

2718/AB XXI.GP
Eingelangt am: 11.09.2001
BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2782/J - NR/2001 betreffend Ergebnisse des Transittreffens in Brüssel am 11.7.2001, die die Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde am 13. Juli 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1, 8, 9 und 10:

Welche "konkreten Vorschläge" waren bei den Treffen mit hochrangigen EU - VertreterInnen am 11.7. in Brüssel im einzelnen „im Gepäck“ und welche wurden in den Gesprächen präsentiert?

Welche „Neuregelung für den gesamten Alpenbogen“ können Sie sich in Übereinstimmung mit den österreichischen Transporteuren bzw. ihrer Interessenvertretung vorstellen?

Welche der sonstigen und um die Brüsseler Termine veröffentlichten Vorstellungen den österreichischen Transporteure bzw. ihrer Interessenvertretung zur Transitfrage teilen Sie?

Ist für Sie die Übernahme des Schweizer Modells ein Ziel?

Antwort:

Die Vorschläge, die von der österreichischen Delegation am 11 Juli 2001 in Brüssel im Hinblick auf eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik vorgebracht wurden sind im beiliegenden „Aide memoire“, das der Kommission übergeben wurde, zusammengefasst.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die ab September 2001 ein Maßnahmengesamtpaket ausverhandeln soll, das insbesondere auch die Themenbereiche Ökopunktesystem, Brennermaut, Übergangsregelung bis zum Inkrafttreten der Langfristlösung, Langfristlösung nach 2003 (Änderung der Wegekostenrichtlinie im Hinblick auf die Anlastung externer

Kosten und die Querfinanzierung der Schiene und des kombinierten Verkehrs, Definition sensibler Gebiete etc.) umfassen wird.

Frage 2:

Welche Art von „Flexibilität bei den Ökopunkten“ wurden von Österreich, wie von der österreichischen Außenministerin am 10.7. angekündigt, bei den Gesprächen in Brüssel „angeboten“?

Antwort:

Die Gespräche dienten in erster Linie der Klarstellung der österreichischen Position und es wurde keinerlei - in welcher Form auch immer - „Flexibilität bei den Ökopunkten“ angeboten. Vielmehr wurde die Einhaltung des geltenden Rechtsbestandes seitens der Europäischen Kommission eingefordert.

Fragen 3, 4, 5 und 6:

Ist es zutreffend, dass Österreich unmittelbar vor den Brüsseler Treffen neue Zahlen zur Ökopunktstatistik vorgelegt hat?

Ist es zutreffend, dass es aufgrund dieser Zahlen möglicherweise zu keiner zusätzlichen Ökopunktekürzung im Bezug auf die Fahrtenzahl des Jahres 2000 kommt?

Welche rechtliche Grundlage bietet Protokoll Nr.9, um anhand der zeitlichen Dauer einer Transitfahrt durch Österreich diese zu einer Nicht - Transittfahrt zu erklären und daher aus der Gesamtfahrtenstatistik auszuschneiden?

Lässt sich anhand der Erfassungsmethode und statistischen Auswertung des Ökopunktesystems bei Fahrten, die Österreich am selben Punkt erreichen und wieder verlassen, feststellen, ob diese Fahrt eine Stichfahrt war oder ob es sich um zwei Transittfahrten zB in Hin - und Retour - Relation handelt, wenn ja, wie, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Mit Schreiben vom 2. November 2000 hat Österreich die Kommission offiziell darüber in Kenntnis gesetzt, dass aus den Prognosen der ökopunktepflchtigen Gesamttransittfahrten 2000 hervorgeht, dass die Zahl der Basisfahrten 1991 auch im Jahr 2000 wieder um mehr als 8% überschritten wird und hat die Kommission unter Hinweis auf Art. 11 Abs. 2 lit. c des Protokolls Nr. 9 der Beitrittsakte 1994 aufgefordert, die in diesem Fall für die Ermittlung der Zahl der Ökopunkte für das Jahr 2001 in Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen.

Mit Schreiben vom 19. März 2001 hat mein Ressort der Kommission unter Beischließung der statistischen Daten mit Stand 6. März 2001 mitgeteilt, dass bereits dieser Zwischenstand zeigt, dass die Gesamtzahl der als Transittfahrten deklarierten Fahrten im Jahr 2000 den Referenzwert des Jahres 1991 um mehr als 8% übersteigt.

Mit Schreiben vom 3. April 2001 hat mein Ressort der Kommission die endgültige Ökopunktstatistik für das Jahr 2000 übermittelt. Aus dieser Statistik geht eindeutig hervor, dass die Gesamtzahl der als Transittfahrten deklarierten Fahrten im Jahr 2000 den Referenzwert um deutlich mehr als 8% überschritten hat.

