

VORWORT

Im Laufe der Geschichte war die Personen- und Frachtbeförderung Bestandteil unseres alltäglichen Lebens, Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und ein wichtiges Element unseres Wohlstands. Daher ist es nicht überraschend, dass die Verkehrspolitik als einer der ersten Politikbereiche 1957 in den Vertrag von Rom – die Gründungsakte der heutigen Europäischen Union – aufgenommen wurde. Seit Vollendung des Binnenmarktes im Jahre 1992 haben sich im europäischen Straßenverkehr wesentliche Veränderungen vollzogen: Starre nationale Genehmigungsverfahren wurden abgeschafft, der innereuropäische Verkehrsmarkt wurde für den freien Wettbewerb geöffnet und vorübergehend können Spediteure nun sogar Dienstleistungen in anderen Ländern durchführen.

Die bestehenden Rechtsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs sowie die europäischen Rechtsvorschriften im Allgemeinen zielen darauf ab, anstatt 25 unterschiedlicher und potenziell widersprüchlicher Vorschriften einen harmonisierten Rechtsrahmen zu schaffen. Die Märkte des Straßengüterverkehrs und der Personenbeförderung wurden geöffnet: Jedes in einem beliebigen Land der EU angesiedelte Unternehmen, das die beruflichen Anforderungen der EU erfüllt, kann sich nun in jedem anderen beliebigen Mitgliedstaat geschäftlich niederlassen. Weiterhin wurde eine einheitliche „Gemeinschaftslizenz“ geschaffen und die Harmonisierung der Begleitdokumente vorgenommen, um zu gewährleisten, dass das durch den Straßenverkehr erzielte Wirtschaftswachstum nicht durch Grenzen bzw. nationale Verwaltungspraktiken behindert wird. Dies ist ein klassisches Beispiel dafür, wie durch die Schaffung eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes der Wettbewerb angespornt und einer der dynamischsten und effektivsten Wirtschaftssektoren geschaffen wurde.



Diese Broschüre enthält detaillierte Informationen über den Rechtsrahmen der EU im Bereich des Straßenverkehrs. In den einzelnen Abschnitten werden nicht nur die bisherigen, sondern auch zukünftige Entwicklungen aufgezeigt. Trotz der Fortschritte, die in diesem Bereich dank der europäischen Integration erzielt wurden, bleibt noch viel zu tun, um einen Rechtsrahmen zu gewährleisten, der klar, leicht durchsetzbar und frei von unnötigem Verwaltungsaufwand ist, damit der Straßenverkehr weiterhin als Motor des europäischen Wirtschaftswachstums dienen kann.

A handwritten signature in black ink that reads "Barrot". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath the name.

Jacques Barrot
Vizepräsident der Europäischen Kommission

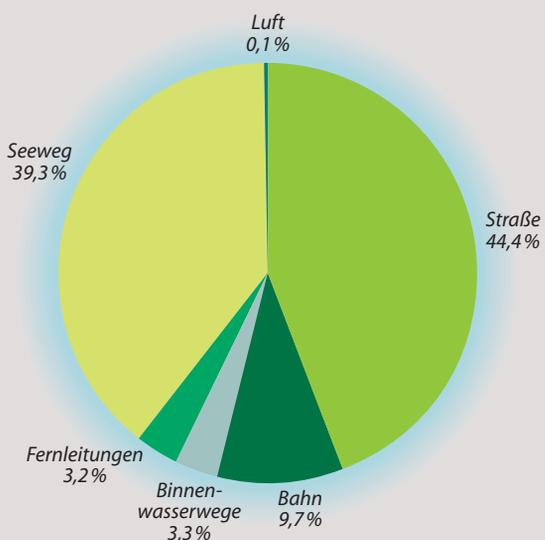
STRASSENVERKEHR – WICHTIGER BESTANDTEIL DER WIRTSCHAFT

Der Straßenverkehr spielt eine entscheidende Rolle für den kontinuierlichen Aufschwung und das Wachstum der europäischen Wirtschaft. Die Europäer erwarten, dass Waren schnell und pünktlich überall auf dem Kontinent von Haus zu Haus geliefert werden. Oft bietet der Straßenverkehr die einzige Möglichkeit, um solche hohen Anforderungen an Mobilität und Flexibilität zu erfüllen. Diese Situation wird sich auch in Zukunft trotz steigender Investitionen in andere Beförderungsmodalitäten nicht ändern. Der Gütertransport zwischen den Mitgliedstaaten wird sich zwischen 2000 und 2020 voraussichtlich um 50% erhöhen. Dabei wird der größte Teil dieser Zunahme auf den Straßenverkehr entfallen, über den bereits heute 73% des Transports über den Landweg abgewickelt werden.

