



II-10625 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
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/41-4/93

4482 /AB

1993 -07- 09

zu 4888 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.

Anschober und FreundeInnen vom 26.5.1993,

Zl. 4888/J-NR/1993 "Transitvertrag mit der EG"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 5:

"Kennen Sie die entsprechenden Äußerungen des EG-Botschafters in Wien zur Frage Transitvertrag? Wenn ja, wie lauten diese? Hat die Bundesregierung dazu Stellung bezogen?"

Kennen Sie die Äußerungen des ständigen Vertreters Dänemarks in der EG zum österreichischen Transitvertrag? Wenn ja, hat die Bundesregierung dazu Stellung bezogen?"

Liegen dem Verkehrsminister weitere Aussagen prominenter EG-Politiker vor, wonach der Transitvertrag bei einem österreichischen EG-Beitritt keine Gültigkeit mehr habe?"

Meinem Ressort liegen keine offiziellen derartigen Äußerungen zum Thema Transitvertrag vor.

Die Bundesregierung hat zur Frage der Dauerhaftigkeit des Transitvertrages bereits am 12. November 1991 in einer entsprechenden Erklärung eindeutig Stellung bezogen:

"Die Bundesregierung stellt fest, daß das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße gemäß Artikel 22 dieses Abkommens für die Dauer von 12 Jahren abgeschlossen wurde. Die Bundesregierung erklärt, daß der gesamte Inhalt dieses Abkommens während der vollen Laufzeit auch für den Fall eines in diesem Zeitraum erfolgenden Beitritts Österreichs zu den Europäischen Gemeinschaften gewahrt werden muß."

- 2 -

Diese EntschlieÙung der Bundesregierung ist in vollem Umfang aufrecht.

Zu Frage 3:

"In welchen konkreten Details und in welchem Umfang spielte bislang in den ersten Verhandlungsrunden mit der EG der Transitvertrag eine Rolle?"

Am 9. März 1993 wurden beim sog. "Acquisscreening" jene transitrelevanten EG-Rechtsakte identifiziert, für deren Übernahme Österreich für die vorgesehene Laufzeit des Transitvertrages entsprechende Übergangsfristen verlangen wird. Am 12. Mai 1993 fanden mit der EG-Kommission sog. "exploratorische Gespräche" zum Thema Transit statt, bei denen insbesondere die Frage behandelt wurde, auf welche Art und Weise der Transitvertrag in das Gemeinschaftsrecht übergeführt werden soll.

Zu Frage 4:

"Wie sah die Position der EG in diesen Verhandlungsrunden bislang im Detail zum Transitvertrag aus?"

Die österreichische Delegation hat bei der am 12. Mai 1993 mit der EG-Kommission abgehaltenen 1. Runde der exploratorischen Gespräche zum Thema Transit erneut betont, daß auch bei einem EG-Beitritt Österreichs gewährleistet sein muß, daß gemäß den diesbezüglichen Selbstbindungsbeschlüssen der Österreichischen Bundesregierung und des Nationalrates der gesamte Inhalt des Transitvertrages für die volle vorgesehene Laufzeit des Abkommens beibehalten wird.

Seitens der EG liegt noch keine akkordierte Verhandlungsposition zum Transitvertrag vor. Die exploratorischen Gespräche werden mit der EG-Kommission geführt. Diese hat jedoch kein Mandat für die Beitrittsverhandlungen und wird daher auch bei der für Anfang Juli geplanten 2. Gesprächsrunde zum Thema Transit nach eigenen Aussagen lediglich "Ideen", nicht jedoch konkrete Verhandlungspositionen zum Gegenstande vorbringen.

- 3 -

Österreich geht jedenfalls auch nach dem am 12. Mai 1993 mit der Kommission geführten Gespräch davon aus, daß sich die EG an die ihr aus dem Transitvertrag erwachsenden völkerrechtlichen Verpflichtungen halten wird, zumal dieser im Einvernehmen mit allen Mitgliedstaaten der EG auf Beschluß des Rates geschlossen wurde.

Zu Frage 6:

"Existieren derzeit Versuche seitens der EG, im Rahmen der gemeinsamen Kommission im Rahmen des Transitvertrages maßgebliche Änderungen des Vertrages zu erreichen?" Wenn ja, welche im Detail? Wie reagierte Österreich bislang auf diese Wünsche?"

