



**II-14113 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17011/4-4-1994

6439 /AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1994 -06- 20

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

zu 6474/J

Anschober, Freundinnen und Freunde vom 20.4.1994,

Zl. 6474/J-NR/1994 "EU-Verhandlungsergebnis"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Im "Bericht der Bundesregierung über das Ergebnis der Verhandlungen über den Beitritt Österreichs zu EU" heißt es auf der Seite 31, Pkt. 6: "Die **bestehende österreichische Rechtslage** des LKW-Gewichtslimits von 38 Tonnen und die bisher schon geübte Praxis einer Toleranz von 5 %-Gewichtsüberschreitung **bleiben bestehen**. Österreich hat sich jedoch in einer gemeinsamen Erklärung dazu bekannt, auf die Einhebung der derzeitigen Bagatellstrafe bei 2-5 %iger Überschreitung des Gewichtslimits zu verzichten."

Im Bericht des Rates über das Ergebnis der Verhandlungen über den Beitritt Österreichs, Schweden, Finnland, Norwegens zu EU des Rates heißt es zum selben Thema: "**Österreich hat auch akzeptiert**, die Bestimmungen des **gemeinschaftlichen Besitzstandes** bzgl. des Höchstgewichtes von schweren Güterkraftfahrzeugen (40 t) mit dem Beitritt einzuhalten und ohne Bußgeld 38 t zuzüglich einer angemessenen Toleranz zuzulassen."

Diese beiden Aussagen widersprechen einander.

Was ist wahr?"

Richtig ist, daß die bestehende österreichische Rechtslage des Lkw-Gewichtslimits von 38 Tonnen gemäß § 4 Abs 7a des KFG auch nach dem Beitritt Österreichs zur EU aufrecht bleibt. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen wurde die schon bisher geübte Praxis einer 5%-Toleranz bestätigt und es wurde lediglich von der bisher verhängten Geldstrafe in der Höhe von etwa öS 500,- Abstand genommen. Die Freistellung von der Geldstrafe wird durch die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in das KFG gewährleistet werden.

- 2 -

Eine Erhöhung des Gewichtslimits in Österreich hat Österreich bekanntlich auch deshalb immer abgelehnt, weil eine 5%-Toleranz jedenfalls notwendig ist, da eine genau Beladung nicht immer möglich ist (z.B. bei Schüttgut). Eine Übernahme des 40-Tonnen-Limits der EU hätte daher de facto eine Gewichtserhöhung auf 42 Tonnen bedeutet (40 Tonnen plus 5%). Dies wiederum hätte zu einer Rückverlagerung von bis zu 150.000 Transporten, die derzeit in erster Linie aufgrund des bestehenden Gewichtslimits von 38 Tonnen plus 5% Toleranz im Kombiverkehr befördert werden, auf die Straße führen können.

Zu Frage 2:

"Für den Fall, daß der "Gemeinschaftliche Besitzstand" gilt: Kann dann der bereits existierende Vorschlag der Kommission auf Erhöhung auf 44 t mit einfacher Mehrheit im Rat beschlossen werden?"

Gemäß den meinem Ressort vorliegenden Informationen stößt der vorliegende Vorschlag der EU-Kommission über die Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von Lkw auf 44 Tonnen auch bei zahlreichen EU-Mitgliedstaaten (z.B. BRD, Irland, Großbritannien, Luxemburg etc.) auf heftigen Widerstand. Mit einer Verabschiedung dieses Vorschlages durch den Rat ist daher in absehbarer Zeit wohl nicht zu rechnen. Diese Auffassung wurde kürzlich auch von der EU-Kommission selbst vertreten. Als EU-Mitglied wird Österreich in die Diskussion über diesen Vorschlag sowie in die Beschlußfassung voll eingebunden sein. Hierbei wird nicht zuletzt die im Beitrittsvertrag verankerte "Gemeinsame Erklärung zu den Gewichten und Abmessungen für Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs" geltend gemacht werden, welche besagt, daß Österreich dem in diesem Bereich geltenden gemeinschaftlichen Besitzstand durch die in der Antwort zu Frage 1 dargestellte Praxis nachkommt.

Zu den Fragen 3 und 5:

"Warum hat man, obwohl die EU selber ein Ökopunktesystem für die bilateralen Fahrten zwischen Österreich und den anderen EU-Staaten angeboten hat, einer vollständigen Liberalisierung in einem relativ kurzen Zeitraum von zwei Jahren zugestimmt?"

Wie kann auch nur ansatzweise die Umgehung von Transitfahrten durch bilaterale Fahrten verhindert werden?"