Die Straßenverkehrsbranche selbst leistet bereits heute einen gewaltigen Beitrag zur europäischen Wirtschaft: So sind in diesem Bereich ca. 4,5 Mio. Arbeitskräfte beschäftigt und der erzielte Umsatz macht etwa 1,6% des Bruttoinlandsprodukts der EU aus. Ohne ein effizientes und dynamisches Straßenverkehrssystem können auch andere Verkehrsarten nicht richtig funktionieren, da der größte Teil des Güter- und Personenverkehrs mit einer Fahrt auf der Straße beginnt bzw. endet. Daher spielt der Straßenverkehr auch eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung der europäischen Transportverbundnetze und intermodalen Transportlösungen.

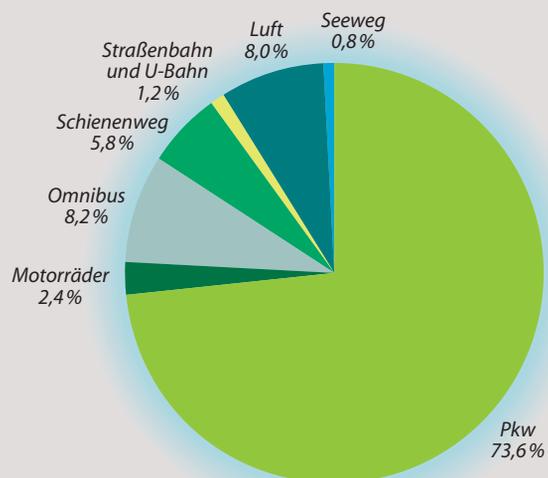
Die Europäische Union setzt sich für die Schaffung optimaler Bedingungen für einen offenen Markt der professionellen Straßenverkehrsdienste (gemeint sind Lkw- und Busreisen) ein, um die Mobilität von Waren und Menschen sicherzustellen und die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie das Wirtschaftswachstum zu ermöglichen. Die Herausforderung besteht darin, diese Ziele zu verwirklichen, während gleichzeitig die Branche bei der Steigerung von Effizienz, Sicherheit und Kosteneffektivität unterstützt werden muss.

Die modale Aufteilung des Güterverkehrs in der EU-25
(Zahlen von 2005 anhand der geleisteten Tonnenkilometer)



Quelle: Eurostat, ECMT und nationale Angaben.

Die modale Aufteilung des Personenverkehrs in der EU-25
(Zahlen von 2004 anhand der geleisteten Personenkilometer)



Quelle: Eurostat, ECMT, UIC, Europäische Kommission und nationale Angaben.

Überprüfungsbedarf

In der Halbzeitbilanz des Verkehrsweißbuches der Europäischen Kommission von 2001 „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“⁽¹⁾, werden Wege aufgezeigt, um den europäischen Bürgern effektive Verkehrssysteme zu bieten, mit denen die Freizügigkeit von Personen und Waren als Unterpfand für den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt sichergestellt werden. Dazu wird die weitere Entwicklung des Binnenmarktes für Straßenverkehrsdienstleistungen erforderlich sein. Die Kommission entwickelt daher Strategien für den Marktzugang, die unkompliziert, klar und leicht umsetzbar sind. Die EU setzt sich auch dafür ein, in den kommenden Jahren Staus auf den Straßen, insbesondere auf den transeuropäischen Netzen, zu verringern. Auch hier besteht das Ziel darin, den Verkehrsfluss von Waren und Menschen zu verbessern. In der Halbzeitbilanz wird weiterhin betont, dass der Schutz und die Sicherheit der Nutzer von Verkehrsdiensten gestärkt und die Arbeitsbedingungen aller europäischen Berufsfahrer verbessert werden müssen. Die Kommission ist auch um die Förderung von Innovation bemüht, um einen nachhaltigen Wettbewerb in allen Verkehrsarten zu sichern. Dazu gehört der Einsatz von Technologien zur Steigerung der logistischen Effizienz des enormen europäischen Fuhrparks von Trucks und Lkw. Die Zahlen zeigen, dass selbst in der flexiblen Welt des Straßentransports 25 % der Fahrten immer noch leer erfolgen.

STRASSENVERKEHRSPOLITIK



Gleiche Wettbewerbsbedingungen

Im europäischen Binnenmarkt für Straßenverkehr haben sich – wie in anderen Bereichen des europäischen Lebens auch – in den letzten Jahren gewaltige Veränderungen vollzogen. Die Mitgliedstaaten profitieren enorm von dem größten freien Markt der Welt, und der Straßenverkehr leistet einen Beitrag zur Förderung des wirtschaftlichen Zusammenhalts der EU. Die EU engagiert sich für hohe gemeinsame Standards bei den sozialen Bestimmungen im Straßentransport, einschließlich überarbeiteter Vorschriften hinsichtlich Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Fahrer sowie verstärkter Kontrollen der Lkw (spezifische Details siehe S. 6-7). Mit dieser neuen, 2006 angenommenen Gesetzgebung sollen unlauterer Wettbewerb im Straßenverkehrssektor verhindert und die Sicherheitsnormen überall in Europa verstärkt werden.



Wachstum des Straßengüterverkehrs in der EU-25
(Mrd. Tonnenkilometer)



(1) „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“, KOM(2006) 314, angenommen am 22. Juni 2006.

Quelle: Eurostat, ECMT und nationale Angaben.

