

1420/AB XXI.GP
Eingelangt am: 20.12.2000

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1405/J - NR/2000, betreffend Umgehung der Ökopunkteregelung im Straßengütertransit durch Österreich, insbesondere mittels CEMT - Genehmigungen, die die Abgeordneten Lichtenberger und FreundInnen am 19. Oktober an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend möchte ich zur gegenständlichen parlamentarischen Anfrage zunächst festhalten, dass das multilaterale Kontingent von Österreich stets sehr restriktiv gehandhabt wurde und wird: Kontingenterhöhungen wurden trotz starkem politischen Druck der übrigen CEMT - Mitgliedstaaten nur dann vorgenommen, wenn für die Nutzung dieser Genehmigungen strengere Lärm - , Abgas - und/oder Sicherheits - vorschriften verpflichtend vorgeschrieben waren. Darüber hinaus anerkennt Österreich nicht (wie generell im Rahmen der CEMT üblich) das gesamte CEMT - Kontingent jedes Mitgliedstaates, sondern eine genau begrenzte Höchstzahl: Jeder Staat kann zwischen 16 Genehmigungen für so genannte konventionelle Lkws, 32 Genehmigungen für „grüne Lkws“ (verpflichtende Lärm - und Abgasvorschriften) oder 64 Genehmigungen für „supergrüne und sichere“ Lkws (mit strengeren Abgasvorschriften und zusätzlich verpflichtenden Sicherheitsvorschriften), die in Österreich gelten, wählen. - Die übrigen CEMT - Genehmigungen der Mitgliedstaaten sind in Österreich ungültig.

Die Tatsache, dass das multilaterale Kontingent der CEMT zusätzlich zum Ökopunktesystem gilt, ergibt sich aus der politischen Vereinbarung bezüglich der Einführung des Ökopunktesystems, die zwischen dem damaligen EU - Verkehrskommissar Karel Van Miert und dem damaligen österreichischen Verkehrsminister Mag. Viktor Klima ausverhandelt wurde. Der Tatsache, dass die CEMT - Genehmigungen zusätzlich zu den bilateral mit Drittstaaten vereinbarten Kontingenzen gelten, wird in den jeweiligen Verhandlungen betreffend die Kontingenthöhe berücksichtigt, wobei Österreich auch hier für seine restriktive Haltung bekannt ist.

Schließlich ist auch darauf hinzuweisen, dass sowohl das Ökopunktesystem als auch die CEMT - Genehmigungen nach eindeutig definierten und rechtlich verankerten Kriterien abgewickelt werden und daher die Behauptung, dass eine „Grauzone erheblichen Ausmaßes besteht“, unzutreffend ist.

Zu Frage 1:

Exakte Angaben über den außerhalb des Ökopunktesystems abgewickelten Transitverkehr sind nur möglich, wenn der gesamte Transitverkehr statistisch erfasst wird. Dies ist seit dem EU - Beitritt Österreichs infolge des Wegfalls der lückenlosen Kontrollen an den Binnengrenzen der EU sowie aufgrund der Tatsache, dass mit diesem Zeitpunkt auch die Erfassung einer vollständigen amtlichen Statistik über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Österreich entfallen ist, nicht mehr der Fall. Daher ist man hier auf Abschätzungen angewiesen.

Aufgrund der großen politischen Bedeutung und Sensibilität der Thematik Transitverkehr in Österreich wurde h.o. eine Studie beauftragt, mit dem Ziel, eine Abschätzung des gesamten österreichischen Straßengüterverkehrs auf Basis möglichst vieler verfügbarer Datenquellen durchzuführen. Diese Studie wurde primär für das Jahr 1997 erstellt. Für die anderen Jahre wurden die Werte aber entsprechend fortgeschrieben.

Die Tabelle stellt die so ermittelten Werte den Fahrten im Ökopunktesystem gegenüber:

Tabelle: Abschätzung des Anteils ökopunktepflchtiger Fahrten am Gesamttransit	Quellen:	Ökopunktestatistik, Büro Herry: Aktualisierung der Güterverkehrsmatrizen 1997, Auftrag des BMVIT, Wien 2000, eigene Abschätzungen
---	----------	---

		1995	1996	1997	1998	1999
Transitfahrten insgesamt ¹⁾	Mio. Fahrten	1,95	2,00	2,06	2,17	2,30
ökopunktepflchtige Transitfahrten ²⁾	Mio. Fahrten	1,44	1,49	1,57	1,68 ³⁾	1,80
Anteil der ökopunktepflchtigen Transitfahrten am gesamten Transitverkehr	%	74%	74%	76%	78%	78%

