

2023/AB XXI.GP  
Eingelangt am: 27.04.2001

BUNDESMINISTERIUM für  
VERKEHR, INNOVATION und TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2030/J - NR/2001, betreffend nachträgliche Bestrafung bei Verstößen gegen die Ökopunktepflcht, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossinnen am 1. März 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend verweise ich auf meine Anfragebeantwortungen zu Nr. 2169/J - NR/2001 sowie Nr. 2170/J - NR/2001 in denen zum Teil gleichlautende Fragestellungen an mich gerichtet wurden.

**Fragen 1 und 2:**

Haben Sie LH Weingartner eine "Weisung" zur Ahndung von Ökopunkte - Sündern erteilt? Wenn ja, wie ist der genaue Wortlaut der "Weisung" oder entsprechenden Mitteilung?

Treten Sie für eine Bestrafung bei Verstößen gegen die Ökopunktepflcht ein?

**Antwort:**

Hinsichtlich der verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung von Vergehen gegen die Bestimmungen im Rahmen des Ökopunktesystems, insbesondere hinsichtlich der nachträglichen Ahndung von sogenannten „blacklist - Fahrten“, erging die in BEILAGE 2 befindliche Weisung an alle Landeshauptleute.

Selbstverständlich trete ich für die Ahndung jeder Art von Verstößen gegen die für das Ökopunktesystem relevanten Bestimmungen ein.

**Frage 3:**

Wie stehen Sie zu einer eindeutigen Rechtslage, um Verstöße gegen die Ökopunktepflcht auch nachträglich zu ahnden?

**Antwort:**

Was die Rechtslage betrifft, um Verstöße gegen die Ökopunktepflcht ahnden zu können, darf ich nochmals auf die Ausführungen in meinem Schreiben an die Landeshauptleute hinweisen, aus denen hervorgeht, dass sowohl die EU - Rechtslage als auch die nationale Rechts - bzw. Gesetzeslage im Hinblick auf die strafrechtliche

Sanktionierung von Verstößen gegen die für das Ökopunktesystem relevanten Bestimmungen grundsätzlich dahingehend eindeutig ist, dass die österreichischen zuständigen Behörden der Bundesländer sowohl aufgrund des EU - Rechts als auch aufgrund des nationalen Rechts die Verpflichtung auferlegt ist, derartige Verstöße unverzüglich und von Amts wegen zu ahnden. Bei der Ahndung sind auch die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union gefordert, die Österreichischen Behörden im Wege der Amtshilfe zu unterstützen. Um nunmehr jedoch gänzlich eindeutig und unmissverständlich Rechtssicherheit zu schaffen und den Landesbehörden in der gebotenen Verfolgung von Verstößen gegen die Ökopunktepflcht im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung Unterstützung zu bieten, habe ich eine Änderung des GüterbeförderungsG beauftragt, welche sich bereits in Begutachtung befindet.

**Fragen 4 und 5:**

Halten Sie eine Regelung für sinnvoll, dass die verantwortlichen Unternehmen und nicht die Fahrer der LKW bei Verstößen gegen die Ökopunktepflcht bestraft werden?

Was sind die Gründe, die aus Ihrer Sicht gegen eine Neufassung des Gesetzes sprechen?

**Antwort:**

In der entsprechenden EU - Verordnung (EWG) Nr.3298/92 i.d.F. 2012/2000 wird in Artikel 5 bestimmt, dass Zuwiderhandlung eines Lastkraftwagenfahrers oder eines Unternehmers gegen die für das Ökopunktesystem relevanten Vorschriften nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ahnden sind. Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gelten die Bestimmungen des Artikel 8 Absatz 3 (über den Entzug der Gemeinschaftslizenz) und Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr.881/92 des Rates (gegenseitige Amtshilfe der Mitgliedstaaten). In relevanten EU - Vorschriften ist somit eine Verantwortlichkeit des Unternehmers normiert. Gegen eine Änderung der nationalen Gesetzlage, um auch hier eine Mitverantwortung des Unternehmers stärker zu verankern, liegen keine Bedenken vor. Der Entwurf einer dahingehenden Änderung des GüterbeförderungsG befindet sich bereits in Begutachtung.