OFFENE MÄRKTE, OFFENE AUTOBAHNEN

Die Kommission tritt für die Förderung eines offenen Marktes im Straßenverkehr als Mittel zur Stärkung des europäischen Binnenmarktes für alle Waren und Dienstleistungen ein. Da die EU sich nun immer stärker – wie in der Lissabon-Strategie festgelegt – auf die Wirtschaft und die Schaffung von Arbeitsplätzen konzentriert, nimmt auch die Bedeutung des Straßenverkehrs als Unterpfand für die Wachstumsentwicklung immer mehr zu.

Im Sinne der Gewährleistung einer effizienten und nicht diskriminierenden Funktionsweise des Marktes müssen die EU und ihre Mitgliedstaaten natürlich gewaltige Anstrengungen unternehmen, um die verschiedenen Normen und Bestimmungen im Straßenverkehr zu harmonisieren. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass die Betreiber von Straßenverkehrsdiensten einen angemessenen und gleichberechtigten Zugang zum größten Binnenmarkt der Welt haben.

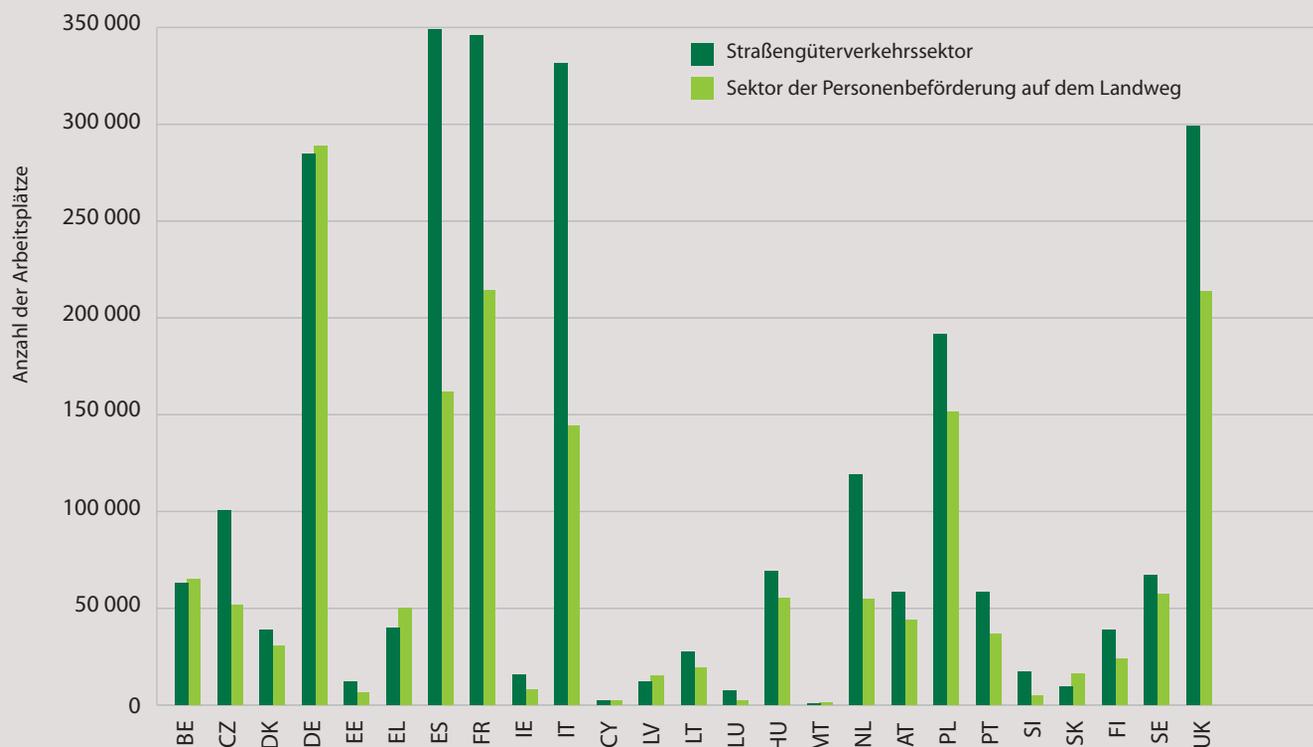
Gesucht werden verantwortungsvolle Betreiber

Die EU hat 1998 den Verkehrsmarkt sowohl für den Transport von Gütern als auch von Personen liberalisiert. Das bedeutet in der Praxis, dass in der EU ansässige Betreiber von Güter- oder Personenbeförderungsdiensten zwischen beliebigen Mitgliedstaaten internationale Verkehrsdienste durchführen können, vorausgesetzt, es handelt sich um anerkannte Betreiber, die im Besitz einer Gemeinschaftslizenz sind.

Um als vertrauenswürdiger Betreiber anerkannt zu werden, sind drei wesentliche Kriterien zu erfüllen:

- guter Ruf: von professionellen Betreibern wird erwartet, dass sie die Vorschriften und Bestimmungen erfüllen, ansonsten müssen sie vom Markt genommen werden;
- solide finanzielle Grundlage: Spediteure und Personenbeförderungsbetreiber müssen in der Lage sein, die Existenzfähigkeit ihrer Geschäfte zu garantieren;

Beschäftigung im Güter- und Personenverkehr auf den Straßen in der EU-25
(2004 oder letzte Angaben)



Quelle: Eurostat.



