

807/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 771/J - NR/2000, betreffend die erforderliche Ökopunktereduktion, die die Abgeordneten Reheis und Genossen am 12. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu den Fragen 1 bis 4 und 7:

Mein Ressort hat die Kommission bereits mit Schreiben vom 18. Oktober 1999 offiziell davon in Kenntnis gesetzt, daß aus den Prognosen der ökopunktepflchtigen Gesamttransitfahrten 1999 deutlich hervorgeht, daß die Basisfahrten 1991 im Jahr 1999 jedenfalls um mehr als 8 % überschritten werden und die Kommission unter Berufung auf Artikel 11, Absatz 2 c) des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages aufgefordert, die in diesem Fall für die Ermittlung der Zahl der Ökopunkte für das Jahr 2000 in Anhang 5, Absatz 3 des Protokolls vorgesehenen Reduktionsmaßnahmen zu ergreifen.

Die erste Sitzung des Ökopunkteausschusses zu dieser Frage wurde von der Kommission jedoch erst am 2. März 2000 einberufen, wobei zu diesem Zeitpunkt die Durchführung der gesamten Ökopunktereduktion im Jahr 2000 praktisch noch möglich gewesen wäre. Obwohl dies von österreichischer Seite mehrmals ausdrücklich verlangt wurde, wurde bei dieser Sitzung aber bedauerlicherweise keine

Abstimmung über die zu treffenden Maßnahmen (Vornahme der gesamten Reduktion im Jahr 2000) abgehalten.

Um darauf hinzuwirken, daß es zu keinen weiteren Verzögerungen im Verfahrensablauf kommt, habe ich daher umgehend die Initiative zu einem bilateralen Gespräch mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio ergriffen. Anlässlich dieses Gespräches, welches am 27. März 2000 stattfand, schlug die Kommissarin vor, daß die notwendige außerordentliche Reduktion der Ökopunkte aufgrund des Zeitfaktors und aus Gründen der praktischen Durchführbarkeit nicht zur Gänze im letzten Drittel des Jahres 2000, sondern in einer kontinuierlichen Kurve über die gesamte Laufzeit des Ökopunktesystems bis zum Ende des Jahres 2003 vorgenommen werden sollte.

Ich betonte meinerseits, daß eine derartige kontinuierliche Reduktion der Ökopunkte aus österreichischer Sicht jedenfalls nur unter der Voraussetzung akzeptiert werden könnte, daß diese Art der Reduktion zu einem besseren Ergebnis hinsichtlich der Gesamtzahl der Transitfahrten durch Österreich bis 2003 führt, als bei einer strikteren Auslegung der Bestimmungen des Protokolls Nr.9 erzielbar wäre.

Die Kommissarin bestätigte, daß durch das vorgesehene Ausmaß der Reduktion und durch die Aufteilung der Reduktion auf die gesamte Laufzeit des Ökopunktesystems die Ziele des Protokolls Nr. 9 voraussichtlich unterschritten werden, und sicherte mir zu, daß die Kommission umgehend eine Lösung erarbeiten werde, die jedenfalls im Einklang mit dem Protokoll Nr. 9 stehen, gleichzeitig jedoch eine vernünftige und für alle akzeptable Vorgangsweise vorsehen werde.

Da der von der Kommission offensichtlich erst nach diesem Gespräch befaßte Juristische Dienst diesen Vorschlag der Kommissarin aufgrund rechtlicher Bedenken nicht unterstützte, kam es im Anschluß an dieses Gespräch zu einer weiteren Verzögerung im Verfahrensablauf. So wurde die ursprünglich für 3. Mai 2000 festgesetzte weitere Sitzung des Ökopunkteausschusses, bei welcher über einen konkreten Vorschlag der Kommission zur Reduzierung der Ökopunkte abgestimmt werden hätte sollen, auf 15. Mai 2000 verschoben.

Anläßlich eines weiteren bilateralen Gesprächs mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio, welches auf mein Drängen am 2. Mai 2000 in Brüssel stattfand, bestätigte die Kommissarin die aufgetretenen rechtlichen Probleme, betonte jedoch, daß sie alles daran setzen werde, um sicherzustellen, daß der EU - Verkehrs - ministerrat in seiner Sitzung vom 26. Juni 2000 über einen konkreten Vorschlag, der eine „vernünftige“ Reduktion der Ökopunkte in einer kontinuierlichen Kurve vorsieht, abstimmen kann.

