

6020/AB XX.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Scheibner und Kollegen haben am 20. Mai 1999 unter der Nr. 6304/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Kostensatz für Luftfahrzeuge und Flugtreibstoff“ gerichtet. Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Für den Einsatz bei der Lawinenkatastrophe in Galtür werden dem Bundesministerium für Landesverteidigung insgesamt 30 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt.

Zu 2:

Rund 390 Flugstunden.

Zu 3:

Beim Einsatz des Bundesheeres zur humanitären Hilfeleistung in Albanien handelt es sich nicht um einen Assistenzeneinsatz (Art. 79 Abs. 2 B - VG), sondern um einen Einsatz nach dem Bundesverfassungsgesetz über Kooperation und Solidarität bei der Entsendung von Einheiten und Einzelpersonen in das Ausland (KSE - BVG). Gemäß Beschluß der Bundesregierung vom 7. April 1999 über die Hilfsaktion für Vertriebene aus dem Kosovo sind ca. 260 Millionen Schilling für die Aufwendungen des Bundesministeriums für Landesverteidigung vorgesehen.

Zu 4:

Bis Ende Juni 1999 rund 710 Stunden.

Zu 5:

Im Zusammenhang mit dem Assistenzeinsatz in Galtür und dem Einsatz in Albanien erwies es sich als notwendig, den Einsatzfordernissen gegenüber dem Übungsbetrieb Priorität einzuräumen. Eine Gefährdung der Einsatzbereitschaft war damit nicht verbunden.

Zu 6:

Nach geltender Gesetzeslage und Rechtsprechung ist ein Kostenersatz für Assistenzleistungen nicht vorgesehen.

Zu 7:

Durch Transporthubschrauber bisher rund 300 Stunden.

Zu 8:

Die Unterstützung wurde im Rahmen des laufenden Übungs - und Ausbildungsbetriebes durchgeführt, ein Kostenersatz ist nicht vorgesehen.

Zu 9:

Rund 57 Stunden.

Zu 10:

Der Kostenersatz für derartige Leistungen an andere Bundesdienststellen bestimmt sich nach § 49 BHG, jener für Leistungen an Dritte nach § 49a B - HG.

Zu 11 und 12:

Eine statistische Erfassung von Flugstunden unter den angeführten Aspekten ist nicht vorgesehen, weil Übungen und Einsatzflüge weitestgehend gleichartige Trainingseffekte bewirken. Die Darstellung der Flugzeiten im Sinne der Fragestellung wäre daher, wenn überhaupt, nur mit einem unvermeidbaren Verwaltungsaufwand möglich.

Zu 13:

Der Hubschrauberflugbetrieb für Zwecke der militärischen Landesverteidigung ist, wie durch Einsätze im heurigen Jahr bereits mehrfach bewiesen wurde, sichergestellt.

Zu 14:

Eine Konkretisierung des Zulaufs kann erst nach Vorliegen der Offerte und erteiltem Zuschlag erfolgen

Zu 15:

Die Bundesregierung ging bei ihrem Beschluß vom 13. April 1999, dem eine entsprechende Empfehlung des Landesverteidigungsrates zugrundelag, von einem Finanzierungsbedarf in Höhe von rund 2,5 Milliarden Schilling aus, wobei eine Jahrestangente von 400 Millionen Schilling vorgesehen ist.

Zu 16:

Die gesetzlichen Regelungen sehen eine solche Befreiung nicht vor.

Zu 17:

Weil die Abgabe von Treibstoff an Fahrzeuge der SFOR (aufgrund der für den Transit anzuwendenden Kooperationsvereinbarungen) im Inland erfolgt, sodaß aufgrund der bestehenden Rechtslage eine Befreiung oder Rückvergütung nicht möglich ist. Im Rahmen des Statusabkommens der Partnerschaft für den Frieden (PfP - SOFA) wurde die steuerliche Problematik bereits berücksichtigt; für den Bereich SFOR werden Gespräche mit dem Bundesministerium für Finanzen geführt.

Zu 18:

Rund 480.000 Schilling.