- professionelle Kompetenz: um zu gewährleisten, dass Kunden sichere und zuverlässige Dienstleistungen erhalten, müssen die Betreiber in ihrem Geschäftsbereich kompetent sein und ihre Fahrzeuge überprüfen. Das hat in der Praxis zur Harmonisierung der professionellen Kompetenzbescheinigung in der gesamten EU geführt. Die Betreiber müssen seitdem über ein EU-Zertifikat der professionellen Kompetenz verfügen.

Nächster Schritt für die Betreiber von EU-Verkehrsdiensten ist der Erhalt einer Gemeinschaftslizenz des Mitgliedstaates ihres Wohnsitzes. Die alle fünf Jahre zu erneuernde Lizenz berechtigt sie zur Durchführung internationaler Transportleistungen in der gesamten EU. Die Betreiber müssen in jedem ihrer Fahrzeuge eine beglaubigte Kopie dieses Dokuments mitführen. Das Dokument dient als Nachweis, dass sie die nationalen Verkehrsvorschriften ihres Landes in Übereinstimmung mit den einschlägigen EU-Vorschriften erfüllen.

Mit diesen Anforderungen an „vorbildliche Betreiber“ soll verhindert werden, dass sich rücksichtslose Unternehmen Vorteile verschaffen, indem sie bei der Sicherheit einsparen. Sie tragen auch zur Harmonisierung der finanziellen Standards und des Kompetenzgrades bei, wodurch sich ebenfalls der berufliche Status der Straßenverkehrsbranche verbessert.

Fahrerbescheinigung

Jeder Fahrer aus einem Nicht-EU-Land, der ein Fahrzeug eines EU-Betreibers führt und dabei grenzüberschreitende Transportaktivitäten innerhalb der EU vornimmt, muss eine ordnungsgemäße Fahrerbescheinigung mit sich führen. Diese dient zur Bestätigung, dass der Fahrer bei dem Betreiber, der Halter des Fahrzeugs ist, rechtmäßig beschäftigt ist und dass der Fahrer alle beruflichen Voraussetzungen erfüllt, die vom Mitgliedstaat des Betreibers verlangt werden.

Kabotage: Voraussetzung für einen freien Markt

Kabotage bedeutet im Wesentlichen Warentransport innerhalb eines Landes durch einen Spediteur eines anderen Landes. In der EU ist die Kabotage vorübergehend zulässig. Das bedeutet, dass zum Beispiel ein französisches Transportunternehmen, das eine Fracht aus Paris in Sevilla abgeladen hat, Waren zwischen Sevilla und Barcelona befördern darf, anstatt nach Barcelona leer fahren zu müssen, um dort eine neue Ladung aufzunehmen, die zurück nach Frankreich transportiert werden soll. Gegenwärtig beträgt der Marktanteil der Kabotage am Straßenverkehr ca. 1,2%, jedoch ist eine Optimierung der Nutzung der Kapazitäten wichtig, um Umweltbelastungen zu verringern.

Die neuen Mitgliedstaaten werden nach einer Übergangsperiode ebenfalls das Recht haben, Kabotage-Dienstleistungen auszuführen. In der Branche wurden Bedenken über die möglichen negativen Auswirkungen der Kabotage-Dienstleistungen geäußert. Diese bezogen sich insbesondere auf die Gefahr des unlauteren Wettbewerbs aus Niedriglohnländern, durch den Betreiber, die aufgrund strengerer Bestimmungen höhere Arbeitskosten tragen müssen, unterboten werden könnten. Durch die Kabotage sind die nationalen Märkte bzw. renommierten Betreiber jedoch offensichtlich nicht beeinträchtigt worden. Daneben werden die jüngsten Rechtsvorschriften hinsichtlich Fahr- und Ruhezeiten sowie Kontrollen dazu beitragen, dass die Anwendung der sozialen Bedingungen in allen Mitgliedstaaten angeglichen wird und sich die Möglichkeiten verringern, dass Speditionsunternehmen durch unlauteren Wettbewerb unterboten werden.



IM SINNE DER SICHERHEIT

2 005 haben in der EU fast 41 000 Menschen ihr Leben bei Verkehrsunfällen verloren und viele weitere Tausende wurden verletzt. Deshalb betrachtet es die EU als prioritäre Aufgabe, die europäischen Autobahnen so sicher wie möglich zu machen.

Durch die neue, 2006 durch das Europäische Parlament und den Rat angenommene Gesetzgebung werden sich die Arbeitsbedingungen für stark unter Druck stehende Lkw- und Busfahrer verbessern, und die Anzahl der Kontrollen der europäischen Trucks und Busse wird sich erhöhen.

Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen der Fahrer enthält das neue Maßnahmenpaket Folgendes:

- eine Erhöhung der obligatorischen täglichen Mindestruhezeit für das Fahrpersonal von bisher acht auf neun Stunden sowie obligatorische Zwischenpausen während der Fahrzeiten;
- alle zwei Wochen eine Ruhezeit von mindestens 45 aufeinander folgenden Stunden;
- Maßnahmen, mit denen vermieden wird, dass Berufsfahrer mehr als 56 Stunden pro Woche fahren.

Eine entscheidende Neuerung hinsichtlich der Haftung ist, dass die Arbeitgeber der Fahrer nun für die Einhaltung der Bestimmungen verantwortlich sind. Diese Gesetzgebung ergänzt die spezielle Arbeitszeitrichtlinie der EU für Berufsfahrer.

Nach EU-Recht sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die sozialen und Sicherheitsauflagen im Bereich des Straßengüterverkehrs umzusetzen. Dazu gehört die Durchführung regelmäßiger Kontrollen sowohl unterwegs als auch in den Gebäuden des Unternehmens. Die neue Gesetzgebung sieht vor, dass sich die Anzahl der Kontrollen verdreifacht und der Informationsaustausch über Verstöße verbessert wird.

Balance zwischen Sicherheit und Offenheit

Die jüngsten Terrorattentate in Madrid und London haben gezeigt, wie verwundbar die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen gegenüber terroristischen Angriffen sind. Die Kommission sucht nun nach Möglichkeiten, um die Sicherheit des intermodalen Verkehrs und des Gütertransports zu erhöhen. Dazu könnte die Entwicklung eines einheitlichen Sicherheitszertifizierungssystems für die Logistikkette in ganz Europa gehören.

418 AGA 69

Neue Führerscheinbestimmungen

Die EU einigte sich im März 2006 auf neue Führerscheinbestimmungen, die sowohl auf Berufsfahrer als auch normale Kraftfahrer Auswirkungen haben werden. Mit den Änderungen werden die Gültigkeitszeiten der Führerscheine für alle Fahrer sowie die medizinischen Vorschriften für Berufsfahrer harmonisiert. Durch ein einheitliches Führerscheinmodell soll möglicher Betrug eingeschränkt werden. Damit werden die 110 unterschiedlichen Führerscheinmodelle ersetzt, die gegenwärtig in den verschiedenen Mitgliedstaaten gültig sind. Es werden obligatorische, regelmäßige Erneuerungsfristen eingeführt, wobei Lkw- und Busfahrer ihre Führerscheine alle fünf Jahre verlängern lassen müssen. Außerdem müssen sich Berufsfahrer bei jeder Führerscheinverlängerung medizinischen Untersuchungen unterziehen.

Im Zuge dieser Veränderungen werden sich auch die Bestimmungen für die progressive Zulassung der Fahrer für immer leistungsstärkere Lkw verschärfen. Kleinere Lkw und Busse werden entsprechend ihrer technischen Merkmale in neue Kategorien eingeteilt. Weiterhin werden Busführerscheine nicht mehr nach Anzahl der Sitzplätze, sondern nach Anzahl der Passagiere, zu deren Beförderung ein Fahrer berechtigt ist, ausgestellt.

Verbesserung der Ausbildungsnormen

2003 hat die EU eine neue Richtlinie zur Verbesserung der Qualifizierungsnormen für Berufsfahrer erlassen. Bislang waren die meisten Fahrer nicht verpflichtet, an einer beruflichen Weiterbildung teilzunehmen. Im Prinzip konnte ein Fahrer durch seine bei der Arbeit gesammelten Erfahrungen nach und nach auf immer größere Fahrzeuge umsteigen.

Die Kommission hat erkannt, dass dies nicht geeignet war, um sicherzustellen, dass die Fahrer über die erforderlichen aktuellen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügten. Gemäß den Rechtsvorschriften von 2003 können die Fahrer zwischen einer obligatorischen Mindestausbildung oder einer umfassenderen vollständigen Grundlagenschulung wählen.

Zu den Schulungsthemen gehören Sicherheitsbestimmungen, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und verwandter Aspekte wie Gesundheit und Sicherheit, Wartung und Logistik. Die vollständige Grundlagenschulung dauert 280 Stunden, die über acht 35-Stunden-Wochen erteilt wird, wohingegen die obligatorische Mindestausbildung 140 Stunden umfasst. Die Fahrer müssen weiterhin alle fünf Jahre an einem kurzen Auffrischkurs teilnehmen.

Sichere Parkbereiche

Lkw-Fahrer müssen bei internationalen Fahrten Halt machen, um die EU-Bestimmungen hinsichtlich Fahr- und Ruhezeiten einzuhalten. Aus ganz Europa hört man jedoch Klagen über fehlende sichere Parkeinrichtungen, wodurch Fahrer, Fahrzeuge und Fracht Diebstählen oder Schlimmerem ausgesetzt sind. Im Februar 2006 hat die Kommission eine Studie begonnen, mit der untersucht werden soll, ob die Schaffung sicherer Parkeinrichtungen durchführbar ist. Bei dieser Untersuchung wurden der gegenwärtige Sicherheitsstand eingeschätzt und die erforderlichen Bedingungen aufgezeigt, um die Parkeinrichtungen für die Fahrer sicherer zu machen. Die Kommission unterstützte auch den Aufbau von Modellparkanlagen.



