

3700/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3726/J-NR/1998, betreffend die elektronische Abbuchung der Ökopunkte, die die Abgeordneten Mag. Kukacka und Kollegen am 26. Februar 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1., 2. Wie kontrollieren Sie zur Zeit, daß Ökopunkte beim Einfahren nach Öster - reich, bei einer EU - Binnengrenze, entwertet wurden?

Wenn Kontrollen durchgeführt werden:

Wie viele solcher Kontrollen wurden seit Jahresbeginn durchgeführt?

Wieviel Prozent des Transitverkehrs wurden durch diese Kontrollen erfaßt?

Wie hoch beziffern sich die Kosten dieser Kontrollen für den Steuerzahler?

Was wurde an Strafgeldern eingenommen?

Antwort:

Im Zusammenhang mit den Fragen 1 und 2 möchte ich darauf hinweisen, daß die Zuständigkeit für Straßenverkehrskontrollen - und damit auch für die Beantwortung der diesbezüglich im Rahmen der vorliegenden parlamentarischen Anfrage gestellten Fragen - grundsätzlich beim

Herrn Bundesminister für Inneres bzw. beim Herrn Bundesminister für Finanzen liegt. Nach den meinem Ressort vorliegenden Informationen erfolgt die Kontrolle des ökopunktepflichtigen Transitverkehrs bis 1. April 1998, dem Zeitpunkt der Umsetzung des Schengen - Abkommens durch Österreich, an den EU - Binnengrenzen weiterhin systematisch und im bisherigen Umfang.

3. Welche Folge hat es, wenn die Ökopunkte bei Übertritt der Grenze mangels Möglichkeit nicht entwertet wurden?

Antwort:

Da die Möglichkeit zur Entwertung der Ökopunkte zu jedem Zeitpunkt gegeben ist, wäre die Folge des Antreffens eines Lkw - Fahrers, welcher eine ökopunktepflichtige Transitfahrt durchführt ohne die Ökokarte entwertet oder den Status des ÖkoTags auf Transit belassen zu haben, eine entsprechende Bestrafung.

4. Laut EU - Regelung dürfen auch nach Inkrafttreten der elektronischen Abbuchung nicht 100 Prozent der Ökopunkte elektronisch abgebucht werden. Das bedeutet, daß neben der elektronischen Abbuchung auch weiterhin ca. 0,6 Prozent der Ökopunkte wie bis jetzt in Papierform abgebucht werden. Wie wird diese parallele Abbuchung funktionieren?

Antwort:

Laut EU - Regelung dürfen und sollen grundsätzlich 100% der Ökopunkte elektronisch abgebucht werden. Aus praktischen Überlegungen wurde in diesem Zusammenhang jedoch auch vereinbart, daß die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten sollen, bis zu maximal 0,6 Prozent der dem Mitgliedstaat jährlich zur Verfügung stehenden Ökopunkte in Papierform auszugeben, um jene Frächter, die Österreich nur in Ausnahmefällen transitieren, für diese gelegentlichen Fahrten nicht zum Kauf eines elektronischen Abbuchungsgerätes verpflichten zu müssen. Mindestens 99,4 Prozent der zur Verfügung stehenden Ökopunkte (tatsächlich mehr, da nicht alle Mitgliedstaaten die 0,6 Prozent zur Gänze ausschöpfen) werden jedoch verpflichtend elektronisch erfaßt und abgebucht.

5. bis 8. Planen Sie zum Zwecke der Entwertung der Ökopunkte auf Papier die Errichtung von Geräten zur Entwertung (wie Fahrscheinentwerter) an den Grenzübergängen?

Wenn nein, wie können die mindestens 0,6 Prozent der Besitzer von Öko - punkten auf Papier ihre Ökopunkte in Zukunft entwerten?

Wenn ja, wieso wurde nicht gleich dieses System statt des elektronischen Abbuchungssystems, das dem Steuerzahler Kosten in der Höhe von rund 200 Millionen Schilling plus Folgekosten verursacht, gewählt?

