im IRU-Arbeitskreis vertreten.

Hintergrund: Mit Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs und Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz ist das EU-Fahrtenblatt prinzipiell überflüssig geworden. Hinzu kommt, dass selbst geringe Fehler beim Ausfüllen des Fahrtenblatts in einigen Mitgliedstaaten zu drastischen Bußgeldern (bis zu 750 € - Übersicht auf Homepage unter: <http://www.berufsguppe-bus.at/fileadmin/AUTOBUS/Downloads/PDF/MindeststrafenFahrtenheft.pdf>) führen, die in keinem Verhältnis zum eigentlichen "Vergehen" stehen. Die Fahrtenblätter sind damit eine teure Fehlerquelle, ohne einen sinnvollen Kontrollzweck zu erfüllen. Seine Abschaffung würde eine Entbürokratisierung und damit eine erhebliche Erleichterung gerade für die Busunternehmen zur Folge haben. Trotz intensivster Bemühungen des Fachverbandes und seiner europäischen Partnerverbände war es aber bislang nicht gelungen, eine gänzliche Abschaffung des überflüssigen EU-Fahrtenblatts zu erreichen, denn auch die neue Marktzugangsverordnung (EG) 1073/2010 hält am Fahrtenblatt fest.

Vorschlag des holländischen Verbandes zur Novellierung des Fahrtenblattes durch IRU abgelehnt: Der holländische Verband hat einen Vorschlag zur kurzfristigen Vereinfachung des gültigen EU-Fahrtenblatts unterbreitet, um zumindest mehr Verbraucherfreundlichkeit zu erreichen. Dieser wurde auf der Generalversammlung der IRU zur Diskussion gestellt und abgelehnt, da die Mehrzahl der anwesenden Verbände - wie auch der Fachverband - eine Novellierung des gewohnten EU-Fahrtenblatts nicht für zielführend erachten. Die Gefahr zusätzlicher Verwirrung und Unsicherheit bei Fahrern und Kontrolleuren wäre zu groß.

Ausarbeitung eines Merkblatts: Stattdessen einigten sich die europäischen Busverbände im Rahmen des Arbeitskreises darauf, zunächst ein Merkblatt auszuarbeiten, welches Instruktionen für Kontrollbehörden, Fahrern und Unternehmern enthalten soll, wie das Fahrtenblatt richtig auszufüllen sei.

Maßnahmenplan:

- Kurzfristig sollten bestehende Fragen und Bußgeldfällen im Rahmen eines Merkblattes zusammengestellt werden.
- Der Austausch mit den europäischen Kontrollbehörden wird hierfür als notwendig erachtet und geplant.
- Da nicht alle Busverbände eine Abschaffung des EU-Fahrtenblattes unterstützen, wird zunächst ein entsprechender Vorschlag auf der Generalversammlung der IRU zur Diskussion gestellt. Bei positiver Abstimmung erhalten die Busverbände langfristige europaweite Unterstützung bei der Abschaffung des Kontrolldokuments EU-Fahrtenblatt für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr.

In diesem Zusammenhang möchten wir alle Fachgruppe bitten, uns konkrete Praxisbeispiele oder Fragestellungen zum EU-Fahrtenblatt zu nennen, welche im Rahmen des geplanten IRU-Merkblattes integriert werden sollten! Rückmeldungen BITTE SO RASCH ALS MÖGLICH!

2. Umweltzonen und Zufahrtsbeschränkungen für Busse in Europa

Der Fachverband spricht sich schon seit langem dafür aus, Reisebusse von der Aussperrung aus städtischen Umweltzonen auszunehmen und vertrat diese Position auch im Rahmen des IRU-Arbeitskreises.

Hintergrund: Die IRU auch auf europäischer Ebene für eine Verbesserung der untragbaren Situation (insbesondere in Italien) ein. Unabhängig davon bleibt es aber vor allem Aufgabe der jeweiligen Verbände, sich für praktikable Regelungen vor Ort einzusetzen.

Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland bislang leider eine Vorreiterrolle bei der Einrichtung von Umweltzonen ein. Mittlerweile wird umweltfreundliches Reisen mit dem Bus allerdings im Rahmen von Fahrverboten, Umweltzonen, Mautökologisierung und emissionsabhängigen Einfahrtsgebühren in immer mehr europäischen Städten erschwert. Die Gefahr einer baldigen Ausweitung der bestehenden Umweltzonen auf Busse ist auch in den beiden Österreich nicht auszuschließen!

Als größtes Problem werden derzeit die Einschränkungen für Euro III-Busse angesehen, welche noch bis 2006 nach neustem Stand der Technik gekauft wurden. Die nochmalige Verschärfung der Feinstaubvorgaben im nächsten und übernächsten Jahr auf Euro IV-Busplaketten in Deutschland und London wird daher erhebliche Probleme in der Praxis bringen. Sowohl die bestehenden Umweltrestriktionen, als auch die teilweise ungerechte Umsetzung der Restriktionen (z.B. Akzeptanz von EURO-Standards in anderen Ländern) waren Diskussionsthema im Arbeitskreis.

Maßnahmenplan:

- Die beteiligten Verbände einigten sich zunächst, eine Argumentationsgrundlage auf europäischer Ebene hinsichtlich wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte zu erschaffen.
- Die Information über sämtliche Einfahrtsbeschränkungen in der EU muss gesammelt werden.
- Ein abgestimmtes Vorgehen mit der Güterverkehrsbranche wird abgelehnt, da LKW und Busse andere Ziele verfolgen und andere Argumente vorweisen.
- Der Vorschlag, ein zentrales Registrierungssystem für alle Busse in Europa zu forcieren, wurde von allen Beteiligten befürwortet. Das Problem fehlender Akzeptanz von EURO-Standards in anderen Ländern könnte somit sowohl bei Einfahrtsgebühren, Mautzahlungen oder Umweltzonenregelungen gelöst werden. Hinzu kommen erhebliche bürokratische

Entlastungen für die Unternehmer, die sich derzeit in jeder Stadt auf verschiedenen Art und Weise registrieren müssen.

- Um Unsicherheiten der Busunternehmer zu reduzieren, sollten Garantien eingefordert werden, beispielweise zum gesicherten Einsatz von Bussen über einen 10-Jahres-Zeitraum (siehe Übersicht). Denn von einer langfristigen Planungsgrundlage kann keine Rede sein, wenn ein Busunternehmer nie weiß, mit welchen Fahrzeugen er im kommenden Jahr noch in welche Städte einfahren kann.

Alter der Busse gemäß EURO-Standard			
	Erstzulassung der Busse	Kauf der Busse bis	Einsatzzeit der Busse bei Annahme einer Busnutzungsdauer von 10 Jahren
EURO 0			1992 - 2002
EURO 1	1993	1996	1996 - 2006
EURO 2	1996	2001	2001 - 2011
EURO 3	2001	2006	2006 - 2016
EURO 4	2006	2009	2009 - 2019
EURO 5	2009	2013	2013 - 2023
EEV	optional	optional	
Quelle: EG-Richtlinien 88/77/ EWG, 91/542/EWG und 1999/96/EG			

Über die weitere Entwicklung werden wir laufend informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Komm.Rat Karl Molzer
Fachverbandsobmann

Mag. Paul Blachnik
Geschäftsführer