

3561/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr 3599/J-NR/1998, betreffend das Verhalten beim EU - Ministerrat am 10. und 11. Dezember 1997 in Brüssel, die die Abgeordneten Mag. Kukacka am 22. Jänner 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1. bis 4:

Ist es wahr, daß Sie vor Ende der Verhandlungen zur Wegekosten - Richtlinie beim Verkehrsministerrat am 11. Dezember 1997 die Presse von einem Scheitern der Verhandlungen informiert haben?

Wenn ja, warum haben Sie von einem Scheitern informiert, obwohl die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen waren?

Wenn nein, was haben Sie den Journalisten mitgeteilt?

Welche Position haben Sie beim Verkehrsministerrat als österreichische Position vertreten?

Waren Sie persönlich an einem Kompromiß interessiert oder haben Sie bei den Verhandlungen auf der 1:1 - Umsetzung der österreichischen Position bestanden?

Wie beurteilen Sie die Pressemeldungen zu Ihrem Auftreten am 11. Dezember 1997?

Die luxemburgische Verkehrsministerin Mady Delvaux - Stehres legte am 11. Dezember 1997 anlässlich des unter ihrer Präsidentschaft in Luxemburg abgehaltenen EU - Verkehrsministerrates im Hinblick auf eine mögliche politische Lösung für die im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Wegekostenrichtlinie nach wie vor offenen Fragen (Höchstsätze bei der Straßenbenützungsgeld, ermäßigte Straßenbenützungsgeld für bestimmte Mitgliedstaaten, Unterschreitung der Kfz - Steuer - Mindestsätze für bestimmte Mitgliedstaaten, Lösung der Brenner - Mautproblematik) einen Kompromißvorschlag vor, welcher in bezug auf die für Österreich wesentliche Frage einer möglichen Lösung der Brenner - Mautproblematik folgende Grundprinzipien vorsah:

- Verankerung des Prinzips durchschnittlicher Mauttarife sowie
- Schaffung der grundsätzlichen Möglichkeit der Beibehaltung höherer Mauttarife in bestimmten Ausnahmefällen (z.B. Brenner), allerdings nur für eine bestimmte Übergangsfrist.

Im Rahmen dieser neuen Grundprinzipien hätte hinsichtlich der Brennermaut folgende Lösung vereinbart werden sollen:

- Die derzeitigen Brenner - Mauttarife, insbesondere der Nachttarif, müßten gesenkt werden; gleichzeitig müßte eine zusätzliche Tarifkategorie für EURO - II - Fahrzeuge sowohl am Tag als auch in der Nacht sowie eine Splittung des Nachttarifs in eine teurere Kern - und eine günstigere Randzeit eingeführt werden.

- Bei Einführung einer Kilometermaut in der BRD würden diese Höchsttarife für die Strecke München - Brenner gelten; die auf österreichischem Hoheitsgebiet einzuhebenden Tarife wären um den entsprechenden auf die Strecke München - Kufstein entfallenden Anteil (voraussichtlich ca. 8 ECU) zu senken.

Verankerung des Prinzips der Vergleichbarkeit der Gebühren in Österreich und in der Schweiz auf Basis der Infrastrukturkosten für den Fall des Zustandekommens eines Landverkehrsabkommens zwischen der EU und der Schweiz.

- Für den Fall, daß es kein Abkommen mit der Schweiz gibt und der Umwegverkehr auf der Brenner - Achse im Jahr 2001 um mehr als 15% zunimmt, wird der Rat auf Vorschlag der EK binnen 6 Monaten einstimmig entsprechende Maßnahmen beschließen.

- Bevorzugte Beteiligung Griechenlands und Italiens mit Ökopunkten, falls Österreich nicht verbrauchte österreichische Ökopunkte zurückgeben muß.

Verankerung des Prinzips der Nichtdiskriminierung und Proportionalität der Gebühren auf der Strecke Kufstein - Brenner.

Verwendung eines Teils der Mauteinnahmen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auf der Brenner - Achse.

Erhöhung der KV - Kapazitäten und Reduzierung der KV - Preise auf der Brenner - Achse.

Dieser Kompromißvorschlag wurde anlässlich des Mittagessens mehrere Stunden ausführlich diskutiert. Da die genannten Grundprinzipien, auf welchen die Vorschläge für die Lösung der Brenner - Mautproblematik basierten, aus meiner Sicht einen Schritt in die richtige Richtung darstellten, weil sie nicht zuletzt eine Differenzierung der Mauttarife zwischen Tag und Nacht und damit die Beibehaltung der positiven Wirkungen dieser Differenzierung auf der Brenner - Achse ermöglichen wurden, habe ich den Vorschlag der luxemburgischen Präsidentschaft zur Verankerung dieser Prinzipien im Rahmen der neuen Wegekostenrichtlinie - sowohl anlässlich der Diskussion beim Mittagessen als auch in der anschließenden Behandlung des Vorschlags im Ratsplenum - grundsätzlich begrüßt, andererseits jedoch ausdrücklich betont, daß die konkrete Lösung im Zusammenhang mit den Brenner - Mauttarifen (schrittweise Senkung der Tarife, insbesondere des Nachttarifes) für Österreich noch nicht befriedigend und daher nicht akzeptabel ist. Mehrere andere Mitgliedstaaten, darunter Italien und Deutschland, äußerten sich während des Mittagessens ebenfalls dahingehend, daß sie dem Kompromißvorschlag der luxemburgischen Präsidentschaft, insbesondere auch hinsichtlich der im Bereich der Euro - vignette vorgesehenen Regelungen, keinesfalls zustimmen könnten, eine definitive Einigung über eine neue Wegekostenrichtlinie auf Basis des luxemburgischen Vorschlags anlässlich der Ratstagung vom 11. Dezember 1997 daher nicht möglich sei.

Aufgrund der Tatsache, daß die österreichischen Anliegen im Bereich der Brennermaut im Kompromißvorschlag der Präsidentschaft nicht ausreichend berücksichtigt waren sowie aufgrund der entsprechenden Aussagen der anderen Mitgliedstaaten über den Kompromißvorschlag habe ich der Presse nach dem Mittagessen meine persönliche Einschätzung mitgeteilt, wobei ich die Wahrscheinlichkeit, daß es zu einer einstimmigen Einigung über eine neue Wegekostenrichtlinie kommt - nicht zuletzt aufgrund der mittags geführten Diskussion - pessimistisch beurteilte.

Die Diskussion und die kritischen bis ablehnenden Stellungnahmen der Mehrheit der Mitgliedstaaten zum Kompromißvorschlag der luxemburgischen Präsidentschaft in der anschließenden offenen Sitzung des Rates bestätigten diese Einschätzung vollinhaltlich.