



ARBEITSKREIS DER AUTOMOBILIMPORTEURE ÖSTERREICHS

An
abteilung.54@lebensministerium.at

Wien, am 03. November 2010

Begutachtung: IG-L-Kfz-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung – IG-L-Kfz-AbgKlassV

Der Arbeitskreis der Automobilimporteure stellt eine eigens geregelte Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung dar. Mitglieder sind die österreichischen Automobilimporteure und die Vertriebsgesellschaften der internationalen Automobilhersteller.

Zu den vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelten Entwurf den Entwurf einer IG-L-Kfz-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung (IG-LKfz-AbgKlassV), möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

Die in dieser Verordnung geplanten Maßnahmen stellen in vielerlei Hinsicht einen unverhältnismäßig bürokratischen Aufwand für die betroffenen Klein- und Mittelbetriebe dar. Sowohl in unserem Pkw- als auch in unserem Lkw-Ausschuss sehen wir zudem eine unglaubliche Verschwendung von Volksvermögen und eine Abwertung des Gebrauchtwagenbestandes, wenn sich die Konsumenten nicht darauf verlassen können, dass Fahrzeuge, die noch vor wenigen Jahren als absolut umweltfreundlich galten, plötzlich nicht mehr flächendeckend eingesetzt werden können.

Obwohl Untersuchungen in Deutschland ergeben haben, dass Umweltzonen kaum einen positiven ökologischen Effekt bringen, werden die österreichischen Gewerbebetriebe mit einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand belastet, der zur Direktive Verwaltungsreform der Bundesregierung in krassem Widerstand steht.

Insbesondere ist für uns völlig unverständlich, warum nicht die derzeitige § 57a-Plakette – in adaptierter Form – als Umweltplakette genutzt werden kann, sondern eine zusätzliche Plakette produziert, angebracht und vor allem verwaltet werden muss.

Die derzeitigen „Pickerlfarben“ (grün, weiß) könnten entsprechend angepasst und Zusatzinformationen wie z. B. Partikelfilter, Kraftstoffart, etc. integriert werden. Mit der vorhandenen Infrastruktur an Kfz-Betrieben mit Berechtigung zur Begutachtung nach § 57a, deren Qualitätssicherungssystem (laufende Kontrollen durch die Landesregierungen), sowie den ohnehin erforderlichen Dokumentationspflichten im Zuge der Begutachtung sind alle Voraussetzungen für eine effiziente Realisierung gegeben.

Es ist die Plakette vom Befugten dem Zulassungsbesitzer auszufolgen oder am Fahrzeug anzubringen. Auf Grund der peniblen Vorschriften zur Dokumentation der Plaketten ist eine missbräuchliche Verwendung ausgeschlossen. Die eingeschränkte Möglichkeit der Ausfolgung der Plakette auf Lastkraftwagen und Omnibusse ist sachlich nicht gerechtfertigt, sie soll auch für Personenkraftwagen erfolgen. Die Möglichkeit der Ausfolgung sollte generell vorgesehen werden.

Die einzurichtende Datenbank sollte sowohl die Funktion der Abgasklassifizierung als auch die Funktion der Dokumentation erfüllen können. Eine zentrale Datenbank, in welcher alle ausgegebenen Abgasklassenkennzeichnungen dokumentiert sind, erlaubt eine tagesaktuelle Auswertung durch BMLFUW oder BMVIT oder sonstigen interessierten Institutionen.

Weiters muss aus unserer Sicht eine entsprechende Anerkennung mit unseren Nachbarstaaten, insb. Deutschland, gegeben sein. Eine Gleichwertigkeitsklausel für ausländische Fahrzeuge in Österreich ist in keinster Weise zufriedenstellend, wenn die Anerkennung nicht in beide Richtungen gegeben ist. Generell sollte die Kennzeichnung von Fahrzeugen einheitlich europaweit geregelt werden.

Speziell aus Sicht unseres Ausschusses Nutzfahrzeuge weisen wir auf die folgenden Punkte hin:

1) Die IG-Luft mit der damit verbundenen Kennzeichnungsverordnung bildet die Basis für eine zukünftige Benutzungsbeschränkung von Nutzfahrzeugen, die aus heutiger Sicht gar nicht abschätzbar ist. Damit ist für die Unternehmen der österreichischen Transportwirtschaft keine Investitionssicherheit mehr gegeben, es droht eine "Enteignung" von Vermögenswerten, da relativ junge Fahrzeuge nicht mehr eingesetzt werden können.

2) Ähnlich wie bei der Einführung der ökologisierten Maut ist eine deutliche Entwertung des betroffenen Fahrzeugbestandes zu erwarten. Dies betrifft besonders die Nahverkehrsfahrzeuge (Baufahrzeuge wie Kipper, Betonmischer, Kranfahrzeuge, Verteiler-Lkw, Fahrzeuge im kommunalen Einsatz, etc.). Die Gebrauchtwagenpreise werden sinken, ältere Fahrzeuge werden dadurch überhaupt unverkäuflich.

3) Es wird nicht unterschieden zwischen Lkw und Omnibussen. Dadurch wird der Omnibus als anerkannt sicherstes und umweltfreundlichstes Verkehrsmittel gleich behandelt wie ein Pkw oder ein Lkw gleicher Abgasklasse. Es sind negative Auswirkungen auf den Pendlerverkehr und den Tourismus zu erwarten.

4) Die Einteilung und Kennzeichnung der Fahrzeugkategorien geht mit bestehenden österreichischen Bestimmungen nicht konform (z. B. Einstufung der Mautklassen). Gleiches gilt für die Umweltzonen und Mautsysteme der benachbarten europäischen Länder. Hier wäre im Sinne einer effizienten Verwaltung und Kontrolle unbedingt eine Vereinheitlichung anzustreben.

5) Im Sinne der Standortsicherung der österreichischen Wirtschaft sollte dem Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Individualverkehr der Vorrang eingeräumt werden. Die Intentionen der IG-Luft laufen nach unserer Einschätzung den wirtschaftlichen Interessen einzelner Regionen entgegen.

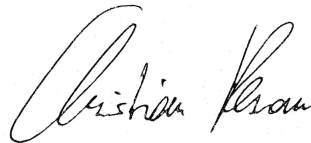
Abschließend muss gesagt werden, dass durch die föderalistische Gestaltung dieser Rechtsnorm unterschiedliche Regelungen in den Umweltzonen bzw. Sanierungsgebieten zu erwarten sind. Dieser geographische "Fleckerlteppich" macht die Disposition von Fahrzeugen in der Logistik kompliziert und erhöht den Aufwand enorm. Die Mehrkosten sind in den Transportpreisen nicht unterzubringen.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen zu berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
INDUSTRIELLENVEREINIGUNG
Arbeitskreis der Automobilimporteure



Mag. Ingo Natmessnig
Vorsitzender



Dr. Christian Pesau
Geschäftsführer