

3657/AB XXI.GP

Eingelangt am: 21.05.2002

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3700/J-NR/2002 betreffend Überhandnahme des Mülltransits wegen Ausweitung der Ausnahmen von der Ökopunktepflcht, die die Abgeordneten DDr. Niederwieser und Genossinnen am 21. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Gibt es in Ihrem Ressort Informationen, wieviele Transitfahrten in den Jahren 1999, 2000 und 2001 unter Anhang C des Verwaltungsübereinkommens gefallen sind und zwar in Anteilen am Transitverkehr insgesamt und in absoluten Zahlen und wenn ja, wie lauten diese Zahlen?

Antwort:

Über die im Rahmen des Anhangs C der Ökopunkteverordnung¹ durchgeföhrten Transitfahrten liegen keine direkten Statistiken vor. Im elektronischen Ökopunktesystem werden allerdings Fahrten aufgezeichnet, die als befreite (bilaterale) Fahrt vom Fahrer deklariert wurden, die aber hinsichtlich Ihrer Ein- und Ausreisedaten Transitfahrten darstellen. Die befreiten Fahrten gemäß Anhang C sind ein Teil dieser "befreiten Transitfahrten", die in nachfolgender Tabelle genannt werden. Darüber hinaus beinhalten diese Zahlen aber auch Fahrten im automatischen Ökopunktesystem, die mit CEMT Genehmigungen, unter Verwendung von Papierökopunkten oder auch unter falscher Deklaration, durchgeföhr wurden.

Als befreit deklarierte Transitfahrten	Anteil an den Transitfahrten
1999 64.611	4%
2000 87.898	5%
2001 89.534	5%

¹ Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich in der Fassung der VO (EG) Nr. 1524/96 vom 30. Juli 1996, der VO (EG) Nr. 609/2000 vom 21. März 2000 und der VO (EG) Nr. 2012/2000 vom 21. September 2000.

Tabelle: Als befreit deklarierte Fahrten im elektronischen Ökopunktesystem durch EU-Staaten, deren Ein- und Ausreisedaten auf Transitfahrten schließen lassen sowie deren Anteil an den gesamten Transitfahrten im elektronischen Ökopunktesystem (deklarierte Transitfahrten und befreit deklarierte Transitfahrten).

Weiters führte 1999 mein Ressort eine Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr durch. Dabei wurden an den wesentlichen Alpenübergängen sowie im Donau-Korridor stichprobenartig LKW angehalten und die Fahrer unter anderem nach der Ladung befragt. Die verwendete Klassifizierung zur Bezeichnung der Ladung ermöglicht es zwar nicht, sämtliche befreite Fahrten gemäß Anhang C zu identifizieren, die beiden Gütergruppen "Siedlungsabfälle" und "Umzugsgüter" (entsprechen sinngemäß den Punkten 5 und 11 des Anhangs C) umfassten aber jedenfalls zusammen im Jahr 1999 rund 9000 Transitfahrten von EU-Fahrzeugen. Dies entspricht rund 0,5% der Transitfahrten durch EU-Fahrzeuge.

Frage 2:

Welcher Anteil bzw. wieviele Fahrten sind dabei unter die unter Pkt. 5 des Anhanges angeführte "Beförderung von Müll und Fäkalien" gefallen?

Antwort:

Im Rahmen der Erhebung "Alpenquerender Güterverkehr 1999" wurden Fahrzeuge mit der Ladung "Siedlungsabfall" im Transitverkehr mit so geringer Häufigkeit (4 Antworten!) erhoben, dass aufgrund der statistischen Schwankungsbreite keine Quantifizierung des Anteils möglich ist. Es kann aber gesagt werden, dass - zumindest im Jahr 1999 - diese Fahrten keine nennenswerte Menge darstellten.

Frage 3:

Welcher Anteil bzw. wieviele Fahrten sind dabei unter die unter Pkt. 17 des Anhanges angeführte "Beförderung mit Lastkraftwagen bis zu 7,5 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht" gefallen?

Antwort:

Der Anhang C der Ökopunkteverordnung in der oben zitierten, letztgültigen Fassung kennt keine Ausnahme betreffend "Beförderung mit Lastkraftwagen bis zu 7,5 Tonnen höchstes zulässiges Gesamtgewicht", der Anhang umfasst nur 16 Punkte. Vielmehr gilt das Ökopunktesystem gemäß Protokoll Nr. 9, Artikel 1 Lit. D grundsätzlich nur für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen. Die Frage darf aber sinngemäß wie folgt beantwortet werden:

Die Erhebung zum "Alpenquerenden Güterverkehr 1999" zeigt hinsichtlich der Transitfahrten, die mit Fahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht durchgeführt wurden, folgendes Bild:

Herkunft der Fahrzeuge	Fahrten/Jahr
EU-Staaten	52.000
Nicht EU-Staaten, die am Ökopunktesystem teilnehmen	18%
Sonstige Staaten	26.000
	170.000

Tabelle 2: Transitfahrten 1999 mit Lastkraftwagen bis zu 7,5 to zulässigem Gesamtgewicht im Alpenquerenden Verkehr und im Donaukorridor.

Anteil: Anteil an den gesamten Transitfahrten (alle Lkw über 3,5 to zulässigem Gesamtgewicht).
Quelle: BMVIT: Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr 1999

Fragen 4 und 5:

Gibt es Hinweise darauf, dass die Ausnahmetatbestände zunehmend extensiv interpretiert werden und daher aus dem Titel dieser Ausnahmen die Zahl der Transitfahrten steigt?

