



II-10013 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. 5901/37-4-93

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Lukesch und Kollegen vom 12. Mai 1993,
Zl. 4837/J-NR/1993 "Ökopunkte-Berechnung
und Motortausch"

4440 /AB
1993-07-09
zu 4837 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Was spricht gegen die Möglichkeit eines Motortausches, die - unabhängig vom Datum der Erstzulassung eines LKW - eine gerechte (d.h.: ausschließlich auf die NOX-Emissionen des LKW abstellende) Festsetzung von Ökopunkten ermöglicht?"

Dagegen spricht klar und deutlich die Regelung im Transitvertrag, (BGBl.Nr. 823/1992) und in der entsprechenden Verwaltungsvereinbarung (BGBl.Nr. 879/1992). Anhang IX Abs. 1 des Transitvertrages lautet: "bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen und bei solchen Lastkraftwagen, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein COP-Wert von 15,8 Gramm/kWh angesetzt." In Art. 3 Ziffer 3 der Verwaltungsvereinbarung, BGBl.Nr. 879/1992, heißt es "... bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen Lastkraftwagen und bei solchen, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, ist ein COP-Wert von 15,8 Gramm/kWh anzusetzen."

Der Grund, daß für solche Fahrzeuge statt des tatsächlichen Ökopunktewertes ein Durchschnittswert herangezogen wird, liegt darin, daß in der EG erst seit dem 1.10.1990 die Verpflichtung besteht, bei der Typisierung von Motoren die Schadstoffemissionen in den Typenschein einzutragen.

Eine Nachtypisierung jener Fahrzeuge, für die der Typenschein keine derartigen Angaben enthält, sowie jener Fahrzeuge, in die nachträglich ein umweltfreundlicher Austauschmotor eingebaut wurde, hätte einen nicht bewältigbaren administrativen Aufwand bedeutet. Daher wurde mit der EG vereinbart, daß Lkw,

- 2 -

die vor dem 1.10.1990 zugelassen wurden, generell mit dem geschätzten Durchschnittswert von 16 Ökopunkten zu bewerten sind, welcher berücksichtigt, daß neben Fahrzeugen mit einem geringeren tatsächlichen COP-Wert auch Lkw älterer Baujahre im Verkehr sind, die wesentlich mehr als 15,8 g NOx pro kWh emittieren.

Der Transitvertrag enthält daher auch in Anhang IX (zu Artikel 15) folgende klare Regelung: "Bei vor dem 1.10.1990 erstmals zugelassenen und bei solchen Lkw, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein COP-Wert von 15,8 g/kWh angesetzt." Diese Bestimmung schließt daher für solche Lkw expressis verbis jede andere Vorgangsweise definitiv aus.

Die Möglichkeit der Ausstellung eines neuen COP-Dokuments nach einem Motortausch kann sich somit von vornherein nur auf Fahrzeuge mit einem Erstzulassungsdatum nach dem 1.10.1990 beziehen.

Dies fand auch in der am 23.12.1992 unterzeichneten Verwaltungsvereinbarung durch entsprechende Gestaltung des COP-Dokuments seinen Niederschlag. In der Verwaltungsvereinbarung wird in Artikel 3 Ziffer 2 zudem die Regelung für die Ökopunktebemessung noch einmal ausdrücklich ausgeführt: "Der Lenker eines nach dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Lastkraftwagens hat außerdem ein einheitliches COP-Dokument gemäß Anhang B der gegenständlichen Vereinbarung zum Nachweis der NOx-Emission des Lastkraftwagens mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen. Bei vor den 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen Lastkraftwagen und bei solchen, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, ist ein COP-Wert von 15,8 g/kWh anzusetzen."

Zu den Fragen 2 bis 7:

"Finden Sie es gerechtfertigt, daß die Vertreter Ihres Ressorts gerade in dieser Frage einen Justamentsstandpunkt gegenüber unseren Partnern im Transitausschuß Österreich - EG bzw. der entsprechenden Arbeitsgruppe eingenommen haben, obwohl es von Seiten Ihres Ressorts bereits eine mündliche Zusage gegeben hat?"

- 3 -

Können Sie sich nach den kontraproduktiven Folgen dieser starren Haltung eine Änderung Ihrer Verhandlungsposition bzw. eine Lösung dieser für alle Seiten unbefriedigenden Situation vorstellen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie sieht Ihre Haltung zu dieser Frage bzw. Ihr Lösungsvorschlag aus?

Können Sie sich konkret vorstellen, daß Ihr Ressort im Transitausschuß einer authentischen Interpretation des Art.15 respektive des diesbezüglichen Anhangs IX Abs.1 lit.a zustimmt, wonach für ein KFZ, in das seit dem 1. Oktober 1990 ein Austauschmotor eingebaut und für welches in der neuen Zusammensetzung (Fahrgestell und Motor) eine neue Betriebserlaubnis oder Einzelgenehmigung erteilt wird, im Feld 4 des C.O.P.-Dokumentes das Datum der neuen Betriebszulassung bzw. Einzelgenehmigung eingetragen wird?

Wenn nein, warum nicht?"

Der Transitvertrag wurde auf höchster Ebene abgeschlossen, vom Parlament beschlossen und bildet daher als Bundesgesetz einen Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung. Aufgrund dieses Bundesgesetzes hatten die Vertreter meines Ressorts auf diese klaren gesetzlichen Bestimmungen zu verweisen. Daß ein Abgeordneter zum Nationalrat, der den Transitvertrag selbst mitbeschlossen hat, nun in einer parlamentarischen Anfrage das gesetzeskonforme Verhalten der Vertreter meines Ressorts angesichts der in dieser Frage völlig klaren und eindeutigen Bestimmungen des Transitvertrages als "Justamentstandpunkt" qualifiziert, erscheint unsachlich und gibt zu Verwunderung Anlaß. Es kann von einem Beamten wohl nicht erwartet werden, daß er sich kontra legem verhält.

Ich habe auch selbst mit dem Vertreter der EG-Mission in Wien gesprochen und ihm unsere Auffassungen und Möglichkeiten in dieser Frage in einem persönlichen Gespräch erläutert. Er sagte zu, daß er dies an die zuständigen EG-Stellen weiterleiten werde. Der alleinige Motortausch, sofern er nicht auch zu einer neuen Fahrzeuggenehmigung mit nachfolgender Erstzulassung führt, kann jedoch aufgrund der klaren Bestimmung des Transit-

- 4 -

vertrages und der Verwaltungsvereinbarung bei Fahrzeugen, die vor dem 1.10.1990 erstmals zugelassen wurden zu keiner Ökopunkteverringerung führen, da einer solchen eindeutige Bestimmungen entgegenstehen. Bei Fahrzeugen, die nach dem 1.10.1990 typengenehmigt oder einzelgenehmigt wurden, ist ein COP-Dokument mit dem Datum der dieser Genehmigung folgenden erstmaligen Zulassung sowie der tatsächliche COP-Wert einzutragen. Dieser bestimmt in der Folge den Ökopunktebedarf.

Wien, am 8. Juli 1993

Der Bundesminister

