

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-12.500/0009-I/PR3/2014
DVR:0000175

Wien, am 14. November 2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Haubner und KollegInnen haben am 17. September 2014 unter der **Nr. 2395/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Logistik- und Innovationsstandort Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Weshalb steigt das BMVIT aus der Finanzierung des erfolgreichen COIN Programms aus, mit dem Forschungs- und Technologieentwicklungstätigkeit von Unternehmen, vor allem von KMU in Zusammenarbeit mit FHs erhöht werden soll?*

Das Programm COIN entstand 2007 durch eine Zusammenlegung mehrerer Programme des bmvit und des bmwfj in der Erwartung, dass ein gemeinsames Angebot für vormals getrennt angesprochene, jedoch vergleichbare Zielgruppen wie Fachhochschulen, kooperative Forschungsinstitute und Technologiezentren deren Wettbewerbsfähigkeit erhöhen würde. Das bmvit brachte u.a. das Programm „FH plus“ ein, das eine Impulsförderung zum Aufbau von Forschungskapazitäten an Fachhochschulen darstellen sollte. In den vergangenen fünf Jahren (2009-2013) zeigte sich, dass Fachhochschulen im Rahmen der FFG-Programme über 50% ihrer Förderungen in anderen Programmen als COIN einwarben. Das bedeutet, dass die Fachhochschulen inzwischen mit anderen Förderungswerbern erfolgreich konkurrieren können.

Dort, wo das nicht gelingt, scheinen eher strukturelle Probleme der Fachhochschulfinanzierung vorzuliegen, deren Lösung nicht die Aufgabe der allgemeinen Forschungsförderung ist. Die Vereinigung von bmwf und bmwfj zum bmwfw bot daher die Möglichkeit einer weiteren Kompetenzbereinigung, indem dem bmwfw die Entscheidung über die Aufgabenteilung zwischen Grund- und Projektfinanzierung der Fachhochschulen alleine überlassen wird. In den Jahren 2007 bis 2013 finanzierte das bmvit 47%, das (nunmehrige) bmwfw 53% der COIN-Ausschreibungen.

Zu Frage 2:

- *Wie setzen sich die für Industrie 4.0 vorgesehenen Fördermittel des BMVIT in der Höhe von € 250 Mio. zusammen?*

Neben der breiten, themenoffenen Förderung von Projekten der einzelnen Unternehmen und Forschungseinrichtungen über die FFG-Basisprogramme, setzt das BMVIT innerhalb von thematischen Programmen (Produktion der Zukunft, Mobilität der Zukunft, Energie der Zukunft, IKT der Zukunft und einige mehr) gezielte Schwerpunkte im Rahmen der Ausschreibungen. Mit diesem Instrument können die Fördermittel für bestimmte Themen, Bereiche und neuen Entwicklungen gezielt eingesetzt werden. Dementsprechend werden in den Jahren 2014 und 2015 die Fördermittel des bmvit für industrienaher Forschung und Technologieentwicklung im Umfeld von Industrie 4.0 verstärkt eingesetzt und umfassen aufgrund der Bandbreite des Themas mehrere Initiativen und Instrumente. Im Wesentlichen handelt es sich um die Initiative Produktion der Zukunft, die zur Gänze im Zeichen der Industrie 4.0 steht, um die Programme Frontrunner, Head-Quarter sowie Teile des Bridge-Programms. Des Weiteren betrifft es die Industrie 4.0-relevanten Themen innerhalb des Programms „IKT der Zukunft“. Der österreichische Beitrag am EU-Großforschungsprogramm ECSEL, der zur Gänze vom BMVIT getragen wird, ermöglicht es den österreichischen Firmen und Forschungseinrichtungen, an der Europäischen Industrie 4.0-Forschung teil zu nehmen. Darüber hinaus hat das bmvit 3 Professuren im Bereich der Industrie 4.0 an den österreichischen Universitäten gestiftet. Eine weitere Stiftungsprofessur wird 2015 ausgeschrieben. Zum Förderschwerpunkt Industrie 4.0 für die Budgetjahre 2014 und 2015 zählen ebenfalls die Frontrunner-Investitionsprämie über die AWS und die Industrie 4.0-relevanten Anteile an den Kompetenzzentrum ACM, ACCIC, KNOW, FTW, Evolaris und SBA.

Zu Frage 3:

- *Welche Förderungen werden aufgrund der für Industrie 4.0 vorgesehenen Fördermittel reduziert?*

Eine Reduzierung anderer Förderungen ist in diesem Zusammenhang nicht vorgesehen. Die Industrie 4.0 Offensive des bmvit stellt eine Schwerpunktsetzung innerhalb bestehender Programme und Instrumente dar und wird nicht auf Kosten anderer Initiativen finanziert werden.