Wenn ja, welche Maßnahmen haben Sie dagegen gesetzt bzw. gedenken Sie zu setzen?

Antwort:

In meinem Ressort liegen weder konkrete Informationen dahingehend vor, dass die Ausnahmetatbestände im Ökopunkteregime zunehmend extensiv ausgelegt werden, noch dass aus diesem Grund die Zahl der Transitfahrten steigt.

In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch betonen, dass sowohl in den von meinem Ressort durchgeführten Schulungs- und Diskussionsveranstaltungen als auch bei der Beantwortung der von den Kontrollorganen telefonisch gerichteten Anfragen immer wieder auf die Notwendigkeit der restriktiven Auslegung des Ausnahmenkataloges im Ökopunktesystem hingewiesen wird.

Frage 6:

Gab oder gibt es einen Erlass des Verkehrsministeriums, mit welchem der Anhang C oder Teil daraus näher beschrieben werden und wenn ja, wie lautet dieser Erlass?

Antwort:

Es gibt keinen generellen Erlass meines Ressorts zur Auslegung des Kataloges im Anhang C der Ökopunkteverordnung. Der Inhalt der offiziellen Dienstanweisung GK-0500 ZD - "grenzüberschreitender Straßengüterverkehr" - an die Zollorgane des Bundesministeriums für Finanzen wird jedoch gemeinsam von den zuständigen Fachbeamten meines Ressorts und des Bundesministeriums für Finanzen erstellt (sowie an das Bundesministerium für Inneres zur Weiterleitung an die diesem Ressort unterstehenden Kontrollorgane weitergeleitet). In dieser Dienstanweisung ist klargestellt, dass unter dem Begriff "Mülltransporte" nur Siedlungsabfälle, d.h. Transporte von Müll aus Städten (Hausmüll) und Einrichtungen (z.B. Spitäler) einschließlich des getrennt gesammelten Mülls als Ökopunktebefreite Fahrten akzeptiert werden.

Fragen 7 und 8:

Ist es richtig, dass im Transitausschuss in der Amtszeit Ihrer Vorgängerin versucht wurde, eine authentische Interpretation zu Pkt. 5 zu erreichen?

Welche Liste wurde dem Transitausschuss dabei vorgelegt?

Antwort:

Hierzu ist auszuführen, dass im Ausnahmenkatalog des Ökopunktesystems die "Beförderung von Müll und Fäkalien" als ökopunktebefreite Fahrt definiert ist. Da vor allem Italien unter diesem Punkt verstanden wissen wollte, dass dieser Begriff auch Industrieabfälle jeder Art umfasse, hat Österreich versucht, im dafür zuständigen Transitausschuss eine Rechtsinterpretation durchzusetzen, die diese Bestimmung auf die Beförderung von Hausmüll reduziert. Deutschland hat - der österreichischen Argumentation folgend - vorgeschlagen, den Begriff "Beförderung von Müll und Fäkalien" mit Hilfe des international gültigen Begriffes des Kapitel 20 des Europäischen Abfallkataloges einzuschränken. Dieser Begriff umfasst im Wesentlichen Müll

aus Städten (Hausmüll) und Einrichtungen (z.B. Spitätern) einschließlich des getrennt gesammelten Mülls.

Fragen 9 und 10:

Hinsichtlich welcher Güter konnte Einvernehmen erzielt werden?

Wenn kein Einvernehmen im Transitausschuss erzielt werden konnte, was war die Ursache dafür?

Antwort:

Im Transitausschuss konnte hinsichtlich einer Rechtsinterpretation des Punktes 5 des Anhangs C der Ökopunkte-Verordnung kein Einvernehmen erzielt werden, da Italien die Einschränkung dieses Punktes ablehnt und die Beförderung jeder Art von Abfall als ökopunktebefreit betrachtet wissen will. Österreich hat aus diesem Grund den Juristischen Dienst der Europäischen Kommission mit dieser Frage befasst.

Dieser hat jedoch bis dato noch keine Rechtsansicht zu dieser Frage bekanntgegeben.

Frage 11:

Wann wird die kilometerabhängige LKW Maut eingeführt, auf welchen Arten von Straßen und in welcher Höhe?

Antwort:

Die Verhandlungen der ASFINAG mit den Bieterkonsortien zur fahrleistungsabhängigen Maut sind im April angelaufen. Eine Entscheidung über den zukünftigen Betreiber des Mautsystems soll noch im Juni 2002 getroffen werden. Die anschließend sofort beginnende Realisierungsphase einschließlich Funktionstests wird den Rest des Jahres 2002 und große Teile des Jahres 2003 erfordern. Eine Inbetriebnahme des Mautsystems im Herbst 2003 erscheint aber, ohne derzeit den Auftragnehmer zu kennen, realistisch.

Bemautet werden alle Autobahnen und Schnellstraßen.

Die Mauttarife werden auf Basis der derzeit kurz nach Begutachtung befindlichen Neufassung eines Bundesstraßen-Mautgesetzes in einer Verordnung festgelegt. Seitens der ASFINAG liegt bereits ein Vorschlag für einen durchschnittlichen Tarif von 0,22 Euro pro Kilometer vor, der zur Deckung der Infrastrukturkosten auf dem mautpflichtigen Netz notwendig wäre.