**Frage 6:**

Wie viele ökopunktepflchtige Fahrten gab es in Österreich seit 1998?

**Antwort:**

Die Anzahl der ökopunktepflchtigen Fahrten durch Österreich seit 1998 bzw. 1993 entnehmen Sie bitte der in BEILAGE 1 befindlichen Aufstellung.

**Fragen 7, 8 und 9:**

Wie viele Verstöße gegen die Ökopunktepflcht wurden seit 1998 jährlich festgestellt?

Wie viele dieser Verstöße gegen ökopunktepflchtige Fahrten wurden ordnungsgemäß bestraft, bzw. nicht bestraft?

Wie hoch ist die Summe entgangener Einnahmen pro Monat durch Nichtbestrafung bzw. Verjährung bei Verstößen gegen die Ökopunktepflcht? Bitte um detaillierte Aufstellung für jeden Monat seit Jänner 1998.

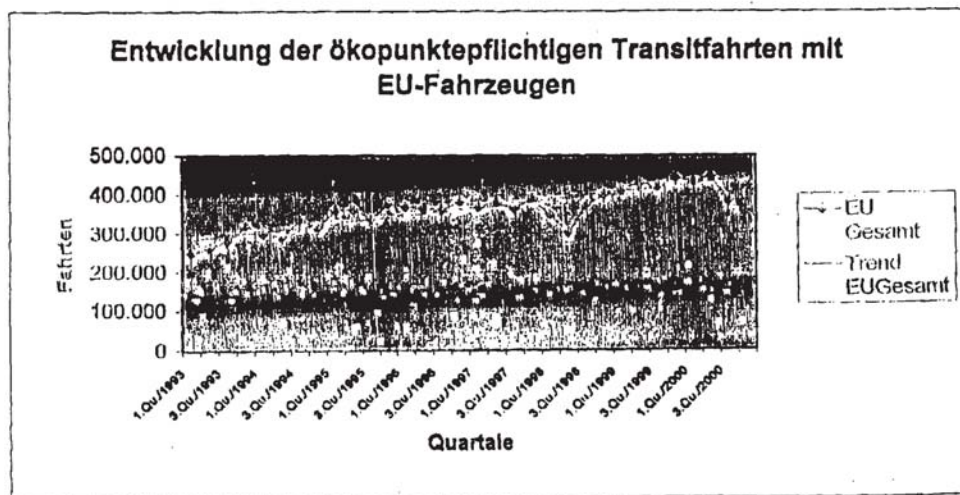
**Antwort:**

Was Ihre Frage nach der Anzahl der Verstöße gegen die Ökopunktepflcht betrifft, so muss ich darauf hinweisen, dass derartige Verstöße im Rahmen eines Verfahrens festgestellt werden und ich - einerseits aufgrund der Tatsache, dass die Landesbehörden für die Durchführung dieser Verfahren zuständig sind und andererseits weil diese Verfahren meinen Informationen nach großteils noch nicht abgeschlossen sind - Ihnen keine diesbezüglichen Angaben machen kann. Aus denselben Gründen kann ich Ihnen auch derzeit keine seriöse Hochrechnung über allfällige entgangene Strafen anbieten.

