

3296/AB XXI.GP

---

Eingelangt am: 22.03.2002

Dr. Wolfgang Schüssel  
Bundeskanzler

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Lichtenberger, Freundinnen und Freunde haben am 22. Jänner 2002 unter der Nr. 3286/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Übergangsregelung für den LKW-Transit nach 2003 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Eingangs möchte ich festhalten, daß das Protokoll Nr. 9 der österreichischen Beitrittsakte über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich in Artikel 11 Absatz 5 vorsieht, daß ab dem Ende der Übergangszeit (31. Dezember 2003) der gemeinschaftliche Besitzstand volle Anwendung findet.

Die Bewahrung der durch die Anwendung des Ökopunktesystems erzielten positiven Effekte kann aber nur gewährleistet werden, indem mit 2004 ein effizientes System zur Tarifierung der Infrastrukturbenutzung in Kraft tritt, das dazu beiträgt, Umweltverschlechterungen im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Verkehrsanstieg nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des Beitritts der ersten neuen Mitgliedstaaten abzufangen. Die Europäische Kommission beabsichtigt, heuer einen Vorschlag für eine Rahmenrichtlinie vorzulegen, mit der für alle Verkehrsträger die Grundsätze der Tarifierung der Infrastrukturnutzung sowie die Gebührenstruktur festgelegt werden.

Zur Vermeidung einer rechtlichen Lücke zwischen dem Auslaufen des Protokolls Nr. 9 der Beitrittsakte Österreichs mit Jahresende 2003 und der Anwendung neuer Rechtsakte hat die Bundesregierung auf allen geeigneten Ebenen Übergangsmaßnahmen gefordert, 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. Ich habe in diesem Zusammenhang insbesondere mit der Übermittlung des "Österreichischen Non-Paper zu einer Übergangslösung für den Transit von Lastkraftwagen durch Österreich ab 2004" mit Schreiben vom 23. Oktober 2001 an die anderen Regierungschefs der EU die

besonderen österreichischen Vorleistungen beim Ausbau der europäischen Verkehrsinfrastruktur betont und darauf hingewiesen, daß sich das Ökopunktesystem als Instrument zur Eindämmung des Gütertransitverkehrs in vielerlei Hinsicht bewährt hat. Deshalb bin ich auch für die Weiterführung des bestehenden Systems als zweckmäßigste Lösung für den Fall, daß die neue Rahmenrichtlinie nicht 2004 in Kraft treten kann, eingetreten.

Die Fragen 1 bis 3 beantworte ich in diesem Sinne zusammenfassend wie folgt:

In den Schlußfolgerungen des Europäischen Rates von Laeken (14. und 15. Dezember 2001) findet sich folgende Formulierung: "Der Europäische Rat ersucht die Kommission als Zwischenlösung einen Vorschlag zu unterbreiten, der auf eine Verlängerung des Ökopunktesystems, das im Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs vorgesehen ist, abstellt, damit das Kapitel "Verkehr" im Rahmen der Beitrittsverhandlungen noch vor Jahresende abgeschlossen werden kann."

Die Kommission ist diesem Verlangen des Europäischen Rates nur wenige Tage später, nämlich am 20. Dezember 2001, nachgekommen, indem sie einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1, gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages vorgelegt hat. Nach diesem Verfahren unterbreitet die Kommission in ihrer eigenen und ausschließlichen Verantwortung einen Vorschlag an das Europäische Parlament und den Rat. Auf den Inhalt eines Kommissionsvorschlags hat die Bundesregierung ebenso wenig Einfluß wie auf die Diskussionen über einschlägige Entwürfe im Kollegium der Kommission.