- 3 -

Die Behauptung, die EU selbst habe Österreich ein Ökopunktesystem für die bilateralen Fahrten zwischen Österreich und den anderen EU-Staaten angeboten ist nicht richtig. Dieser Vorschlag kam von österreichischer Seite, wurde von der EU jedoch nicht akzeptiert.

Abweichend von den Verordnungen (EWG) Nr. 4060/89 und (EWG) Nr. 3912/92, aufgrund deren technische Fahrzeugkontrollen und Kontrollen der im Fahrzeug mitzuführenden Dokumente nicht mehr an den Binnengrenzen stattfinden dürfen, kann Österreich bis zum 31. Dezember 1996 zum Zwecke der Überprüfung der Ökopunkte und bilateralen Kontingente die "klassischen" physischen Grenzkontrollen beibehalten, bei denen ein Anhalten der Fahrzeuge erforderlich ist, wobei jedoch der normale Verkehrsfluß nicht über Gebühr beeinträchtigt werden darf.

Nach dem 31. Dezember 1996 wird ein elektronisches Kontrollsystem zur Abbuchung von Ökopunkten gleichzeitig - etwa durch Kontrolle der konkreten Grenzübertrittsstellen bei der Ein- und Ausfahrt eines Lkw - auch sicherstellen, daß eine Umgehung der Ökopunktepflcht für Transittfahrten wirkungsvoll hintangehalten wird.

Zu Frage 4:

"Wie werden die beiden Liberalisierungsschritte aussehen?

(1. Liberalisierungsschritt 1. Jänner 1995; dies ist in etwas mehr als einem **halben Jahr**, daher müssen schon konkrete Planungen vorliegen.)"

Die Frage der schrittweisen Liberalisierung der bilateralen Kontingente wird voraussichtlich Gegenstand bilateraler Verhandlungen mit den EU-Mitgliedstaaten sein. Erste Gespräche in dieser Frage sind für die zweite Junihälfte anberaumt.

Zu Frage 6:

"Innerhalb von 2 Jahren nach Beitritt (bis spätestens Ende 1996) müssen Ökopunkte sowie Kontingente in elektronischer Art und Weise kontrolliert werden. Wie schaut auch nur ansatzweise das System für diese Kontrolle aus? Gibt es bereits erste Kostenschätzungen für dieses technische System?"

- 4 -

Obwohl gegenwärtig noch Gespräche mit allen in Betracht kommenden Firmen laufen, gibt es bereits konkrete Vorstellungen und auch erste Kostenschätzungen. Eine bereits sehr weit ausdiskutierte Lösungsmöglichkeit besteht darin, mit elektronischen Read-only-Karten im Fahrzeug und einer zentralen Rechneinheit zu arbeiten. Daneben sind aber auch eine Reihe von anderen technischen Lösungen wie z.B. mit elektronischen Karten, von welchen Punkte abgebucht werden können, möglich. Die Frage der Kosten hängt sehr wesentlich mit der Art der technischen Lösung zusammen und kann daher vor einer Systementscheidung nicht seriös beantwortet werden. Die für das System notwendigen Kosten müssen aber auch mit jenen Kosten verglichen werden, die bereits heute für die Verwaltung des Öko-Punkte-Systems anfallen. Diese Kosten können mit etwas mehr als 10 Mio. Schilling pro Jahr an Sachkosten beziffert werden (resultierend aus Herstellungskosten für Öko-Punkte und Formulare und den Kosten für die statistische Auswertung). Dazu kommen noch die zweifellos wesentlich höheren Personalkosten für Ausgabe, Handling und Kontrolle. Die Kosten für ein vollautomatisiertes System mit Read-only-Karten und zentraler Recheneinheit können mit rund 100 Mio Schilling Infrastrukturkosten angesetzt werden, die auf die Laufzeit der Transitregelung umzulegen sind. Zusätzlich verursacht ein solches System Kosten für die Ausrüstung des einzelnen Kraftfahrzeuges mit einer elektronischen Kennung. Die Größenordnung liegt, je nach Fahrzeug, zwischen 500 bis 1000 Schilling. Wie auch beim derzeitigen Öko-Punkte-System wird ein Teil der damit verbundenen Kosten vom Unternehmer zu tragen sein.