Höhere Sicherheit der Trucks

Jeder Schwerlastfahrer wird bestätigen, dass es bei langen Lkw einen toten Winkel gibt, wenn man nach rechts abbiegt (bzw. nach links bei Rechtslenkern). Die Kommission schätzt, dass dieses Problem ca. 500 Todesfälle pro Jahr auf den europäischen Straßen verursacht und ein besonderes Risiko für Fahrradfahrer darstellt.

2003 einigte sich die EU auf eine Richtlinie, nach der eine Nachrüstung der Rückspiegel zur Reduzierung des toten Winkels gefordert wird. Dementsprechend müssen neue Lkw mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen ab 2007 mit Spiegeln gegen den toten Winkel ausgestattet sein. Die Diskussion über die Durchführbarkeit einer Nachrüstung der bestehenden 5 Mio. europäischen Schwerlastwagen mit diesen Spiegeln hat gezeigt, dass es klare Argumente dafür gibt. Aus diesem Grund hat die Kommission einen neuen Vorschlag in dieser Hinsicht unterbreitet.



Transport gefährlicher Güter

Die Beförderung gefährlicher Güter wie Chemikalien und Benzin unterliegt den EU-Rechtsvorschriften, mit denen die Bestimmungen des ADR-Übereinkommens auf den gesamten Verkehr in der EU angewandt werden. Die EU-Rechtsvorschriften enthalten Bestimmungen über den Transport von Gefahrgütern, einschließlich nicht stationärer Druckgeräte, sowie einheitliche Verfahren für die Kontrolle des Transports gefährlicher Güter. Die Rechtsvorschriften decken auch die Ernennung und Ausbildung von Sicherheitsberatern ab und schreiben vor, dass die Fahrzeuge für den Transport gefährlicher Güter bestimmte technische Anforderungen erfüllen müssen, um so sicher wie möglich zu sein.

Die Einführung digitaler Fahrtenschreiber

Jeder Lkw und Omnibus auf EU-Straßen muss mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein, mit dem Angaben zu seinen Fahrten aufgezeichnet werden. Bislang wurden analoge Fahrtenschreiber genutzt und die Daten zu Fahr-, Ruhe- und Ladezeiten und für mechanische Arbeiten wurden auf Papierscheiben registriert. Im Zuge der jüngsten technischen Fortschritte wurden jedoch digitale Fahrtenschreiber eingeführt, mit denen ein größerer Datenumfang – einschließlich Geschwindigkeit, Entfernungen und Fahreridentifikation – präziser erfasst werden können. Diese Geräte sind außerdem viel besser gegen unbefugte Manipulationen geschützt als ihre analogen Vorgänger.

Die EU hat auf diesen technologischen Fortschritt reagiert, indem sie seit dem 1. Mai 2006 digitale Fahrtenschreiber in Schwerlastwagen und Bussen zur Pflicht gemacht hat. Ein Interoperabilitäts-Zertifikat wird gewährleisten, dass die Fahrtenschreiber jederzeit mit Produkten unterschiedlicher Hersteller kompatibel sind.



Sicherheitsgurte sind Pflicht

Seit dem 9. März 2006 müssen Omnibuspassagiere ab dem 3. Lebensjahr in der gesamten EU Sicherheitsgurte tragen, wenn diese vorhanden sind. Der Betreiber muss seinen Passagieren diese neuen Verpflichtungen mitteilen und die Sicherheitsgurte müssen angelegt sein, sobald die Passagiere sitzen und sich das Fahrzeug bewegt. Mit dieser neuen EU-Rechtsvorschrift wird die bisherige Gesetzgebung ergänzt, in der vorgeschrieben ist, dass Omnibusse, größere Kleinbusse und Reisebusse mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein müssen. In allen diesen Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 2001 angemeldet wurden, müssen Rückhaltesysteme eingebaut sein.



Die Charta für Verkehrssicherheit

Die europäischen Verkehrsvereinigungen und -unternehmen schließen sich der EU-Charta für Straßensicherheit an. Ziel ist es, die beteiligten Interessengruppen zu ermutigen, alle erforderlichen Schritte zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen Europas zu unternehmen, insbesondere um das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um die Hälfte zu verringern, zu erreichen. Die Charta dient auch als Plattform für den Austausch von Ideen und bewährten Praktiken.

Weitere Informationen sind erhältlich unter:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter/index_de.htm

Transport

European Road Safety Charter

Die Fakten

Jährlich 200.000 Verkehrstote auf den Straßen der Europäischen Union mit 800 Millionen Leuten. Das ist 1 für 1000 Menschen weltweit, zum Teil schwer verletzt. Die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen der Europäischen Union sinkt seit 1990 um 50%. In Deutschland sind 2006 10.000 Verkehrstote zu beklagen.

Wird es sich ändern?