Anmerkungen:

- ¹⁾ Transitfahrten insgesamt:
Abschätzung der Anzahl von Fahrten, die mit LKW mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht im Transit durch Österreich durchgeführt wurden.
- ²⁾ ökopunktepflchtige Transitfahrten:
Summe aller Fahrten im Ökopunktesystem, die als Ökopunktepflchtige Transitfahrten deklariert wurden.
- ³⁾ Der von der Ökopunktestatistik ausgewiesene Wert beträgt 1,49 Mio. Fahrten. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass in der Umstellungsphase vom manuellen zum automatischen System nicht alle Fahrten vollständig erfasst wurden. Der angegebene Wert wurde durch Interpolation zwischen den Werten von 1997 und 1999 ermittelt.

Der Anstieg des Anteiles der ökopunktepflichtigen Fahrten am Gesamttransit ist unter anderem damit zu begründen, dass im Laufe der Jahre weitere Länder dem Ökopunktesystem beigetreten sind.

Zu Frage 2:

Für die Abschätzung des Ausmaßes von Ökopunkten, die für Fahrten außerhalb des Ökopunktesystems benötigen würden, liegen keine ausreichenden empirischen Daten vor. Die Abschätzung hätte grundsätzlich folgende Tendenzen zu berücksichtigen:

Ein Teil der Fahrten außerhalb des Ökopunktesystems erfolgt mit Fahrzeugen von Staaten, die nicht dem Ökopunktesystem beigetreten sind. Diese Fahrzeuge sind hinsichtlich der technischen Standards schlechter einzustufen als die im Ökopunktesystem fahrenden. Dies würde einen höheren Ökopunktebedarf pro Fahrt bedeuten.

Ein anderer Teil der Fahrten außerhalb des Ökopunktesystems erfolgt mit leichten Fahrzeugen (unter 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht) und ist deshalb generell nicht ökopunktepflichtig. Dies senkt den durchschnittlichen Ökopunktebedarf der Fahrten außerhalb des Ökopunktesystems wiederum.

Eine Quantifizierung beider Effekte ist anhand der verfügbaren Daten kurzfristig nicht möglich.

Zu Frage 3:

Das Ökopunktesystem gilt lediglich für Transitfahrten durch Österreich, die von in EU - bzw. EWR - Mitgliedstaaten, Slowenien und der Schweiz registrierten Fahrzeugen durchgeführt werden. Für Transitfahrten durch Österreich von Fahrzeugen, die in anderen Drittstaaten registriert sind, sind in der Regel Kontingente, die im Rahmen von Verhandlungen bilateral vereinbart werden, oder, falls ausnahmsweise keine bilateralen Vereinbarungen vorliegen, Genehmigungen lt. § 7 Güterbeförderungs - gesetz erforderlich. Alternativ zu diesen Genehmigungen können auch CEMT - Genehmigungen eingesetzt werden. Wie viele Transitfahrten durch Österreich mit CEMT - Genehmigungen gemacht werden, ist derzeit nicht bekannt. Dies bedürfte einer gesonderten Auswertung (siehe Frage 4).

Zu den Fragen 4 und 7:

Eine Auswertung der zu den CEMT - Genehmigungen zugehörigen Fahrten - berichtshefte erfolgt von den zuständigen nationalen Behörden nach den im Fahrtenberichtsheft angegeben Tonnenkilometern. - Die gesamte Tonnenkilometer - leistung wird dem CEMT - Sekretariat in Paris mitgeteilt und von diesem veröffentlicht.

Rückschlüsse auf die Anzahl der durchgeführten Fahrten bzw. der befahrenen Strecken wären nur durch eine Spezialauswertung nach Be - und Entladeort bzw. - land machbar, die in Österreich theoretisch für jene 64 CEMT - Genehmigungen erstellt werden könnte, die an österreichische Unternehmer vergeben wurden. Da dieses Kontingent jedoch nur einen sehr kleinen Prozentsatz des gesamten CEMT - Kontingents ausmacht, könnten durch diese mit sehr hohem administrativen Aufwand und daher Kosten verbundene Auswertung keine Rückschlüsse auf Fahrten durch Österreich pro CEMT - Genehmigung gezogen werden, sodass der Aufwand

einer derartigen Auswertung deren Nutzen bei weitem übersteigen würde.
Hinsichtlich einer umfassenden Auswertung aller CEMT - Genehmigungen durch das CEMT - Sekretariat darf auf die Beantwortung der Fragen 8, 9 und 12 verwiesen werden.