## Beilage 1

Durchgeführte Fahrten im ökopunktpflichtigen Transitverkehr									
Quartal	EU								Nicht EU Länder
	A	EU(-A)	Unbekannt	EU(-A) + Unbek.	EU Gesamt	% ggü. VJ Summe	theoretisch mögl. Fahrten (Ber. 1991)	Veränd. gegenüber Ber. 1991	
1.Qu./1993	30.992	208.834	11.180	220.024	251.016				
2.Qu./1993	31.393	223.854	8.939	232.793	264.186				
3.Qu./1993	31.837	241.436	7.843	249.279	281.116		innerhalb 8%-Limit		
4.Qu./1993	38.358	271.829	10.081	281.890	320.248	1.116.668	1.475.100	-24,31%	
1.Qu./1994	36.514	255.862	7.515	263.377	299.891				
2.Qu./1994	35.411	250.701	5.381	256.082	291.493				
3.Qu./1994	38.622	290.650	6.001	296.651	335.273	11,43%	innerhalb 8%-Limit		
4.Qu./1994	38.134	272.045	7.320	278.365	317.499	1.244.166	1.475.100	-15,66%	
1.Qu./1995	38.166	314.327	8.669	322.996	361.162				
2.Qu./1995	36.498	319.868	7.205	327.073	363.571				
3.Qu./1995	33.252	297.737	6.895	304.632	337.884	15,80%	innerhalb 8%-Limit		
4.Qu./1995	40.058	335.848	2.191	338.039	378.097	1.440.714	1.490.900	-3,37%	3.272
1.Qu./1996	39.693	329.345	1.340	330.685	370.378				1.258
2.Qu./1996	38.606	326.511	1.271	327.782	366.588				1.339
3.Qu./1996	36.337	324.348	1.351	325.699	362.036	2,90%	innerhalb 8%-Limit		1.273
4.Qu./1996	40.626	341.480	1.377	342.867	383.493	1.482.465	1.490.900	-0,56%	1.303
1.Qu./1997	38.508	329.520	1.163	330.683	369.191				7.721
2.Qu./1997	40.559	341.582	1.102	342.684	383.243				17.298
3.Qu./1997	37.233	326.825	1.137	327.962	365.195	1,82%	innerhalb 8%-Limit		16.897
4.Qu./1997	42.299	348.441	1.174	349.615	391.914	1.509.643	1.490.900	1,25%	18.865
1.Qu./1998	36.402	311.846	978	312.824	349.226				16.409
2.Qu./1998	40.103	262.363	205	262.568	302.671				14.541
3.Qu./1998	51.686	321.594	24	321.618	373.304	-5,54%	innerhalb 8%-Limit		16.115
4.Qu./1998	57.178	343.502	38	343.540	400.718	1.425.918	1.490.900	-4,36%	19.950
1.Qu./1999	59.420	353.531	50	353.581	413.001				22.949
2.Qu./1999	63.302	366.780	11	366.791	430.093				24.042
3.Qu./1999	63.848	366.960	24	366.984	420.832	18,68%	um 96.373 über 8%-Limit		20.043
4.Qu./1999	63.980	378.615	24	378.639	442.619	1.706.646	1.490.900	14,46%	23.645
1.Qu./2000	61.637	372.797	18	372.815	434.452				28.505
2.Qu./2000	55.982	390.678	30	390.708	446.690				32.062
3.Qu./2000	46.894 *	338.850 *	0 *	338.850 *	385.744 *				25.451 *
4.Qu./2000									

\* Ohne manuell abgebuchte Fahrten.



## Beilage 2

Offensichtlich wird seitens einiger Bundesländer in der ggstl. Angelegenheit eine vom BMVIT nicht nur abweichende, sondern zudem verfehlte Rechtsauffassung vertreten (auf den diesbezüglichen Schriftverkehr wird an dieser Stelle verwiesen). Aus diesem Grund sieht sich das BMVIT zu nachstehenden insbesondere rechtlichen Klarstellungen veranlasst:

- Das elektronische Kontrollsystem ermöglicht es über die Identifikationsnummer des jeweiligen Umweltdatenträgers und die darin gespeicherten Daten das Fahrzeug, den COP - Wert des Motors, den Gütertransportunternehmer sowie über letzteren auch den Fahrer zu ermitteln. Der Auswertung dieser Daten zur ex post Verfolgung Illegaler Transitfahrten ist auch mit der Datenschutz - Richtlinie vereinbar. Dieser zufolge waren auch darüberhinausgehende Einschränkungen des Schutzes von Daten z.B. für die öffentliche Sicherheit sowie für die Ermittlung, Feststellung und Verfolgung von Straftaten zulässig.

→ Die Kommission hat am 17. Oktober 2000 festgestellt, daß den Mitgliedstaaten bzw. den zuständigen Behörden (somit auch den Behörden der Österreichischen Bundesländer, die zur Vollziehung und Kontrolle des Ökopunktesystems im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zuständig sind) ausreichende Informationen zur Ergreifung entsprechender Maßnahmen gegen illegale Frächter zur Verfügung stehen und insbesondere auch Österreich aufgefordert diesbezügliche Schritte zu ergreifen.

