



REPUBLIK ÖSTERREICH
Parlament

V-34 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP



Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

Dienstag, 11. Dezember 2012

Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

XXIV. Gesetzgebungsperiode Dienstag, 11. Dezember 2012

Tagesordnung

1. COM(2012) 380 final
Paket "Verkehrssicherheit"
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG
(88108/EU XXIV.GP)

2. COM(2012) 381 final
Paket "Verkehrssicherheit"
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge
(88112/EU XXIV.GP)

Um die Verkehrssicherheit anzuheben, beabsichtigt die Europäische Union, die bisherigen Vorschriften zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger auszuweiten und zu harmonisieren sowie einheitliche Kriterien für Entzug und Annullierung von Zulassungen zu schaffen. Dem EU-Unterausschuss lagen dazu zwei EU-Gesetzentwürfe vor, die unter der Überschrift "Paket Verkehrssicherheit" laufen und seitens der Ausschussmitglieder allgemeine Zustimmung mit kritischen Anmerkungen fanden.

Bundesministerin Doris Bures betonte in diesem Zusammenhang die hohen einheimischen Standards, womit man auch auf EU-Ebene große Glaubwürdigkeit erlangt habe. Sie habe sich auch intensiv in die Diskussion eingebracht und durchgesetzt, dass die hohen österreichischen Standards erhalten bleiben können, sollten diese über den Mindestanforderungen liegen. Die Ressortchefin rechnet aufgrund der strikten eigenen Vorschriften auch nicht mit relevanten Mehrkosten bei der Umsetzung des Pakets.

Allgemein unterstrich sie das große österreichische Engagement im Bereich der Verkehrssicherheit, das auch im kommenden Budget Berücksichtigung finde. So investiere Österreich sehr viel in den Ausbau des hochrangigen Schienennetzes und auch beim Straßenbau fließe jeder zweite Euro in die Verkehrssicherheit. Außerdem stehe sie zu den Kampagnen zur Bewusstseinsbildung, bekräftigte Bures und wies auf die Parlamentsbeschlüsse hin, die zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, höheren Strafen und schärferen Kontrollen geführt haben. Aufgrund all dieser Maßnahmen sei in den letzten Jahren eine positive Entwicklung zu verzeichnen, die Zahl der Verkehrstoten sei stark zurückgegangen. Da der öffentliche Verkehr am sichersten sei, setze sie sich auch auf EU-Ebene für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene ein, sagte Bures und zeigte sich erfreut darüber, dass vier Strecken der Transeuropäischen Netze durch Österreich führen. Sie warne auch immer wieder vor den negativen Auswirkungen von Gigalibern auf die Verkehrssicherheit, fügte sie hinzu.

In diesem Zusammenhang kam es im Ausschuss auch zu einer kurzen **Debatte über die ÖBB**, nachdem sich die **Abgeordneten Wolfgang Gerstl (V)** und **Christiane Brunner (G)** über Verschlechterungen im öffentlichen Nahverkehr beklagt hatten und **Abgeordneter Stefan Petzner (B)** ebenfalls kritische Worte zur ÖBB gefunden hatte. "Die ÖBB ist auf Schiene", formulierte daraufhin die **Ministerin** pointiert, im europäischen Vergleich stehe man gut da, verteidigte sie das Unternehmen. Den KritikerInnen hielt sie entgegen, es müsse das Interesse aller sein, die ÖBB in eine gute Zukunft zu führen. Faktum sei, dass die ÖBB verpflichtet ist, nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu handeln, ergänzte **Abgeordneter Wilhelm Haberzettl (S)** und erinnerte daran, dass der gesamte Regionalverkehr in die Kompetenz der LandesverkehrsreferentInnen falle.

Die EU-Vorschläge

Im Hinblick auf das zur Diskussion stehende Paket der EU informierte **Verkehrsministerin Doris Bures**, im letzten Verkehrsministerrat sei es gelungen, die Bestimmungen zu den regelmäßigen Fahrzeugüberprüfungen nun doch nicht in einen Verordnungsentwurf zu kleiden, sondern den Rechtsakt als Richtlinie zu erlassen, um den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung den erforderlichen Spielraum zu geben. Dies sei notwendig, um die höheren österreichischen Standards beibehalten zu können. Grundsätzlich seien aber die von der EU ins Auge gefassten Neuregelungen den österreichischen Bestimmungen nachgestaltet. Für das Tourismus- und Transitland Österreich seien aber einheitliche Mindeststandards von größter Bedeutung, ergänzte Bures unter Hinweis auf mangelnde Bestimmungen in anderen EU-Ländern.

Konkret will die EU mit dem genannten Verordnungsentwurf insbesondere die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, auf leichte Kraftfahrzeug-Anhänger bis 3,5 t und auf Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h ausdehnen. Ältere Fahrzeuge sollen häufiger, jene mit hohem Kilometerstand jährlich geprüft werden. Die Zeitabstände für die regelmäßige technische Überwachung der PKW beabsichtigt man vom Intervall 4-2-2 Jahre auf 4-2-1 Jahre zu verkürzen. PKW und Klein-LKW mit außergewöhnlich hoher Fahrleistung sollen jährlich zur Überprüfung kommen. Dazu merkte die Verkehrsministerin an, dass die wiederkehrende Begutachtung in Österreich auf höchstem Niveau durchgeführt und hierzulande etwa für den PKW-Bereich nach einem 3-2-1-Intervall geprüft werde, Nutzfahrzeuge sogar jährlich einer Kontrolle unterzogen würden.

