

341/AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu den Fragen 1,2,3,und 7

Welche Aktivitäten zur Einführung eines elektronischen Ökopunkteabrechnungssystems haben Sie bislang im einzelnen eingesetzt?

Ist es richtig, daß die Fa. Kapsch beauftragt wurde, ein entsprechendes System zu konzipieren und bereits eine solche Lösung vorgelegt hat?

Wurden auch andere Firmen etwa im Rahmen einer Ausschreibung eingeladen, entsprechende Konzepte zu liefern?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Besteht bereits ein Konsens über dieses oder ein anderes System zwischen Österreich und den verantwortlichen EU-Stellen?

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat mit den Vorarbeiten für die Einführung eines elektronischen Ökopunkteabrechnungssystems bereits im Juli 1994 begonnen, wo anlässlich einer Informationsveranstaltung, an der auch Vertreter der EU-Kommission und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten teilgenommen haben, etlichen namhaften europäischen Firmen, die im Zusammenhang mit derartigen Systemen in Frage kommen, die Möglichkeit geboten wurde, ihre Vorschläge für eine elektronische Erfassung der Ökopunkte zu präsentieren.

Agrund der Präsentationsergebnisse wurde im Einvernehmen mit der EU-Kommission die Fa. Kapsch AG mit der Durchführung eines Pilotversuches auf der Strecke Kiefersfelden - Schönberg mit der Mikrowellentechnologie 5,8 Ghz beauftragt. Bei diesem Pilotversuch wurde die Machbarkeit der automatischen elektronischen Abbuchung der Ökopunkte mittel Mikrowellenkommunikation zwischen LKWs, die durch Österreich fahren und Ökopunkte zu errichten haben, und den straßenseitigen Ausrüstungen sowie der notwendigen Datenverarbeitung untersucht. An dem Pilotversuch nahmen Frächter aus Italien, Deutschland und den Niederlanden teil. Der Pilotversuch endete in der ersten Augustwoche 1995. Der Endbericht über diesen Pilotversuch wurde an interessierte Firmen und Institutionen verschickt, über den Pilotversuch wurde auch eine Videodokumentation erstellt, welche bei einer Transitausschußsitzung in Brüssel präsentiert wurde. Dieses Video wurde auch an alle EU- Mitgliedstaaten verteilt.

Auf Basis dieser Vorarbeiten wurden in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den zuständigen Stellen der EU-Kommission die in die Ausschreibungsunterlagen zu integrierenden Parameter für das elektronische Ökopunktesystem definiert. Die endgültige Systementscheidung kann und soll jedoch erst aufgrund der Ausschreibung selbst erfolgen. Im vierten Quartal 1995 wurde eine renommierte Ingenieurgemeinschaft mit der Standortermittlung betraut; der Endbericht dieser Studie liegt bereits auf und wird als integrativer Bestandteil der Ausschreibung dem Pflichtenheft beigelegt.

Im Dezember 1995 wurde diese Ingenieurgemeinschaft auch mit der Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für die EU- weite öffentliche Ausschreibung beauftragt. Diese

Unterlagen werden die Ergebnisse des Pilotversuches ebenso berücksichtigen wie die Ergebnisse der Transitausschußsitzungen und der Konsultationen mit der Europäischen Kommission über die Einführung des elektronischen Ökopunktesystems. Parallel dazu wurde ein renommierter Univ.-Prof. mit der Erstellung eines entsprechenden Rechtsgutachtens beauftragt.

Die für die EU-weite öffentliche Ausschreibung erforderlichen Unterlagen befinden sich im Stadium der Finalisierung. Die Ausschreibung wird daher demnächst erfolgen.

Zu Frage 4:

Wie sieht die vorgelegte Lösung im Detail aus?

Im Hinblick auf die im Zusammenhang mit öffentlichen Ausschreibungen geltenden Rechtsvorschriften zur Wahrung der Objektivität und Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für sämtliche Anbieter kann diese Frage im gegenwärtigen Stadium der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen derzeit nicht beantwortet werden.

Auf Wunsch werde ich jedoch den Endbericht über den Pilotversuch an das Parlament weiterleiten.

Zu Frage 5:

Welche Kosten sind bereits, welche würden bei der Implementierung dieses Systems im Detail anfallen?