Mit 40 Millionen Verkehrstoten pro Jahr, das entspricht 800.000 Verletzungen und 400.000 Todesfällen, ist die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union zu hoch. Das ist ein Ziel, das bis 2010 erreicht werden muss. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken.

Das ist der Preis, den wir für Mobilität bezahlen müssen!

Die Europäische Kommission sagt Nein! Es ist ein einziges Ziel, in einem einzigen Schritt zwischen 2001 und 2010 die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union zu halbieren. Das ist ein Ziel, das bis 2010 erreicht werden muss. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken. Die Zahl der Verkehrstoten muss um die Hälfte sinken.

ANGEMESSENE TARIFE ÜBERALL IN DER EU

Die EU setzt sich für die Entwicklung eines umfassenden Steuer- und Gebührensystems im Straßenverkehr ein. Die Lösung einer solchen Aufgabe steht noch bevor, denn die Sätze für die Nutzung der Infrastruktur, die jährlichen Straßennutzungsgebühren und Kraftstoffsteuern variieren in den verschiedenen EU-Ländern. Durch solch unterschiedliche Kosten wird der Wettbewerb in der europäischen Speditionsbranche verzerrt, was wiederum dem Ziel der EU, einen offenen, fairen und transparenten Markt zu schaffen, entgegenwirkt.



Mit dem elektronischen Mautsystem hat die Suche nach Kleingeld ein Ende

Die Fahrer sind besonders verärgert, wenn sie an den Zahlstellen Schlange stehen müssen, um die Gebühren zu entrichten. Das Problem ist auf internationalen Routen noch schlimmer, da Fahrer verschiedener Nationalitäten ausrechnen müssen, was sie zu zahlen haben, und das manchmal in einer Währung, die sie nicht gut kennen. Durch solche Probleme wird die Fahrt aufgehalten und insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kommt es auf stark befahrenen Strecken zu Staus. Um dieses Problem zu lösen, hat die EU eine gesetzliche Bestimmung eingeführt, die den Weg für ein vollständig kompatibles elektronisches Mautzahlungssystem ebnet. Dank der Nutzung neuester Technologien mit Satellitenverfolgung, Standortbestimmung und elektronischen Zahlungsmitteln können Fahrzeuge nunmehr mit Geräten zur Registrierung der Durchfahrten durch die Zahlstellen ausgestattet werden. Somit muss der Fahrer nicht mehr anhalten und erhält am Ende der Reise eine Gesamtrechnung.

Die EU hat Regeln für die Einführung elektronischer Mautsysteme festgelegt, nach denen ab dem 1. Januar 2007 kompatible Technologien eingesetzt werden müssen. Wenn sich dann daraus ein Netz kompatibler Zahlstellen entwickelt, die mit den Aufzeichnungsgeräten in den Fahrzeugen gekoppelt werden können, wird die Fahrt über die europäischen Mautautobahnen, -brücken und -tunnels bedeutend erleichtert.

Kraftfahrzeug- und Kraftstoffsteuern

Die EU hat gemeinsame Bestimmungen über die jährlichen Steuern für Schwerlastfahrzeuge von mehr als 12 Tonnen entwickelt. Darin wird ein diesbezüglicher Mindeststeuersatz festgelegt, mit dem die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede zumindest verringert werden.

In der Europäischen Union unterliegen alle Kraftstoffe einem Mindeststeuersatz. Beim Diesel – dem am weitest verbreiteten Kraftstoff im Güterkraftverkehr – beläuft sich der Mindestsatz auf 302 EUR pro 1 000 Liter Treibstoff.

Ziel ist es, die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede bei der Verbrauchssteuer zu verringern, auch wenn die Sätze in der EU immer noch stark variieren.

Gebühren für Infrastruktur

Ein weiterer Kostenfaktor, vor dem kommerzielle Betreiber von Straßenverkehrsdiensten stehen, sind die Nutzungskosten für Infrastrukturen wie Autobahnen und Brücken, die in Form von Maut und Nutzungsgebühren erhoben werden. Die 1999 verabschiedete und 2006 novellierte Eurovignetten-Richtlinie legt gemeinsame Bestimmungen für Mautgebühren nach Entfernung und Nutzerabgaben nach Zeit für Güterfahrzeuge über 3,5 Tonnen fest. Ziel der Gesetzgebung ist die Verbesserung der Funktionsweise des Binnenmarktes durch den Abbau der Unterschiede bei den Kosten und Gebühren innerhalb der EU.

Zu den wichtigsten Punkten der Richtlinie gehört Folgendes:

- die Mautgebühren sollten nach zurückgelegter Strecke und Fahrzeugart und die Nutzergebühren nach der zeitlichen Nutzung der Infrastruktur berechnet werden;
- Maut und Nutzergebühren könnten gemäß Straßenbelastung und Emissionsklasse des Fahrzeugs variieren;
- Maut und Gebühren können für die Nutzung von Straßen erhoben werden, die Teil des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN) sind oder unter bestimmten Umständen auch für parallele Straßen;
- prinzipiell sollen auf einem Streckenabschnitt nicht gleichzeitig Entfernungs- und Zeitgebühren erhoben werden;
- nationale Mautabgaben und Gebühren dürfen nicht diskriminierend und müssen für die Fahrer leicht verständlich sein, um unnötige Verzögerungen und Probleme an den Zahlstellen zu vermeiden. Obligatorische Kontrollen an den EU-Innengrenzen sollten ebenfalls vermieden werden.