Die Kommission hat daher als ersten Schritt zur Erfüllung ihrer Verpflichtung gemäß Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages am 19. April 2001 einen Entwurf für eine Verordnung vorgelegt, der aufgrund der Überschreitung des Basiswertes der Anzahl der Transitfahrten aus dem Jahr 1991 um deutlich mehr als 8% (insgesamt 113,81%) im Jahr 2000 eine Reduktion der Ökopunkte um insgesamt knapp mehr als eine Million vorsieht.

Entgegen ersten Ankündigungen sowie insbesondere auch entgegen ihren rechtlichen Verpflichtungen hat die Kommission diesen Entwurf jedoch weder in der 22. Sitzung des Ökopunkteausschusses am 25. April 2001 noch in den nachfolgenden Sitzungen am 13. Juni bzw. 10. Juli 2001 zur Abstimmung gebracht. Dies mit der Begründung, dass - anders als bisher - für die Frage der Anwendung der 108% - Klausel im Jahr 2001 nicht mehr die auf der Deklaration der Fahrten als Transitfahrten beruhende Ökopunktestatistik relevant sein soll, sondern vielmehr eine auf Basis umfassender zusätzlicher Datenerhebungen um die zwar als Transit deklarierten¹ aufgrund der Ein - und Ausreiseinformationen jedoch eindeutig bilateralen Fahrten, bereinigte Ökopunktestatistik für das Jahr 2000.

Die am 6. Juni 2001 - und nochmals am 28. Juni 2001 - an die Kommission übermittelten Ergebnisse dieser von meinem Ressort veranlassten umfassenden zusätzlichen Datenerhebung zeigten, dass lediglich 9.210 Vorlauffahrten zu Rollenden Landstraßen, die von den Fahrern irrtümlich als Transitfahrten deklariert wurden, eindeutig bilaterale Fahrten im Sinne der Legaldefinition des Protokolls Nr. 9 bzw. der Ökopunkteverordnung darstellten, dass das 108% - Limit im Jahr 2000 aber jedenfalls auch dann eindeutig überschritten wurde, wenn die Ökopunktestatistik 2000 um diese 9.210 Fahrten nach unten korrigiert wird.

Hinsichtlich aller übrigen als Transitfahrten deklarierten Fahrten im elektronischen Ökopunktesystem kann anhand der Ein - und Ausreisedaten nicht eindeutig bewiesen werden, dass es sich nicht um ökopunktepflichtige Transitfahrten gehandelt hat, da z.B. auch Fahrten mit Ein - und Ausreise über denselben Grenzübergang jedenfalls nur dann bilaterale Fahrten im Sinne der Legaldefinitionen gemäß Protokoll Nr. 9 bzw. Ökopunkteverordnung darstellen, wenn eine vollständige Ladung in Österreich aufgenommen oder abgeladen wurde. Daher ist die Deklaration des Fahrers (und nicht die Ein - und Ausreiseinformation oder die Dauer der Fahrt) im elektronischen System ausschlaggebend dafür, ob eine Fahrt als Transitfahrt qualifiziert wird. Die Kommission vertritt dagegen nunmehr die Auffassung, dass neben den Vorlauffahrten zu den Rollenden Landstraßen auch alle als Transit deklarierten Fahrten, deren Ein - und Ausreise über denselben Grenzübergang erfolgten bzw. die in den Mitgliedstaat zurückführten, aus dem die Einreise nach Österreich erfolgte und der überwiegende Teil der als Transit deklarierten Fahrten ohne Ausreiseinformation, also auch Fahrten, die nicht eindeutig und unzweifelhaft als bilaterale Fahrten eingestuft werden können, in Abzug zu bringen seien.

Diese völlige Neuinterpretation der Ökopunktestatistik bedeutet de facto eine Außerkraftsetzung der 108% - Klausel über den Umweg der Statistik, nachdem es der Europäischen Kommission bislang nicht gelungen ist, den Rat zur Verabschiedung ihres - ebenfalls rechtswidrigen - Vorschlags zur Abschaffung der 108% - Klausel zu veranlassen. Gegen dieses Vorgehen der Kommission, das im Widerspruch zu den primärrechtlichen Bestimmungen des Protokolls Nr. 9 steht, hat Österreich daher

bereits am 17. Juli mit der Aufforderung an die Kommission, ihrer Verpflichtung, dem Ökopunkteausschuss einen Verordnungsvorschlag zur Reduktion der Ökopunkte für das Jahr 2001 zur Abstimmung vorzulegen, umgehend nachzukommen, die entsprechenden rechtlichen Schritte eingeleitet.