Bisher sind im Zusammenhang an den Vorarbeiten für die EU weite Ausschreibung (wie Pilotversuch, Studie für Standortermittlung, Ausschreibungsunterlagen, begleitendes Rechtsgutachten) Kosten in der Höhe von 4,8 Mio S angefallen.

Die Kosten der Implementierung dieses Systems können erst nach Abschluß der Ausschreibung beurteilt werden.

Zu Frage 6:

Wie lange wird die Implementierung dieses Systems in Anspruch nehmen?

Es ist beabsichtigt, mit der Inbetriebsetzung der Infrastruktur auf der Brenner-Achse fristgerecht Anfang 1997 zu beginnen. Während einer entsprechenden Einschleifphase (6-12 Monate) wird es parallel sowohl ein elektronisches als auch noch manuelles Ökopunktesystem geben. Hiedurch soll ein kontinuierlicher und möglichst reibungsloser Übergang auf das elektronische System ermöglicht werden und der schrittweise Vollausbau zu einem elektronischen Netz erfolgen.

Zu Frage 8:

Welche Konsequenzen sind im Fall einer verspäteten oder überhaupt nicht erfolgenden Einführung eines derartigen Systems zu erwarten?

Es besteht derzeit kein Anlaß anzunehmen, daß ein derartiges System nicht eingeführt wird.

Zu Frage 9:

In welcher Form wird das System gleichzeitig für die Zwecke eines allfällig geplanten „Road Pricing“ insbesondere für Lkw nutzbar sein?

Zukünftige Mautanwendungen in Österreich werden auf Basis 5,8 Ghz Mikrowelle arbeiten. Da das elektronische Ökopunktesystem auch auf dieser Frequenz arbeiten soll, muß diese Schnittstelle eindeutig definiert werden, damit sich die Systeme nicht gegenseitig stören. In der Ausschreibung wird daher von den Anbietern verlangt werden, daß sie eine detaillierte Abstimmung zwischen der Ökopunkte- und der Mautanwendung hinsichtlich der von der Normung ermöglichten wahlfreien Parameter vornehmen.

Zu Frage 10:

Auf welche Art kann mit dem System zwischen bilateralen und Transitfahrten unterschieden werden?

In den Ausschreibungsunterlagen wird auf das Erfordernis der Unterscheidung zwischen bilateralen und Transitfahrten eingegangen. Eine nähere Ausführung zu diesem Thema erscheint im Vorstadium der Ausschreibung nicht zweckmäßig.

Zu den Fragen 11 und 14

Auf welche Art können erkannte Ökopunkte Schwarzfahrer festgehalten und bestraft werden? Ist es richtig, daß praktisch die einzige Möglichkeit für Österreich, die fraglichen Fahrer nicht nur zu registrieren, sondern auch zu bestrafen, darin besteht, sie unmittelbar bei der Ausreise als „Schwarzfahrer“ zu identifizieren und dann auch sofort aufzuhalten?

Erkannte „Ökopunkte Schwarzfahrer“ können so wie alle anderen Personen, die eine Verkehrsübertretung begangen haben, festgehalten und bestraft werden, da auch für sie das Verwaltungsstrafgesetz gilt. Dabei können von diesen auch vorläufige Sicherheitsleistungen bis zu einer Höhe von öS 20.000.-- vor Ort von der Exekutive eingehoben werden. Dadurch wird auch die Strafverfolgung und die Einhebung der Strafe gesichert. Dabei spielt es grundsätzlich keine Rolle, an welcher Stelle im Bundesgebiet ein „Schwarzfahrer“ aufgegriffen wird.

Zu Frage 12:

Ist es richtig, daß die Verfolgung der Ökopunkte-Schwarzfahrer in den jeweiligen Heimatländern kaum möglich ist, wenn ja warum?

Es ist richtig, daß eine Verfolgung in den jeweiligen Heimatländern kaum möglich ist, da vorgesehen ist, daß sich die Mitgliedstaaten gegenseitig Amtshilfe leisten und die Staaten zudem verpflichtet sind, gegen Unternehmen, die gegen das Ökopunkteregime verstoßen haben, entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Zu Frage 13

Welche Strafen sind für derartige Vergehen vorgesehen - die ja bislang nicht auftreten konnten, weil die fraglichen Fahrzeuge gar nicht nach Österreich einfahren konnten?