INTERNATIONALE VERBINDUNGEN

Der Straßenverkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Ländern (Drittländern) beruht immer noch zum großen Teil auf bilateralen Übereinkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und den Drittländern. Trotzdem hat die EU mit einer Reihe von Nicht-Mitgliedstaaten Übereinkommen über Aspekte des Straßenverkehrs erreicht, die gegenüber den bilateralen Vereinbarungen Vorrang haben. Die Vereinbarung mit dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sieht vor, dass Island, Norwegen und Liechtenstein die Straßenverkehrsbestimmungen der EU in der gleichen Weise wie die Mitgliedstaaten anwenden. Gleichermaßen wendet die Schweiz auf der Grundlage ihres Abkommens mit der EU über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße gleiche Bestimmungen bei der Beförderung auf dem Landweg an wie die EU- und EWR-Länder.

Erleichterung der Alpenüberquerung

Einige der wichtigsten internationalen Straßenverkehrswege der EU führen über die Alpen, und zwar nicht nur durch die EU-Mitgliedstaaten Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien, sondern auch durch die Schweiz. Auf der begrenzten Anzahl von Transitwegen durch die Alpen (Straßen, Tunnel und Bergpässe) wird ein hohes Frachtaufkommen in beide

Richtungen befördert, wie das nachstehende Diagramm zeigt. Dies stellt eine starke Belastung sowohl für die Infrastruktur als auch für das empfindliche Ökosystem der Alpen dar.

Alle Alpenländer sind gemeinsam mit der Europäischen Gemeinschaft Vertragspartner der Alpenkonvention, deren Ziel der Schutz des Ökosystems der Alpen und die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Region ist. Insbesondere im Verkehrsprotokoll der Konvention werden die Vertragspartner aufgerufen, in neue und umweltfreundlichere Transportinfrastrukturen, vor allem neue Tunnel, zu investieren. Auf diese Weise kann der transalpine Güterverkehr auf die Bahn und sogar die Küstenfahrt verlagert werden, um so die Umweltbelastung für dieses empfindliche, hoch gelegene Ökosystem zu verringern.

Weiterhin hat die EU ein harmonisiertes Gebührensystem für Straßengütertransporte eingeführt, das gegenwärtig weiter ausgebaut wird. Dabei findet das Verursacherprinzip Anwendung, d. h. die Gebühren werden entsprechend dem verursachten Umweltschaden berechnet. Gemäß der Übereinkunft zwischen der EU und der Schweiz über den Transport über Land gelten ähnliche Bestimmungen für Lkw-Fahrten im gesamten Alpenbereich. Dadurch wird sichergestellt, dass sich der Verkehr gleichmäßiger auf alle Übergänge des Gebirgszuges verteilt, Staus verringert und Umweltschäden vermindert werden.

Anzahl der Lkw an den wichtigsten Alpenübergängen 2005



Quelle: Kartografie, Europäische Kommission. Daten: Alpinfo 2005, Bundesamt für Verkehr (Schweiz).



Güterlieferungen aus Russland

Die EU-Grenzen haben sich im Zuge der Erweiterung in den letzten Jahren nach Osten ausgeweitet, und seit dem Fall der Sowjetunion hat der Handel mit Russland gewaltig zugenommen. Dabei ist zu beachten, dass 50 % der EU-Exporte nach Russland heutzutage über den Straßenverkehr abgewickelt werden, und der Handel auf dem Landweg, also über den Straßenverkehr und per Bahn, wird sich zwischen beiden Seiten voraussichtlich um 11 % pro Jahr erhöhen.

Die EU und Russland haben im Oktober 2005 einen Verkehrsdialog eingerichtet, um über die Verbesserung der Transport- und Infrastrukturverbindungen zu diskutieren und ein besseres Verständnis der gegenwärtigen und zukünftigen politischen Maßnahmen zu erreichen.

Mit Interbus wird der Personenverkehr leichter

Das Interbus-Übereinkommen zwischen der EU und einer Reihe östlicher und südöstlicher europäischer Nachbarn hat zur Liberalisierung des Marktzugangs für bestimmte von Omnibusunternehmen angebotenen Dienstleistungen beigetragen. Ursprünglich trat es 2001 in Kraft, so dass viele der ursprünglichen Unterzeichner nun EU-Mitgliedstaaten sind. Die gegenwärtigen Mitunterzeichner neben der EU sind Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Moldau und die Türkei. Interbus umfasst eine Reihe sozialer, finanzieller und technischer Maßnahmen, die zur Harmonisierung und Vereinfachung der für den Betrieb von Busunternehmen geltenden Bestimmungen beigetragen haben.