Frage 7:

Haben Sie die Behauptung eines Kommissionssprechers, dass in diesem Zusammenhang von Österreich mit Tricks gearbeitet werde, unwidersprochen gelassen, wenn ja, warum?

Antwort:

Nein. Dieser Aussage wurde widersprochen, wie auch den Medien zu entnehmen war. An die Frau Kommissarin de Palacio erging ein Schreiben, in dem die Position Österreichs nochmals klar dargelegt wurde.

Fragen 11 und 12:

Aus welchen Mitteln im Einzelnen soll sich der angedeutete „Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur“ speisen?

Welchen Beitrag wird Ihrer Ansicht nach die Einrichtung eines „Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zur Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Schiene auf die Straße leisten?

Antwort:

Einen Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur gibt es nicht.

Die Zukunft der Europäischen Verkehrspolitik Aide mémoire der Republik Österreich

Ausgangslage und Prognose der Verkehrsentwicklung

1. Bis 2010 soll der Güterverkehr in der Gemeinschaft um 38 % und der Personenverkehr um 24 % ansteigen. Ohne Maßnahmen hinsichtlich einer ausgeglicheneren Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger wird der **Schwerverkehr** in diesem Zeitabschnitt um 50 % zunehmen. Die Union ist sich der damit verbundene Problematik seit langem bewusst. Im Protokoll 9 der Beitrittsakte Österreichs hat sie sich auf das Ziel einer quantitativen Reduzierung der durch den Schwerverkehr - durch Österreich - verursachten Umweltbelastungen verständigt sowie darauf, dieses Ziel auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreichen zu wollen.
2. Der Verkehr stellt die **Hauptursache für Treibhausgasemissionen** dar. Werden keine umfassenden Maßnahmen ergriffen, kann das im Kyoto - Protokoll festgelegte Ziel einer Reduktion der CO₂ - Emissionen bis 2008 / 2012 nicht erreicht werden. Im Gegenteil, aufgrund der derzeitigen Entwicklungen muss davon ausgegangen werden, dass diese Emissionen bis zum Ende des Jahrzehnts um etwa 25 % ansteigen, was größtenteils auf den Straßenverkehr zurückzuführen ist.
3. Die negativen Folgen der Verkehrsüberlastung betreffen in zunehmendem Maße die **großen Verbindungsachsen** sowie **ökologisch sensible Gebiete**: das Verkehrsaufkommen auf den **Ost - West - Korridoren** hat - im Vorfeld der EU - Erweiterung - bereits beträchtlich zugenommen. Auf einigen **Alpenverbindungen** nahm der Schwerverkehr um 10 % pro Jahr zu. Die umweltbelastenden Auswirkungen dieser Entwicklung werden von der ortsansässigen Bevölkerung immer weniger toleriert.
4. Österreich ist von diesen Entwicklungen in besonderem Ausmaß betroffen. Die zentrale geographische Lage Österreichs bewirkt **einen hohen Anteil an Transitverkehr**. Infolge der bevorstehenden Erweiterung der Union erhält dieser Aspekt neues Gewicht: die kürzesten Verbindungen zwischen den nordöstlichen Beitrittsländern und Italien sowie den südöstlichen Beitrittsländern und Westeuropa führen durch Österreich. Auf diesen Verkehrsachsen, die zum großen Teil durch ökologisch sensible Alpenregionen führen, gibt es bereits jetzt **Engpassprobleme**. Gemäß österreichischer Studien wird in den Jahren 1999 - 2015 der gesamte Straßengüterverkehr - gemessen in Tonnenkilometern - in Österreich um 70 % ansteigen, davon sind 35 % auf die angenommene Liberalisierung des **grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs** aus den und in die mittel - und **osteuropäischen Länder** zurückzuführen. Die Ergebnisse dieser Studien sind in der Informationsnote „**EU - Enlargement and Transport**“ vom 19. März 2001 zusammengefasst, die der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten übergeben wurde.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik für Europa