Bei der 1. Sitzung des Transitausschusses in Brüssel, am 5. März 1993, wurden u.a. Fragen im Zusammenhang mit der praktischen Anwendung des Transitvertrages diskutiert. Deutschland kritisierte, daß Fahrzeuge, die vor dem 1.10.1990 erstmals zugelassen wurden, jedenfalls 16 Ökopunkte kleben müssen, auch wenn sie nachträglich mit abgasarmen Motoren ausgerüstet wurden, und verlangte die Anerkennung des tatsächlichen NOx-Wertes dieser Fahrzeuge.

Dieses Ansinnen wurde von Österreich aus folgenden Gründen abgelehnt:

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, 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

- 4 -

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."

Italien äußerte u.a. den Wunsch nach einer Änderung von Anhang V des Transitvertrages, deren Ziel die Festschreibung der Verpflichtung Österreichs zum viergleisigen Ausbau der Strecke München-Verona wäre.

Österreich wies auch das italienische Ansinnen als nicht vertragsgemäß zurück.

- 5 -

Zu Frage 7:

"Wurde Österreich bislang seitens der EG auch mit dem Ausbau der internationalen Verkehrsnetze konfrontiert? Wenn ja, in welchem Zusammenhang und mit welchen konkreten Details? Wie hat Österreich auf diese Wünsche reagiert?"

Nein. Die EG hat - mit Ausnahme des von Italien bei der ersten Sitzung des Transitausschusses geforderten viergleisigen Ausbaus der Brennerstrecke (siehe hierzu Beantwortung der Frage 6) - gegenüber Österreich keine derartigen Wünsche geäußert.

Österreich hat sich jedoch im Rahmen des Transitvertrages freiwillig zum Ausbau der europäischen Hauptachsen des Schienenverkehrs, die durch österreichisches Hoheitsgebiet führen, verpflichtet. Diese Verpflichtungen umfassen:

BRENNERo Kurzfristig:

- Bau des Umfahrungstunnels Innsbruck
- Sicherungstechnische und betriebsorganisatorische Maßnahmen
- Einführung der rechnergestützten Zugüberwachung
- Neue Blockteilung
- Einbau von Überleitstellen zwischen den Bahnhöfen
- Umbau des Bahnhofes Wörgl
- Verlängerung der Überholgleise in den Bahnhöfen

o Mittelfristig:

- Weitere Streckenverbesserungen zur Kapazitätserhöhung

o Langfristig:

- Verstärkte Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft hinsichtlich des Projektes Brennerbasistunnel und der Zulaufstrecken und Fortführung der bisherigen Aktivitäten

TAUERN

- Fortsetzung des zweigleisigen Ausbaus
- Sicherungstechnische Verbesserungen

PYHRN-SCHOBERPASS

- Aufhebung der Nachtsperre auf der Pyhrnstrecke und auf der Strecke über Hieflau
- Neubau der Schleife Traun - Marchtrenk
- Selektiver zweigleisiger Ausbau
- Sicherungstechnische Verbesserungen
- Neubau der Strecke St. Michael - Bruck a.d. Mur

Zu Frage 8:

"Bei einer Vorverhandlung am 12.5.1993 zum Thema Transitvertrag soll es zur unmißverständlichen Klarstellung durch die EG gekommen sein, daß eine Übernahme des Transitvertrages nicht möglich sei. Ist diese Information richtig? Wer nahm an dieser Besprechung teil? Was waren die Angebote der EG? Welche Haltung wurde von Österreich vertreten? Welche nächsten Verhandlungsrunden werden wann stattfinden? Wurde bislang angedeutet, die EG wäre an einer Zustimmung Österreichs zu den geplanten transeuropäischen Verkehrsnetzen insbesondere über österreichischem Gebiet interessiert? Wenn ja, wo, von wem, mit welchem konkreten Inhalt und unter Bezug auf welche Strecken?"

Die Information, daß die EG-Kommission bei der 1. Runde der exploratorischen Gespräche zum Thema Transit, die am 12. Mai 1993 in Brüssel stattfand, unmißverständlich klargestellt habe, daß eine Übernahme des Transitvertrages nicht möglich sei, ist nicht richtig.

An dem Gespräch haben auf EG-Seite Vertreter der Kommission, auf österreichischer Seite Vertreter des ho. Ressorts, des Bundesministeriums für auswärtige Angelegenheiten, der Österreichischen Mission bei den Europäischen Gemeinschaften, des Bundeskanzleramtes und der Bundesländer teilgenommen.

Was die übrigen Fragen betrifft, so wird auf die Beantwortung der Fragen 4, 6 und 7 verwiesen.

Wien, am 8. Juli 1993

Der Bundesminister