Zu Frage 5:

Mit CEMT - Genehmigungen können Fahrzeuge, die in einem CEMT - Mitgliedstaat zugelassen sind, Fahrten zwischen CEMT - Mitgliedstaaten bzw. im Transit durch ein oder mehrere CEMT - Mitgliedsländer durchführen. Für Beförderungen zwischen einem CEMT - Mitgliedstaat und einem Nicht - CEMT - Mitgliedstaat sind CEMT - Genehmigungen ebenso ungültig wie für Kabotagefahrten.

Die rechtliche Grundlage für die Gültigkeit der CEMT - Genehmigungen ergibt sich einerseits aus den entsprechenden Resolutionen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (insbesondere Resolutionen 92/1 und 91/2 sowie CEMT/CM(95)4/final und CEMT/CM(96)5), andererseits aus den entsprechenden Bestimmungen des österreichischen Güterbeförderungsgesetz, wonach der Verkehrsminister gemäß § 7 (6) angeordnet hat, dass Fahrten mit einer gültigen CEMT - Genehmigung ohne der sonst erforderlichen Genehmigung gemäß §§ 7 - 8 Güterbeförderungsgesetz durchgeführt werden können.

Zu Frage 6:

Jedes Land kann jährlich individuell entscheiden, welcher Anteil des ihm zustehenden CEMT - Kontingents auf „gewöhnliche“ CEMT - Genehmigungen (also ohne speziellen Auflagen) bzw. auf „grüne“ oder „supergrüne und sichere“ Lkws (die bestimmte Lärm - , Abgas - und, bei supergrünen Lkws, Sicherheitsvorschriften erfüllen müssen) entfallen soll. - Diese Aufschlüsselung wird vom CEMT - Sekretariat jährlich allen Mitgliedstaaten in übersichtlicher Form bekannt gegeben und in Österreich auch an die Kontrollorgane weitergeleitet.

Für Österreich kann jedes Land zwischen entweder 16 so genannten „konventionellen“ Genehmigungen oder 32 Genehmigungen für „grüne“ Lkws oder 64 Genehmigungen für „supergrüne und sichere“ Lkws wählen.

Zu den Fragen 8, 9 und 12:

Wie bereits bei der Beantwortung zu Frage 4 und 7 beschrieben, hat eine Auswertung der Fahrtenbuchblätter grundsätzlich nach den gefahrenen Tonnenkilometern durch die jeweils nationale Ausgabestelle der CEMT - Genehmigungen zu erfolgen. - Es gibt daher prinzipiell Informationen betreffend die mit CEMT - Genehmigungen gefahrenen Tonnenkilometer, wobei die letzte umfassende Auswertung seitens der CEMT 1992 erfolgte. Seither wurden statistische Angaben über die gefahrenen tkm von zahlreichen Ländern nicht mehr übermittelt, sodass eine vollständige Zusammenstellung durch das CEMT - Sekretariat nicht möglich war.

Aufgrund der Bestimmungen über das multilaterale Kontingent der CEMT können Auswertungen über die Nutzung der CEMT - Genehmigungen auf einzelnen Transitkorridoren durch Österreich bzw. über Quell - und Zielort der mit CEMT - Genehmigungen durchgeföhrten Transitfahrten durch Österreich nicht vorliegen.

Zu den Fragen 10 und 11:

Die jährliche Absolvierung der CEMT - Fahrten durch ein Unternehmen wird durch das mit der CEMT - Erlaubnis verpflichtend mitzuführende CEMT - Fahrtenberichtsheft dokumentiert. Der Unternehmer (bzw. der LKW-Fahrer) hat dafür Sorge zu tragen, dass parallel zum Frachtauftrag die Eintragung in das Fahrtenberichtsheft nach Abfahrtsdatum, Ankunftsdatum, Beladeort1 Entladeort, Land, Art der Güter, Bruttogewicht der Ladung in Tonnen, Kilometer und Tonnenkilometer erfolgt, um nach Abschluss eines Transports vom jeweiligen Zollamt mittels Stampiglie bestätigt zu werden.

Die Zollämter sind jedoch nicht zwingend angewiesen, die soeben durchgeführte Güterbeförderung mittels Zollstampiglie zu bestätigen, sie legen aber großes Augenmerk auf eine chronologische Reihung der diversen Transporte und reagieren bei den geringsten zeitlichen Abweichungen mit einem Stopp des betreffenden Transports und einer Beanstandung.