Darüber hinaus enthält die Vorlage Festlegungen in Bezug auf bestimmte Mindestanforderungen für die zur Prüfung zu verwendende Ausrüstung. Harmonisierte Regeln sollen eine einheitliche Beurteilung von festgestellten Mängeln hinsichtlich ihres Risikos für die Straßenverkehrssicherheit gewährleisten - ein Ziel, das seitens des zuständigen Ministeriums Unterstützung findet. Weiters drängt die EU im Interesse der Qualitätssicherung auf eine profunde Aus- und regelmäßige Weiterbildung der PrüferInnen, was laut Verkehrsressort innerstaatlich bereits Gang und Gebe sei.

Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einschließlich der Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge sollen laut Entwurf in nationalen Registern erfasst werden, mit dem Nebeneffekt, dass die Registrierung der Kilometerstände auch zur Bekämpfung der Manipulation von Kilometerzählern beitragen könnte. Auch in diesem Punkt teilt Österreich die Intentionen der EU.

Was die Neufestlegung von Kriterien für den Entzug und die Annullierung von Zulassungen betrifft, so werden diese im entsprechenden Vorschlag zur Änderung der bestehenden Richtlinie grundsätzlich begrüßt. Man erhofft sich dadurch weniger bürokratischen Aufwand für BürgerInnen und Behörden. Ziel der Kommission ist es, die Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit aufgrund gefährlicher Fahrzeugmängel zu minimieren. Der verpflichtende Entzug der Zulassung bei Feststellung gefährlicher Mängel in einem anderen Mitgliedstaat wird von österreichischer Seite im Hinblick auf einen vermehrten Verwaltungsaufwand jedoch kritisch gesehen. Nach Ansicht des Verkehrsministeriums wäre hier etwa die Abnahme der Kennzeichen und der Zulassungsbescheinigung der verwaltungstechnisch einfachere Weg.

Begrüßt wird hingegen die Einführung eines gewissen Automatismus, um parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Ferner ist die Einrichtung elektronischer Zulassungsregister geplant, die sämtliche mit der Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Angaben enthalten. Das Register soll zur

Weiterverfolgung im Anschluss an die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der Neuzulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs dienen.

Diskussion

In der Diskussion wurde die Argumentationslinie und Vorgangsweise der Ministerin zu den beiden EU-Vorschlägen unterstützt. Es waren sich alle einig, dass es zu keiner Herabsetzung der hohen österreichischen Standards kommen dürfe. **Abgeordneter Gerhard Deimek (F)** begrüßte ausdrücklich den vorgesehenen Datenaustausch. Er sprach sich auch für einen engeren Austausch innerhalb der EU bei der Typisierung aus, um auch hier die Verwaltung zu vereinfachen.

Die Sorge von **Abgeordnetem Wolfgang Gerstl (V)**, für die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit könnte die Ausbildung der PolizistInnen nicht ausreichen und daher könnten Kompetenzverschiebungen zu den Prüfungsstellen für die Betriebssicherheit drohen, teilte **Verkehrsministerin Bures** nicht. Sie stimme sich in dieser Frage eng mit der zuständigen Innenministerin ab.

Auf die Bemerkung **der Abgeordneten Wolfgang Gerstl (V), Stefan Petzner (B) und Gerhard Deimek (F)**, dass die Schätzungen, wonach 6 % der Unfälle aufgrund von technischen Fahrzeugmängeln passieren, zu hoch gegriffen seien, erwiderte **Abgeordnete Christine Muttonen (S)**, diese Frage sei nebensächlich, es gehe in erster Linie darum, Unfälle so weit wie möglich zu vermeiden. Sie hielt auch die Frage Petzners nach möglichen Mehrkosten in diesem Zusammenhang für unpassend. Dem schloss **sich Abgeordnete Christiane Brunner (G)** an und forderte einmal mehr, mit dem Grundsatz der Kostenwahrheit an die Sache heranzugehen, zumal Unfälle wesentliche Folgekosten verursachten. Daraufhin reagierte **Abgeordneter Gerstl**, es sei die Frage zu stellen, welche Maßnahmen die Sicherheit erhöhen, welche Maßnahmen jedoch weniger zur Sicherheit beitragen und nur mehr Geld kosten.

Abgeordneter Bruno Rossmann (G) kritisierte die aus seiner Sicht zu starke Schwerpunktsetzung auf technische Maßnahmen. Ihm zufolge wären ordnungspolitische Schritte, wie etwa strengere Kontrollen, zielführender. Seiner **Klubkollegin Christiane Brunner (G)** fehlen vor allem Bestimmungen zur Eindämmung der Lärmentwicklung. Dazu bemerkte Ministerin Bures, die von Rossmann angesprochenen Maßnahmen seien nationale Aufgabe und da passiere in Österreich sehr viel. Was den Lärmschutz betrifft, werde dies in anderen Richtlinien geregelt.

Rossmann begrüßte jedoch ausdrücklich die geplanten Ausweitungen der Betriebssicherheitsprüfung sowie die Einbeziehung von Zugmaschinen mit mehr als 40 km/h. Auch hielt er die Unterbindung von Parallelzulassungen für eine richtige Maßnahme. Seiner Kritik an der langen Umsetzungsfrist der Richtlinien begegnete die **Ministerin** mit dem Hinweis, dass nicht alle Staaten wie Österreich über eine Zulassungsdatenbank verfügten, weshalb eine entsprechende Vorlaufzeit notwendig sei. Sie bekräftigte ihm gegenüber weiters, dass die Schulung der PrüferInnen in Österreich ausreichend sei. Es werde hierzulande eine Grundausbildung angeboten, die Weiterbildung erfolge alle drei Jahre.