

303/J

der Abgeordneten Rosenstingl, Prinzhorn und Kollegen  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend: Einführung einer elektronischen Ökopunkte-Abrechnung

Bereits im EU-Beitrittsvertrag ist festgesetzt, daß das Ökopunkte-System bis 1997 auf ein (elektronisches) Abrechnungssystem umzustellen ist, das keinen Grenzaufenthalt mehr erfordert. Bislang ist jedoch eine solche Lösung nicht in Sicht, die parallele Einführung eines Road-Pricing-Systems, die zumindest für LKW aus Synergieüberlegungen geplant war, scheint in unrealistischer Ferne, seit Deutschland diesbezügliche Pläne schubladisiert hat.

Dabei dürften sich jetzt aber ernste Probleme ergeben: Es ist wegen der ab 1997 genehmigungsfreien bilateralen Transporte grundsätzlich kaum zu verhindern, daß LKW ohne Ökopunkte das Land durchqueren, erst im Widerholungsfall könnte man anhand einer 'schwarzen Liste' versuchen, die 'Schwarzfahrer' dingfest zu machen, doch selbst hier ergeben sich rechtliche Zweifel, weil nicht klar ist, ob allenfalls andere Fahrer für Vergehen, die mit ihrem Fahrzeug begangen wurden, eventuell schon längere Zeit zurückliegen, überhaupt aufgehalten und zur Rechenschaft gezogen werden können. Eine Verfolgung in den jeweiligen Heimatländern scheint mangels entsprechender Abkommen völlig unrealistisch.

Die einzige Möglichkeit bestünde demnach darin, allfällige 'Schwarzfahrer' unmittelbar vor dem Verlassen des Landes - also zu einem Zeitpunkt, da sie praktisch nicht mehr umkehren können - zu erkennen und auch noch aufzuhalten. Daß dies einen gewaltigen Mehraufwand für Österreich gegenüber dem aktuellen System - möglicherweise bis hin zum Umbau mancher Grenzanlagen - bedingen würde, scheint klar. Da im Hinblick auf das Schengener Abkommen ja eigentlich eine Besetzung der Grenzstellen nicht mehr vorgesehen wäre, müßte eigens für die Ökopunktekontrolle eine Überwachung organisiert werden!

Andererseits besteht die Gefahr, daß der ohnedies unzureichende 'Transitvertrag' ganz fällt, wenn Österreich nicht zeitgerecht eine entsprechende Lösung implementiert.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

- e. Welche Aktivitäten zur Einführung eines elektronischen Ökopunkteabrechnungssystems haben Sie bislang im einzelnen gesetzt?
2. Ist es richtig, daß die Firma Kapsch beauftragt wurde, ein entsprechendes System zu konzipieren und bereits eine solche Lösung vorgelegt hat?
3. Wurden auch andere Firmen - etwa im Rahmen einer Ausschreibung - eingeladen, entsprechende Konzepte zu liefern?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?
4. Wie sieht die vorgelegte Lösung im Detail aus?
5. Welche Kosten sind bereits, welche würden bei der Implementierung dieses Systems im Detail anfallen?
6. Wie lange wird die Implementierung dieses Systems in Anspruch nehmen?
7. Beteht bereits ein Konsens über dieses oder ein anderes System zwischen Österreich und den verantwortlichen EU-Stellen?
8. Welche Konsequenzen sind im Fall einer verspäteten oder überhaupt nicht erfolgenden Einführung eines derartigen Systems zu erwarten?
9. In welcher Form wird das System gleichzeitig für die Zwecke eines allfällig geplanten 'Road Pricings' -insbesondere für LKW- nutzbar sein?
10. Auf welche Art kann mit dem System zwischen bilateralen und Transitfahrten unterschieden werden?
11. Auf welche Art können erkannte Ökopunkte - 'Schwarzfahrer' festgehalten und bestraft werden?

12. Ist es richtig, daß die Verfolgung der Ökopunkte - 'Schwarzfahrer' in den jeweiligen Heimatländern kaum möglich ist, wenn ja, warum?

13. Welche Strafen sind für derartige Vergehen vorgesehen - die ja bislang nicht auftreten konnten, weil die fraglichen Fahrzeuge gar nicht nach Österreich einfahren konnten?

14. Ist es richtig, daß praktisch die einzige Möglichkeit für Österreich, die fraglichen Fahrer nicht nur zu registrieren, sondern auch zu bestrafen, darin besteht, sie unmittelbar bei der Ausreise als 'Schwarzfahrer' zu identifizieren und dann auch sofort aufzuhalten?

15. Welche Organe sollen diese Handlungen durchführen, zumal ja im Zuge der Umsetzung des Schengener Abkommens die Besetzung der Grenzstationen überhaupt aufgegeben werden soll?

16. Wie hoch werden die Kosten für eine derartige zusätzliche Überwachung sein und wie sollen diese bedeckt werden?

17. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Mißbrauch und Fälschungen auszuschließen?

18. Wieviele Fälle von Fälschungen oder anderen Betrügereien wurden beim bestehenden Ökopunktesystem bisher entdeckt?

19. Ist es richtig, daß derzeit bis zu rund 15% der Ökopunkte des bestehenden Systems in den Verteilungsbürokratien verschwinden ; wenn ja, welche Gründe sind dafür maßgeblich und welche Konsequenzen werden daraus gezogen?