5. Die Begrenzung der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Bevölkerung und Umwelt im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik gehört seit jeher zu den prioritären, politischen Zielen Österreichs. In der erwähnten Informationsnote wird die Situation im Verkehrsbereich verdeutlicht und auf die Notwendigkeit einer **europäischen Verkehrspolitik** hingewiesen,
 - die stärker nach ökologischen Gesichtspunkten ausgerichtet ist;
 - Lösungen für die vom Straßengüterverkehr verursachten **Umweltprobleme** in ökologisch **sensiblen Zonen** erlaubt;
 - die **Internalisierung der externen Kosten** Zur Herstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern vorsieht.
6. Die gemeinsamen Bemühungen der Union um eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik werden deshalb nachdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang werden insbesondere die **Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Göteborg** hervorgehoben.
7. Österreich bekennt sich nachdrücklich zum Ziel einer **nachhaltigen Entwicklung** wie es auch in den Art. 2 bzw. 6 EGV verankert ist. Die Gewährleistung der Nachhaltigkeit im Verkehrssektor stellt eine der großen, konkreten Zielsetzungen der beim Europäischen Rat von Göteborg beschlossenen **Nachhaltigkeitsstrategie** der Europäischen Union dar. Es wurde festgehalten, dass Maßnahmen erforderlich sind, um den **Anstieg des Verkehrsaufkommens** deutlich vom **BIP - Wachstum abzukoppeln**, insbesondere durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Wasserwege und den öffentlichen Personenverkehr.
8. Generell sollte eine nachhaltige Verkehrspolitik dem Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsüberlastung, des Lärms und der Umweltverschmutzung entgegenwirken und die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie die vollständige Internalisierung der sozialen und Umweltkosten fördern. In diesem Zusammenhang wurde festgehalten, dass die Kommission einen **Rahmen** vorschlagen wird, der sicherstellen soll, dass **bis 2004** die **Preise** für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger die **Kosten** für die Gesellschaft **besser widerspiegeln**.
9. Dieser Rahmen muss aus österreichischer Sicht insbesondere die Möglichkeit eröffnen, den **Straßengüterverkehr** über die Errichtungs - und Erhaltungskosten hinaus mit **externen Kosten** (u.a. Umwelt - , Unfallfolge - und Staukosten) zu belasten, sowie eine Querfinanzierung der Schieneninfrastruktur in ökologisch sensiblen Gebieten vorzunehmen. Der Vorschlag der Kommission muss demnach auch eine **entsprechende Änderung der Wegekostenrichtlinie** enthalten. Nur dadurch werden wir die vom Straßenverkehr verursachten Umweltprobleme in der Union künftig effektiv in den Griff bekommen und gleichzeitig die aus der **Anwendung des Protokolls 9** der Beitrittsakte Österreichs bisher **resultierenden Umweltverbesserungen dauerhaft sichern** können.

10. Der Rat der Verkehrsminister erkennt in seiner EntschlieÙung vom April 2001 an, dass die Lage in den verschiedenen Regionen der Gemeinschaft unterschiedlich ist. Daher sollte der Rahmen Vorschläge für **differenzierte, den jeweiligen Regionen angepasste Maßnahmen** enthalten, die insbesondere in den ökologisch sensiblen Gebieten der Gemeinschaft eine Reduktion der vom StraÙengüterverkehr verursachten Belastungen ermöglichen. Österreich erhofft sich derartige Vorschläge auch im Rahmen der von der Kommission in ihrem „Bericht vom Januar 2001 über den StraÙengütertransitverkehr durch Österreich« angekündigten Studie über die dauerhafte Sicherung der Umweltverbesserungen, die aus der Anwendung des Ökopunktesystems resultieren.
11. Die Ausarbeitung eines solchen Rahmens ist eine Aufgabe von größter Wichtigkeit, für die Österreich der Europäischen Kommission seine **volle Unterstützung** zusagt sowie seine Bereitschaft, mit den betroffenen Dienststellen **so eng wie möglich zusammenzuarbeiten**. Dies gilt auch für die Anregung der Kommission in ihrem Bericht vom Januar 2001, zusammen mit den österreichischen Behörden lokale, von Lastkraftwagen in Österreich verursachte Umweltprobleme mit dem Ziel zu untersuchen, Möglichkeiten zur Entschärfung der Situation vorzuschlagen.
12. Der in **Göteborg** vom Europäischen Rat festgelegte **Zeitrahmen** ist von größter Bedeutung: Es ist sicherzustellen, dass bis 2004 die Preise für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger die Kosten für die Gesellschaft besser widerspiegeln. Österreich erwartet daher, dass die Europäische Kommission **so schnell wie möglich** - jedenfalls noch im Jahr 2001 - entsprechende **Vorschläge für konkrete Rechtsakte** vorlegt.
13. Damit **keinesfalls eine rechtliche Lücke** zwischen dem Auslaufen des Protokolls Nr. 9 der Beitrittsakte Österreichs mit Jahresende 2003 und der Anwendung der neuen Rechtsakte entsteht, sollten aus österreichischer Sicht - auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung der Union - **vorsorglich Übergangsmaßnahmen vereinbart** werden, die geeignet sind, die durch die Anwendung des Protokolls Nr. 9 erreichten Verbesserungen für die Umwelt zu sichern und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erhalten.