Zu den Fragen 4 bis 17:

- *Welche Verbesserungen für den Logistikstandort Österreich sollen mit der Weiterentwicklung und Umsetzung des neuen Gesamtverkehrsplans geschaffen werden?*
- *Welche Rahmenbedingungen wird das BMVIT schaffen, mit denen sich Österreich gegenüber den Nachbarländern behaupten kann?*
- *Wann werden diese Rahmenbedingungen implementiert?*
- *Mit welchen Verkehrsprojekten nimmt das BMVIT die aktuellen Chancen wahr, die Region (Ost)österreich als Logistikkreuzung auszubauen? Welche Planungspotentiale der Vergangenheit wurden in diesem Zusammenhang bereits identifiziert?*
- *Wenn Nein, warum werden keine Akzente zur Chancenwahrnehmung gesetzt?*
- *Mit welchen Initiativen versucht das BMVIT die Transport- und Logistikbranche im Sinne einer Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern?*
- *Wenn es solche Initiativen gibt, wie beurteilt das BMVIT die Ergebnisse dieser Initiativen?*
- *Welche Ideen hat das BMVIT für die Setzung klarer bundesweit geltender Regeln bei der Erlassung von Fahrverboten, die vor allem auch die ökologischen und ökonomischen Folgen mit in die Beurteilung nehmen, sodass die Fahrt zum Unternehmenssitz immer ermöglicht wird?*
- *Welche Strategien sind angedacht, um das System Schiene und hier vor allem die Privatbahnen zu stärken?*
- *Mit welchen Mitteln wird das BMVIT die Anrainerstaaten der Wasserstraße Donau anhalten, die Fahrhinne in einer für eine wettbewerbsfähige Binnenschifffahrt erforderliche Abladetiefe durchgehend zu gewährleisten?*
- *Gelingt die Schaffung einer einheitlichen Abladetiefe nicht, welche Initiativen wird das BMVIT anstrengen, die Donau als ökologisch sinnvolle Wasserstraße stärker nutzbar zu machen? Bis wann?*
- *Inwiefern bringt sich das BMVIT bei der Entwicklung von Verkehrs- und Informationssystemen ein, deren intelligente Verknüpfungen neue logistische Lösungen entstehen lassen?*
- *Wann wird es einen eigenen Logistik-Ombudsmann im BMVIT geben, mit dem die Branche ihre Bedürfnisse abstimmen kann?*
- *Wenn Nein, warum nicht?*

Ziel des im Regierungsprogramm verankerten Gesamtverkehrsplans für Österreich ist es, die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern zu ermöglichen und zu fördern und dabei die negativen Effekte des Verkehrs auf Mensch und Umwelt zu minimieren. Güterverkehr und Logistikdienstleistungen bilden Lebensadern der österreichischen Gesamtwirtschaft. Die Branche leistet einen wesentlichen Beitrag zu Beschäftigung und Wertschöpfung in Österreich. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund bekennt sich das bmvit zu einem starken heimischen Logistikstandort.

Um die verkehrspolitische Strategie des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik zu vertiefen, hat das bmvit, unter breiter Einbindung von Branchenvertretern und Logistikexperten aus der Wissenschaft, einen Arbeitsgruppeprozess in den Bereichen der verschiedenen Verkehrsträger sowie zur Querschnittsmaterie Logistik gestartet. Derzeit werden von den am Prozess beteiligten Expertinnen und Experten Maßnahmenvorschläge mit den Zielen ausgearbeitet, Wettbewerbsfähigkeit und Standortqualität unter Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten zu verbessern.

Endergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Der Arbeitsgruppenprozess stellt sicher, dass die Analyse von standortrelevanten Kennzahlen, wie z.B. der Logistics-Performance-Index, in die Ausarbeitung von konkreten Maßnahmenvorschlägen, u.a. zu den in der Anfrage angesprochenen Bereichen wie z.B. gesetzliche Rahmenbedingungen, Infrastruktur, Forschung & Entwicklung, Technologie sowie Kommunikation (Marketing und Kooperation), einfließt.

Das Thema Güterverkehr und Logistik ist eine Querschnittsmaterie. Es muss gelingen, auch die jeweils für die Umsetzung relevanten Stakeholder in den Umsetzungsprozess einzubeziehen. Neben anderen Fachressorts müssen in der Umsetzungsphase z.B. auch Länder und Gemeinden an einem Strang ziehen, um den heimischen Logistikstandort nachhaltig zu stärken.

Die österreichische Verkehrspolitik trägt dafür Sorge, dass sich die heimische Wirtschaft auf ein umfassend ausgebautes und hochqualitatives Infrastrukturnetz mit entsprechenden, leistungsfähigen Knoten verlassen kann. Dies zeigen nicht zuletzt Unternehmensbefragungen und internationale Rankings. Im aktuellen Global Competitiveness Report des Weltwirtschaftsforums belegt Österreich im Infrastrukturbereich den 7. Platz von 144, wobei u.a. die Qualität der Schieneninfrastruktur (11. Platz) und der Straßeninfrastruktur (3. Platz) hervorsteicht.