Zukünftig ist ein Anhalten an der Grenze zum Zwecke der Kontrolle der Abbuchung der Ökopunkte nicht mehr möglich. Wie wird daher die Kontrolle, daß rechtmäßig abgebucht wurde, erfolgen?

Antwort:

Die Entwertung der Papierökopunkte erfolgt vor der Einreise nach Österreich durch die für die Verwaltung und Verteilung der Ökopunkte zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Da das Datum der Einreise des Lkws nach Österreich am Tag der Ausgabe der entwerteten Ökokarten jedoch oftmals noch nicht bekannt ist, soll dieses mittels entsprechender Geräte an den EU - Binnengrenzen auf die entwertete Karte gestempelt werden. Dadurch wird sichergestellt, daß die entwerteten Ökokarten jeweils nur für eine ökopunktepflichtige Transitfahrt durch Öster - reich verwendet werden können.

Da es sich bei diesen Geräten somit nicht um Abbuchungseinrichtungen handelt, geht die Frage, warum nicht gleich dieses System statt des elektronischen Abbuchungssystems gewählt wurde, das dem Steuerzahler Kosten in der Höhe von rund 200 Millionen Schilling plus Folgekosten verursacht, ins Leere.

Ich darf in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinweisen, daß mittels des elektronischen Ökopunktesystems 99,4 Prozent des gesamten jährlich zur Verfügung stehenden Ökopunkte - kontingents erfaßt, verwaltet und abgebucht werden, wodurch die Möglichkeiten der Umge - hung der Ökopunktepflicht sowie der Kontrollaufwand auf ein absolutes Minimum begrenzt werden können. Dieser Effizienzgrad hätte im Falle einer 100%igen Fortführung des Papieröko - punktesystems nach dem Wegfall der systematischen Grenzkontrollen an den EU - Binnen - grenzen - wie sie von den Fragestellern offensichtlich angedacht wird - niemals erzielt werden können.

9. Ist sichergestellt, daß elektronische Abbuchungsstationen der Ökopunkte auf allen wichtigen Verkehrsverbindungsstraßen zum Ausland vorhanden sind?

Antwort:

Alle wichtigen Verkehrsverbindungsstraßen in der Zuständigkeit des Bundes wurden mit elektronischen Abbuchungseinrichtungen ausgerüstet.

10. bis 12. Worin liegen die Gründe, daß das elektronische Abbuchungssystem seinen Betrieb nicht bereits mit 1. Jänner 1998 aufnehmen konnte? Der durch das Bundesvergabeamt erlassene Baustopp von vier Wochen rechtfertigt sicher keinen viermonatigen Verzug der Inbetriebnahme.

Welche Konsequenzen hat die spätere Inbetriebnahme für die mit der Installation betraute Firma Kapsch? In der Ausschreibung waren bei Verzug Pönalzahlungen angedroht. Planen Sie diese Pönalzahlungen einzuklagen? Können Sie garantieren, daß das System zur elektronischen Ökopunkteabbuchung ab März funktionieren wird?

Antwort:

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß das elektronische Ökopunktesystem - trotz des vom Bundesvergabeamt verhängten Baustopps - fristgerecht in Betrieb gegangen ist. Im übrigen darf ich auch auf die Ausführungen zu Punkt 13 verweisen.

13. Laut Informationen gibt es Probleme bei der Auslieferung der On - Bord - Units, das heißt der Geräte, die zum Zwecke der elektronischen Abbuchung im Lkw zu montieren sind. Italien hätte diesen Informationen zufolge 10.000 Geräte bestellt und erst rund 4.000 Geräte erhalten. Ist Ihnen diese Tatsache bekannt? Wenn ja, welche Folgen hat dieser Lieferengpaß für den Beginn der elektronischen Abbuchung im März? Welche Maßnahmen werden ergriffen, um weitere Probleme zu verhindern?