Wie im CEMT - Regulativ vorgesehen, werden ho. die Tonnenkilometer (TKM) durch multiplizieren der zurückgelegten Kilometer mit der beladenen Tonnage erfasst und der Durchschnitt des TKM - Anteiles pro CEMT - Inhaber berechnet, um diese Daten dann dem Sekretariat der CEMT halbjährlich zu übermitteln. Weitere Schlussfolgerungen können ho. daraus nicht getroffen werden.

Zu Frage 13:

Mit der unter Frage 1 genannten Untersuchung wurde der gesamte Transitverkehr durch Österreich ermittelt, spezifische Aussagen zu Fahrten mit CEMT - Genehmigungen sind darin nicht enthalten.

Zu den Fragen 14 und 15:

Dazu wäre anzumerken, dass das BMVIT nicht Konzessionsbehörde ist und diese Frage an die jeweils zuständige Behörde (Amt der Landesregierung oder eventuell an die Wirtschaftskammer des jeweiligen Bundeslandes) zu richten ist. Das BMVIT könnte lediglich die Frage dahingehend beantworten, welche österreichischen Unternehmen aktuell Inhaber von CEMT - Genehmigungen sind.

Zu Frage 16:

Die Vergabe der Österreich derzeit zur Verfügung stehenden 64 CEMT - Genehmigungen erfolgt ausschließlich nach der CEMT - Genehmigungs - Vergabeverordnung. Es ist zutreffend, dass CEMT - Genehmigungen für den Fall des eventuellen Freiwerdens einer CEMT - Genehmigung an jene Unternehmer vergeben werden, die

- 1.) fristgerecht um eine CEMT - Genehmigung angesucht haben,
- 2.) durch einen entsprechend großen Fuhrpark diese Genehmigungen logistisch einer optimalen Nutzung zuführen können und
- 3.) eine entsprechend große Anzahl von Einzelgenehmigungen - wie in der CEMT - VV vorgesehen - zurücklegen können.

Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass diese Vorgangsweise aufgrund der CEMT - Resolution gefordert ist (Gebot der multilateralen Nutzung einer CEMT - Genehmigung).

Zu Frage 17:

Durch die Einführung des so genannten „grünen“ sowie „supergrünen und sicherer“ Lkws sind neben der integrativen Wirkung des multilateralen Kontingents der CEMT die Umwelt - und Sicherheitsaspekte in den Vordergrund gerückt. CEMT - Genehmigungen für „grüne“ Lkws sind nur gültig, wenn bestimmte Lärm - und Abgasgrenzwerte eingehalten werden, bei Genehmigungen für „supergrüne und sichere“ Lkws müssen strengere Abgasgrenzwerte und darüber hinaus auch genau definierte Sicherheitskriterien erfüllt werden. Durch die Bindung eines mittlerweile erheblichen Anteils des gesamten CEMT - Kontingents an strenge Lärm - , Abgas - und Sicherheitsvorschriften wird einem wesentlichen österreichischen verkehrspolitischen Anliegen, nämlich einer für Bevölkerung und Umwelt möglichst schonenden Abwicklung des Straßengüterverkehrs, Rechnung getragen. Darüber hinaus hat die Einführung des „grünen“ und „supergrünen und sicherer“ Lkws im Rahmen der CEMT auch für bilaterale Verhandlungen eine „Vorbildfunktion“ übernommen, sodass mittlerweile bei zahlreichen zwischen Österreich und Drittstaaten bilateral vereinbarten Genehmigungen die Einhaltung von bestimmten Umwelt - und Sicherheitskriterien eine unabdingbare Voraussetzung ist.

Zu Frage 18:

32 Genehmigungen wurden seit Bestehen der CEMT - Genehmigungs - Vergabeverordnung neu vergeben, bei dieser Neuvergabe wurden Einzel - bzw. Dauergenehmigungen für nachstehende Länder zurückgelegt:

TSCHECHIEN - 68 Genehmigungen + 1 Dauergenehmigung
SLOWAKEI - 127 Genehmigungen + 1 Dauergenehmigung
POLEN - 894 Genehmigungen
UNGARN - 667 Genehmigungen
SLOWENIEN - 575 Genehmigungen

Zu Frage 19:

Jede Einzelgenehmigung entspricht 1 Hin - und Rückfahrt.

Zu Frage 20:

In den Jahren 1994 - 1999 wurde nachstehende jährliche Durchschnitts - beförderungsleistung pro CEMT - Genehmigung erbracht:

1994: 648.590 TKM
1995: 808.458 TKM
1996: 796.679 TKM
1997: 1.174.797 TKM
1998: 1.583.537 TKM
1999: 1.570.454 TKM

Zu Frage 21:

Es liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie diesbezüglich keine Informationen vor.