→ Gemäß Artikel 5 der Ökopunkteverordnung sind Zuwiderhandlungen eines Lastkraftfahrers oder eines Unternehmens gegen das Protokoll Nr.9 oder deren Durchführungsverordnungen nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ahnden.

- Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gilt die Verordnung 881/92 (Entzug der Gemeinschaftslizenz).
- Aus dem primärrechtlichen Gemeinschaftsgrundsatz der Geltung und Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts, den sekundärrechtlichen Durchführungsverordnungen zum Transitprotokoll Nr. 9 sowie der ständigen Judikatur des EuGH folgt u.a., daß Österreich nicht nur berechtigt sondern auch verpflichtet ist Zuwiderhandlungen eines Lastkraftwagenfahrers oder eines Unternehmens gegen das Transitregime zu ahnden. Dies gilt insbesondere auch für die Sanktionierung illegaler LKW - Transitsfahrten, die nicht direkt betreten wurden, sondern die durch das System in Form sog. Blacklistungen erfaßt werden. Diese Rechtsansicht wird zudem durch die Judikatur des VwGH (98/03/0036) bestätigt der eine Nicht - Sanktionierung als dem Gemeinschaftsrecht zuwiderlaufend erachtet.
- Nach ständiger Judikatur des EuGH müssen diese Sanktionen jedenfalls wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Zur Durchführung der Sanktionsregelungen haben die Mitgliedstaaten einander Amtshilfe zu leisten.
- Gemäß § 23 Güterbeförderungsgesetz idgF folgt, daß mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 ATS zu bestrafen ist, wer gegen das Transitprotokoll Nr. bzw. die diesbezüglichen Durchführungsverordnungen verstößt.
- Zur Strafbarkeit genügt Fahrlässigkeit. Gemäß ständiger Judikatur der Höchstgerichte hat der Beschuldigte aufgrund § 5 Abs. 1 VStG von sich aus alles darzulegen, was für seine Entlastung spricht (Mitwirkungspflicht); das heißt, daß der Beschuldigte glaubhaft machen muß, daß ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden trifft. Es genügt hierbei z.B. nicht sich auf die Auskünfte des Arbeitgebers zu verlassen (siehe auch beigeschlossene aktuelle Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hierzu).
- Im Hinblick auf den vorstehend genannten Gemeinschaftsgrundsatz der Wirksamkeit von Gemeinschaftsrecht (wirksame Durchsetzung des Transitregimes) folgt weiters, daß sowohl gegen den Lenker wie auch den Unternehmer das Strafverfahren einzuleiten ist. Die zuständige Behörde hat hierbei unverzüglich, und von Amts wegen vorzugehen.

Aus vorstehenden Ausführungen folgt, daß sowohl die EU - rechtliche als auch die nationale Rechts - bzw. Gesetzeslage im Hinblick auf die strafrechtliche Sanktionierung illegaler LKW - Transitsfahrten (insbesondere auch jener die nicht unmittelbar betreten wurden) dahingehend eindeutig ist (es bedarf daher keinerlei legislatischer Maßnahmen), daß den Österreichischen zuständigen Behörden der Bundesländer sowohl aufgrund des EU - Rechts als auch des Güterbeförderungsgesetzes die Verpflichtung auferlegt ist, unverzüglich von Amts wegen vorzugehen und die entsprechenden Strafverfahren gegen die jeweiligen Lenker und Unternehmer einzuleiten

Die diesbezüglichen gutächtlichen Darlegungen und Feststellungen werden zur weiteren Information beigeschlossen.

Seitens des BMVIT ergeht somit die Aufforderung im Sinne des ggstl. Schreibens sowie der beigelegten Rechtsgutachten vorzugehen und anher über die von do. umgehend gesetzten Maßnahmen bis Ende Jänner 2001 zu berichten. Die konsequente Verfolgung und strikte Vorgangsweise gegen illegale LKW - Transitfahrten wurde nicht nur von der EU - Kommission jüngst im Ökopunkteausschuß gefordert worden, sondern auch im Sinne der Glaubwürdigkeit Österreichs auf europäischer Ebene dringendst geboten.