Zu diesem Zweck wurde die Frage, ob die Reduktion der Ökopunkte bis zum Ende der Laufzeit des Ökopunktesystems „gestreckt“ werden soll, am 15. Mai 2000 anläßlich einer weiteren Sitzung des Ökopunkteausschusses und am 17. Mai 2000 im Ausschuß der Ständigen Vertreter in Brüssel diskutiert.

Wie ich bereits anläßlich meiner Gespräche mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio betont habe, wurde auch in den Diskussionen auf Beamtenebene immer wieder mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die Bestimmung, wonach bei einer überproportionalen Zunahme des Transitverkehrs durch Österreich eine außerordentliche Reduktion der Ökopunkte erfolgen muß, integrierender Bestandteil des von den EU - Mitgliedstaaten im Rahmen des Protokolls Nr. 9 des Beitrittsvertrages einstimmig beschlossenen Ökopunktesystems ist und daß das Ziel dieser Bestimmung, die betroffene Bevölkerung vor den durch überproportionale Verkehrszunahmen entstehenden, unzumutbaren zusätzlichen Belastungen nachhaltig zu schützen, bei der Anwendung der Plafonierungsregelung gemäß Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages jedenfalls im Vordergrund stehen und umfassend berücksichtigt werden muß. Weiters wurde in aller Deutlichkeit festgehalten, daß daher eine Aufteilung der Ökopunktereduktion auf mehrere Jahre aus österreichischer Sicht nur unter der Voraussetzung akzeptiert werden kann, daß diese Art der Reduktion zu einem besseren Ergebnis hinsichtlich der Gesamtzahl der Transitfahrten durch Österreich bis 2003 führt, als bei einer strikteren Auslegung der Bestimmungen des Protokolls Nr. 9 erzielbar wäre und es zu keiner Aussetzung des 108% - Limits bis 2003 kommt.

Außerdem wurde die Kommission nochmals dringend ersucht, dafür Sorge zu tragen, daß das Verfahren zur Durchführung der gemäß Protokoll Nr. 9

erforderlichen außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte keine weitere Verzögerung erfährt, damit der EU - Verkehrsministerrat bei seiner nächsten Sitzung am 26. Juni 2000 eine endgültige Entscheidung treffen kann und die notwendigen Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung umgehend zur Anwendung gelangen.

Durch die konsequente Vertretung der österreichischen Position ist es schließlich gelungen, die Kommission dazu zu bewegen, am 24. Mai 2000 einen Vorschlag zur Reduzierung der Ökopunkte vorzulegen, der eine aus österreichischer Sicht bereits wesentlich bessere Aufteilung der Ökopunktereduktion auf die einzelnen Jahre vorsieht, als dies von der Kommission ursprünglich geplant war.

Da sich die Teilnehmer an der interministeriellen Vorbesprechung für die Sitzung des Ökopunkteausschusses vom 31. Mai 2000 jedoch mehrheitlich gegen den Vorschlag der Kommission aussprachen, hat die österreichische Delegation bei der am 31. Mai 2000 im Rahmen des Ökopunkteausschusses abgehaltenen Abstimmung über den Vorschlag der Kommission ein negatives Votum abgegeben. Da auch andere Mitgliedstaaten (Deutschland, Italien, Griechenland, Belgien) - wiewohl aus anderen Gründen - gegen den Vorschlag der Kommission stimmten bzw. sich der Stimme enthielten, was als Negativvotum gewertet wird, konnte sichergestellt werden, daß die Frage der außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte am 26. Juni 2000 auf Ebene des EU - Verkehrsministerrates behandelt wird.