Antwort:

Anfang Jänner 1998 wurde das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr von der Firma KAPSCH - dem bislang einzigen Produzenten von Fahrzeugdatenträgern (ÖkoTags) - darüber informiert, daß bei der Produktion der ÖkoTags, die aufgrund entsprechender Vorgaben der Europäischen Kommission nicht Teil des Auftrags des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr zur Errichtung des elektronischen Ökopunktesystems sind, ein Fehler aufgetreten ist, welcher für das grundsätzliche Funktionieren des Systems zwar unwesentlich war, aber dennoch behoben werden mußte, da die entsprechende Funktion Teil der von KAPSCH erstellten technischen Spezifikationen war.

Die Europäische Kommission wurde von meinem Ressort umgehend von den im Zusammenhang mit der Produktion der ÖkoTags aufgetretenen Problemen informiert. Um zu gewährleisten, daß ein reibungsloser Übergang vom derzeit praktizierten manuellen auf das elektronische Ökopunktesystem erfolgt, wurde von der Kommission im Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten festgelegt, daß diesen insgesamt drei Zwölftel ihres jeweiligen Jahresökopunktekontingents in Papierform zur Verfügung gestellt wird. Diese Papierökopunkte sind zwar grundsätzlich bis Ende des Jahres 1998 gültig, können jedoch jederzeit in elektronische Ökopunkte zurückgetauscht werden. Es wurde somit keine Übergangsfrist für den Start des elektronischen Ökopunktesystems, sondern eine flexible Lösung vereinbart, welche verhindert, daß die betroffenen Frächter alle zur selben Zeit die Initialisierung der ÖkoTags vornehmen.

Der bei der Produktion der ÖkoTags aufgetretene Fehler wurde von KAPSCH umgehend behoben, sodaß mit der Produktion und Auslieferung der fehlerfreien ÖkoTags noch im Laufe des Monats Jänner 1998 begonnen werden konnte. Seit Mitte Februar 1998 steht die für die Ausrüstung sämtlicher am elektronischen Ökopunktesystem teilnehmenden Fahrzeuge benötigte Menge von 50.000 ÖkoTags bei den diversen Distributoren der Firma KAPSCH zur Verfügung.

14. Die On - Bord - Units für das Ökopunkte - Abbuchungssystem müssen an der Grenze bei der erstmaligen Einreise nach Österreich initialisiert werden, das heißt mit den Fahrzeugdaten programmiert werden.

Welche derartigen Initialisierungsstationen sind derzeit in Betrieb?

Wie viele Initialisierungsstationen werden bis zum verspäteten Start des Systems in Betrieb genommen sein?

Was passiert an Grenzstationen, an denen keine Initialisierungsstationen errichtet sind?

Wer betreibt diese Initialisierungsstationen?

Antwort:

Derzeit sind alle 55 vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr bei der Firma KAPSCH beauftragten Initialisierungsstationen in Betrieb.

Die Initialisierungsstationen sind nach Durchführung einer eingehenden Standortanalyse sowie in Abstimmung mit den jeweiligen Bundesländern nach den Bedürfnissen der Verkehrswirtschaft errichtet worden. Es darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß die Initialisierung des ÖkoTags einen einmaligen Vorgang darstellt.

Die Situierung der Initialisierungsstationen wurde im Zusammenwirken mit der Wirtschaftskammer Österreich (Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe) ausreichend publiziert. Die Initialisierungen werden derzeit von 3 Speditionsunternehmen durchgeführt, welche hierzu mittels Bescheid des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr zur Durchführung der Initialisierungen ermächtigt wurden. Die Rechtsgrundlage dafür bildet § 9 Abs. 2a Güterbeförderungsgesetz in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 17/1998. Die Ermächtigung gilt zunächst bis 15. Jänner 1999.

15. Welche Kosten entstehen durch die Initialisierung?

Wer hat diese Kosten zu tragen?

Antwort:

Aufgrund der Bestimmung des § 9 Abs. 2a Güterbeförderungsgesetz in der Fassung der Novelle BGBl. Nr.17/1998 kann von den Initialisierungswerbern ein Kostenbeitrag von maximal öS 230,- zuzüglich 20% MWSt. eingehoben werden.