Zu Frage 7:

"Die bilateralen Kontingente mit den zentral- und osteuropäischen Staaten bleiben aufrecht. Österreich hat sich verpflichtet, eine Überführung der bestehenden Kontingentvereinbarungen in ein Ökopunktesystem anzustreben. Nun gibt es gleichzeitig einen Entwurf der Kommission, die Kontingentverhandlungen den einzelnen Mitgliedstaaten aus der Hand zu nehmen. Das bedeutet, daß nicht mehr das österreichische Verkehrsministerium, sondern die EU-Kommission mit den zentral- und osteuropäischen Staaten über die Anzahl der durch Österreich transitierenden LKWs verhandelt. Wie soll aber Österreich seiner Vereinbarung gerecht werden, nämlich der Überführung der bestehenden Kontingentverträge in ein Ökopunktesystem, wenn dieser Verhandlungspunkt Österreich aus der Hand genommen wird?

Wie wird sich Österreich, sollte es EU-Mitglied werden, in diesem Punkt in Brüssel verhalten?"

- 5 -

Die bestehenden bilateralen Abkommen zwischen Österreich und den zentral- und osteuropäischen Staaten bleiben auch nach dem Beitritt Österreichs zur EU grundsätzlich aufrecht. Da derzeit noch kein konkretes Verhandlungsmandat für die Kommission vorliegt, bleibt auch die Kompetenz zur Verhandlung von neuen Abkommen grundsätzlich bei den Mitgliedstaaten. Österreich steht derzeit mit mehreren zentral- und osteuropäischen Staaten in Verhandlungen über den Abschluß moderner Güterverkehrsabkommen (nach dem Muster des Ungarn-, Polen-, Slowenien-Abkommens), die gezielte Maßnahmen zur Förderung des konventionellen Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs (Belohnungskontingente für die Benützung der Rollenden Landstraßen, Förderung der Zusammenarbeit von nationalen Kombiverkehrsgesellschaften und des Informationsaustausches im internationalen kombinierten Verkehr usw.) vorsehen.

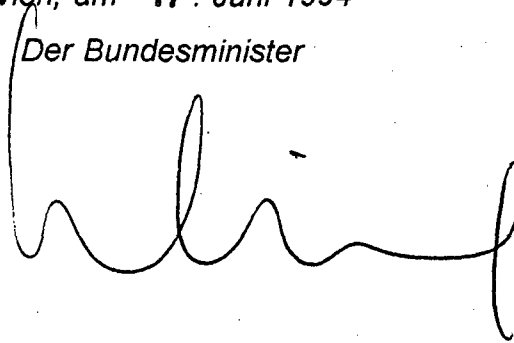
Die Festsetzung von Kontingenten im Rahmen dieser Abkommen wird sehr restriktiv gehandhabt. Außerdem unterliegen sowohl Leerfahrten als auch Fahrten im Werkverkehr grundsätzlich der Genehmigungspflicht. Weiters soll durch die Bindung zumindest eines Teiles der jeweiligen Kontingente an die Verwendung umweltfreundlicher Lkws mit hohem Sicherheitsstandard, eine schrittweise Angleichung der technischen Normen bezüglich Lärm- und Abgasemissionen sowie Sicherheitsstandards an den letzten Stand der Technik erfolgen. Diese bisher vertretene Haltung wird Österreich auch als EU-Mitglied gegenüber Drittstaaten weiterverfolgen. Die Besorgnis, daß die EU Drittstaaten gegenüber im Straßengütertransitverkehr eine "liberalere" Verhandlungsposition einnehmen wird, besteht zu Unrecht. Allein zufolge des Grundsatzes der Nicht-Diskriminierung (nicht zuletzt im Interesse der übrigen Mitgliedstaaten der EU) wird die EU (bzw. die EU-Kommission) besonders darauf achten, daß Frächter aus Drittstaaten insbesondere im Transit durch Österreich keine "Besserstellung" erfahren. Die EU wird daher, sollte sie einmal eine diesbezügliche Kompetenz auch tatsächlich wahrnehmen, mit diesen Staaten ein der im Beitrittsvertrag enthaltenen "Transitregelung" zumindest vergleichbares System vereinbaren. Es trifft zudem nicht zu, daß sich Österreich verpflichtet hat eine Überführung der bestehenden Kontingentvereinbarungen in ein

- 6 -

Ökopunktesystem anzustreben, sondern daß vielmehr im Rahmen des Beitrittsvertrages durch eine gemeinsame Erklärung bekräftigt wurde, daß Verkehrsunternehmen aus Drittstaaten nicht günstiger behandelt werden, als Verkehrsunternehmen aus der EU. Dies ist durch die bestehenden Kontingentvereinbarungen bereits gegeben.

Wien, am **17.** Juni 1994

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and curves, positioned below the text 'Der Bundesminister'.