Im Bestreben zu gewährleisten, daß der bei der Tagung des EU - Verkehrs - ministerrates vom 26. Juni 2000 zur Diskussion und Entscheidung gelangende Vorschlag der Kommission betreffend die außerordentliche Reduktion der Ökopunkte die österreichischen Anliegen umfassend berücksichtigt, führte ich am 20. Juni 2000 ein weiteres bilaterales Gespräch mit EU - Verkehrskommissarin Loyola de Palacio, anlässlich dessen ich nochmals nachdrücklich auf die österreichische Haltung zu dieser Frage hinwies und betonte, daß Österreich nur zu einer Lösung zustimmen könne, die sicherstellt, daß es zu keiner weiteren Zunahme des Transitverkehrs durch Österreich und der damit verbundenen Belastungen für die betroffene österreichische Bevölkerung kommt.

Bedauerlicherweise veranlaßte dieses Gespräch die Kommissarin jedoch nicht dazu, dem EU - Verkehrsministerrat am 26. Juni 2000 einen entsprechend geänderten Kommissionsvorschlag vorzulegen. Die Frage der notwendigen außerordentlichen Reduktion der Ökopunkte wurde daher am 26. Juni 2000 auf Basis des Kommissionsvorschlags vom 24. Mai 2000 diskutiert.

Da die Positionen der Mitgliedstaaten in dieser Frage jedoch weit auseinander gehen, konnte in dieser Frage keine Einigung erzielt werden. Während ich aus österreichischer Sicht - wie schon bisher - die strikte Anwendung der Schutzklausel gemäß Protokoll Nr. 9 forderte und in diesem Zusammenhang den Vorschlag der Kommission ablehnte, der durch das vorgesehene "Stretching" der Reduktion in der Höhe von rd. 2,1 Mio. Ökopunkten bis 2003 in 30 - 30 - 30 - 10% - Schritten dazu führen würde, daß die Transitfahrten durch Österreich, insbesondere im Jahr 2001, weiter steigen, forderten die übrigen betroffenen Mitgliedstaaten, allen voran Deutschland, eine wesentlich geringere Reduktion und damit die Möglichkeit zur Durchführung einer noch höheren Zahl an Transitfahrten als im Kommissionsvorschlag vorgesehen.

Im Anschluß an die Diskussion über diesen Tagesordnungspunkt verwies die portugiesische Präsidentschaft das Dossier - gegen den Widerstand Österreichs - zurück an den COREPER mit der Aufforderung an diesen, einen geeigneten, für alle Mitgliedstaaten akzeptablen Kompromißvorschlag auszuarbeiten.

Wenn kein derartiger Kompromißvorschlag zustande kommt, welcher im Rahmen eines Sonderverkehrsministerrates zur Frage der außerordentlichen Ökopunkte - reduktion diskutiert und beschlossen werden müßte, so tritt der Kommissions - vorschlag entsprechend dem im Artikel 16 des Protokolls Nr.9 vorgesehenen Verfahren im September 2000 in der vorliegenden, für Österreich unbefriedigenden Form, automatisch in Kraft.

Österreich bliebe diesfalls nur noch der Klagsweg offen.

Zu Frage 5:

Die Frage der Haftung bzw. allfälliger Schadenersatzzahlungen im Falle der Nichterfüllung des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages wäre in einem entsprechenden Verfahren vom EuGH zu beurteilen.

Zu Frage 6:

Die legalen Möglichkeiten, eine vertragskonforme Absenkung der Ökopunkte zu erreichen, ergeben sich aus den diesbezüglichen Bestimmungen des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages.

Der Verfassungsdienst des Bundeskanzleramtes vertrat in diesem Zusammenhang die Auffassung, daß die rechtlichen Vorgaben des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages Lösungsmodellen, die eine anteilige Reduktion der Ökopunkte für den noch verbleibenden Zeitraum des Jahres 2000 in Verbindung mit einer sich auch noch auf kommende Jahre erstreckenden Reduktion vorsehen, grundsätzlich nicht zwingend entgegenstehen und „geeignete Maßnahmen“ im Sinne des Artikel 11 Absatz 2 c) darstellen können.

Wenn die Verteilung der Reduktion auf die einzelnen Jahre jedoch so gewählt wird, daß das Schutzziel der entsprechenden Bestimmung des Protokolls Nr.9 des Beitrittsvertrages nicht erreicht werden kann, muß die mögliche Lösung einer sich bis 2003 erstreckenden Reduktion freilich wieder in Frage gestellt werden.