

Nr. 6474 10

1994-04-20

II-13324 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend EU-Verhandlungsergebnis

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Im "Bericht der Bundesregierung über das Ergebnis der Verhandlungen über den Beitritt Österreichs zur 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 zur 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?

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?

3. 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?
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.)
5. Wie kann auch nur ansatzweise die Umgehung von Transitfahrten durch bilaterale Fahrten verhindert werden?
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?
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 Mitgliedsstaaten 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?