

II-6073 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. 5901/16-4-92

2675 IAB
1992 -05- 21
zu 2701 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber, Freunde und Freundinnen vom
20. März 1992, Nr. 2701/J-NR/1992, "Transit-
vertrag EG - Österreich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Zu welchen Terminen hat es im Jahr 1992 Detailverhandlungen mit der EG über den zukünftigen Transitvertrag gegeben?"

Gespräche zwischen der EG und Österreich fanden am 4. März 1992 in Brüssel und am 13. April 1992 in Wien auf Expertenebene, am 27. und am 29. April 1992 in Brüssel auf Ministerebene statt.

Zu Frage 2:

"Was war der jeweilige Verhandlungsgegenstand in diesen Gesprächen?"

Gegenstand dieser Gespräche war die Ermittlung des Ausgangswertes für die Gesamtzahl der Ökopunkte für das Jahr 1991 gemäß Artikel 15 und 16 des Transitvertrages.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Wann sollte der Transitvertrag laut den Veröffentlichungen des Verkehrsministers aus dem Jahre 1991 ursprünglich gültig werden?"

Welche Ursachen sieht der Verkehrsminister für diese Verschleppung der Gültigkeit des Transitvertrages?"

Gemäß Artikel 24 des Transitvertrages bedarf das Abkommen der Zustimmung durch die Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Verfahren (beiderseitige Unterzeichnung und Genehmigung durch das österreichische Parlament bzw. Anhörung des EG-Parlaments) und tritt am ersten Tag des 2. Monats in Kraft, nach dem die Vertragsparteien einander den Abschluß der notwendigen Verfahren notifiziert haben. Die Unterzeichnung des Transitvertrages hat am 2. Mai 1992 in Porto stattgefunden. Das Inkrafttreten des Transitvertrages hängt daher nicht zuletzt auch vom Termin der Beschlußfassung durch das österreichische Parlament ab. Von einer Verschleppung kann daher keine Rede sein.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Wie begründen die österreichischen Verhandler den Ausgangswert den von ihnen geforderten Ausgangswert von 1,3 Mio Fahrten pro Jahr?"

Kann der Verkehrsminister ausschließen, daß es auch in dieser Frage zu einem Kompromiß kommt und es auch nur zu einer geringfügigen Erhöhung des von Österreich berechneten Ausgangswert von 1,3 Mio Fahrten kommt?"

Die ehemals genannte Zahl von 1,3 Millionen Transitfahrten mit EG-Lkw's für 1990 stammt aus einer Hochrechnung, die aus den Zahlen für die Jahre 1986, 1987 und das 1. Halbjahr 1988 resultiert. Dies waren die aktuellsten Zahlen, die bei der Konzeption des Plafonierungsmodells im Jahre 1990 seitens des Statistischen Zentralamtes vorlagen. Dieser grobe Extrapolationswert war aber nicht der von den österreichischen Verhandlern geforderte Ausgangswert.

Die Ausgangszahl für die Ökopunkteregelung von EG-Lkw's beträgt 1,264.000 Fahrten.

Diese Zahl enthält bereits 63.600 Fahrten, die sich aus der Berücksichtigung der Jugoslawienkrise mit 10.000 Fahrten einerseits und der in Luxemburg am 21. Oktober 1991 mit

- 3 -

Griechenland und der BRD aufgrund der Wiedervereinigung getroffenen Sondervereinbarungen andererseits ergaben. Es kam daher keineswegs zu einer Erhöhung, sondern vielmehr zu einer Verringerung des ehemaligen Hochrechnungswertes von 1,3 Millionen EG-Transitfahrten.

Zu den Fragen 7 und 9:

"Welche Detailauswirkung auf die Ökopunkte und auf die jeweils zugelassenen Höchstmengen an Fahrten hätte eine Erhöhung um 300.000 Fahrten bei der Berechnungsgrundlage?

Wie würde der Verkehrsminister den Qualitätsunterschied des Transitvertrages beurteilen, wenn im Gegensatz zu den österreichischen Forderungen der Ausgangswert um 300.000 Fahrten gemäß den EG-Wünschen erhöht werden würde?"

Eine Erhöhung der Zahl der Fahrten bei der Berechnungsgrundlage für die Berechnung der Ökopunkte hätte eine dementsprechende Erhöhung der Zahl der Ökopunkte zur Folge gehabt. Da die Zahl der Ökopunkte wiederum die Zahl der möglichen Transitfahrten beeinflusst, hätte eine Erhöhung der Ökopunktezahl auch eine Erhöhung der möglichen Zahl der Transitfahrten in den Folgejahren bewirkt.

Da es jedoch zu keiner solchen Erhöhung gekommen ist, stellt sich diese Frage nicht.

Zu Frage 8:

"Welche weiteren noch unausverhandelten Punkte des Transitvertrages sind in Hinkunft noch zu klären?"

Der Zeitpunkt und die Modalitäten der Einführung des Ökopunktesystems werden gemäß Artikel 24, Absatz 4 des Transitvertrages in einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

Wien, am 20. Mai 1992

Der Bundesminister