Solche Verwaltungsübertretungen konnten auch schon bisher geschehen. Der Strafrahmen reicht hier von öS 20.000.-- Mindeststrafe bis zu 100.000.-- Höchststrafe. Auch eine Verweigerung der Weiterfahrt ist möglich.

Zu Frage 15:

Welche Organe sollen diese Handlung durchführen, zumal ja im Zuge der Umsetzung des Schengener Abkommens die Besetzung der Grenzstation überhaupt aufgegeben werden soll?

Österreich hat durch seinen Beitritt zur EU die Prinzipien des EU-Rechts und des Beitrittsvertrage akzeptiert. Hierzu gehört auch das Prinzip des Wegfalls der systematischen Grenzkontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft. Diese werden im Straßengüterverkehr nach Ablauf der Übergangsfrist durch entsprechende Stichprobenkontrollen im Landesinneren ersetzt, welche voraussichtlich von den derzeit dafür zuständigen Organen durchgeführt werden. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß der größte Teil der österreichischen Staatsgrenze eine EU-Außengrenze darstellt, an welcher die Kontrolle der Einhaltung des Ökopunktesystems auch weithin systematisch erfolgen wird.

Zu Frage 16

Wie hoch werden die Kosten für eine derartige zusätzliche Überwachung sein und wie sollen diese bedeckt werden?

Die Umstellung des Ökopunktesystems von der mechanischen Verwaltung auf eine elektronische Verwaltung führt zu keiner Kostenänderung hinsichtlich der Überwachung.

Zu Frage 17:

Welche Maßnahmen werden sie ergreifen, um Mißbrauch und Fälschungen auszuschließen?

Da Ökopunkte im Rahmen eines elektronischen Systems nicht mehr physisch, sondern nur in Form elektronischer Werte existieren, ist eine Fälschung per definitionem nicht möglich. Hinsichtlich der Maßnahmen für den Fall allfälligen Mißbrauchs siehe Beantwortung der Fragen der Fragen 11 bis 14.

Zu Frage 18:

Wieviele Fälle von Fälschungen oder anderen Betrügereien wurden beim bestehenden Ökopunktesystem bisher entdeckt? Nach den im ho. Ressort vorliegenden Informationen gab es seit 1993 insgesamt sieben derartige Vorkommen im Zusammenhang mit dem bestehenden Ökopunktesystem.

Zu Frage 19:

Ist es richtig, daß derzeit bis zu rund 15% der Ökopunkte des bestehenden Systems in den Verteilungsbürokratien verschwinden, wenn ja, welche Gründe sind dafür maßgeblich und welche Konsequenzen werden daraus gezogen?

Die von der Europäischen Kommission auf Basis der statistischen Auswertungen der Ökopunkteformulare durch das ÖSTAT erstellten Statistiken zeigen, daß jährlich ein bestimmter Prozentsatz an Ökopunkten weder verbraucht noch zurückgegeben wurde. Inwieweit diese Fehlmenge in Ökopunkten tatsächliche administrative Verluste darstellen, kann von der Kommission letztlich nicht festgestellt werden. Es ist jedoch u.a. vorgesehen, in die sog. Ökopunkte Verordnung eine entsprechende Bestimmung aufzunehmen, die sicherstellt, daß künftig nur jene Mitgliedstaaten in den Genuß von Ökopunkten aus der Gemeinschaftsreserve kommen, die ihr Ökopunktekontingent nachweislich ordentlich verwalten. Im übrigen wird davon ausgegangen, daß nach erfolgter Umstellung des Ökopunktesystems auf ein elektronisches System und daher mit der Verwaltung der Ökopunkte in einem Zentralrechner derartige Verluste kaum mehr auftreten werden. Ich bin davon überzeugt, daß das vorgesehene elektronische Ökopunktesystem es ermöglichen wird, die Administration der ökopunktepflchtigen Transitfahrten noch effizienter zu gestalten und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand in diesem Bereich deutlich reduzieren.

Wien, 13.05.1996
Der Bundesminister