Die Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik wird dazu beitragen, dass die vorhandene Infrastruktur zukünftig noch effizienter genutzt werden kann.

Im Infrastruktur-Bereich ist der aktuelle 6-jährige Rahmenplan ein klares Bekenntnis des bmvit, das System Schiene nachhaltig zu stärken. Bei der Positionierung Österreichs als Logistikkreuzung stehen hierbei die Errichtung des Terminals Wien-Inzersdorf, der Ausbau des Terminals Wolfurt oder der Ausbau des Güterbahnhofs Ludesch hervor. Auch im Bereich der Privatbahnen sind mit den aktuellen mittelfristigen Investitionsprogrammen der Ausbau und die Finanzierung nachhaltig sichergestellt.

Zudem zeigt das Fördersystem im österreichischen Schienengüterverkehr Wirkung: Das bmvit hat die Förderkategorien hinsichtlich der Verlagerungswirkung evaluiert und treffsicherer gestaltet. In Folge konnte der Modal Split-Anteil zu Gunsten der Schiene – trotz Wirtschaftskrise – konstant über 30 Prozent gehalten werden. Europaweit nimmt Österreich somit weiterhin einen Spitzenplatz ein (EU27 durchschnittlich deutlich unter 20 Prozent). Zudem ist seit heuer mit der Anschlussbahnförderung NEU eine deutliche Reduzierung administrativer Aufwände sichergestellt und durch die Umstellung von einem Call-System auf ein Antragsystem eine zeitnahe, effiziente und vor allem unternehmensfreundliche Abwicklung gewährleistet. Neben Neuinvestitionen werden in Zukunft auch Bestandsinvestitionen förderbar sein.

Weiters wird seitens des bmvit das Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr gezielt genutzt, um Innovationen und neue Technologien dem Sektor zur Verfügung zu stellen, um damit die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsfreudigkeit der Transportwirtschaft zu stärken. Jährlich stehen dafür 3 Mio. Euro aus Budgetmitteln zur Verfügung, die bundesweit verteilt werden. Als förderbare Projekte gelten Investitionen in folgenden Bereichen:

- Transportgeräte wie Container, Wechselaufbauten, Spezialfahrzeuge und verladetaugliche Adaptierungen
- Innovative Technologien und Systeme wie z.B. Behälter, Umschlagstechnologien, Logistiksysteme und verkehrsträgerübergreifende IKT
- Machbarkeitsstudien für konkrete Durchführungsmaßnahmen
- Externe Ausbildungskosten

Zu den Fragen 13 und 14 im Speziellen:

Über die politische Verpflichtung aus der Donaukonvention hinaus, wonach jeder Mitgliedstaat für die Schiffbarkeit seines Donauabschnittes verantwortlich ist und einen dementsprechenden Zustand herzustellen hat, gibt es keine rechtlichen Sanktionsmöglichkeiten, die Österreich zur Ausübung irgend eines Zwangs legitimieren würden.

Die zuverlässige Instandhaltung des Fahrwassers der Donau ist eine zentrale Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Schifffahrtsbetrieb. Deshalb ist - neben der Forcierung größerer Flussbauprojekte zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Donau - die ebenso wichtige laufende Instandhaltung eine der definierten Aufgaben für den Prioritätsbereich 1a der Donaunraumstrategie, der von Österreich gemeinsam mit Rumänien koordiniert wird, . Aus diesem Grunde wurde von den meisten Verkehrsministern der Donauanrainerstaaten im Juni 2012 in Luxemburg eine Deklaration unterzeichnet, in dem das Bekenntnis zur Durchführung der erforderlichen Arbeiten und zur Sicherstellung des dafür erforderlichen Budgets bekräftigt wird.

Die Arbeitsgruppe „Wasserstraßenerhaltung“ im Rahmen des Prioritätsbereiches 1a hat in dieser Deklaration eine Monitoring-Aufgabe zugewiesen erhalten, in deren Durchführung ein „Danube Fairway Rehabilitation and Maintenance Masterplan“ erstellt wurde, der abgestimmte Maßnahmen zur laufenden Erhaltung und die diesbezügliche Bedarfsanalyse an Arbeiten, Geräten und Budget für die Donauanrainerstaaten enthält. Dieser Masterplan der eine gute Grundlage für weitere gemeinsame Bemühungen darstellen sollte, wird am Rande des nächsten Verkehrsministertreffen der EU von den Verkehrsministern der Donauanrainerstaaten behandelt werden.

Der Nationale Aktionsplan Donauschifffahrt (NAP), der bisher als wertvoller verkehrspolitischer Rahmen für schifffahrtsbezogene Maßnahmen meines Ressorts gedient hat, wird derzeit gerade überarbeitet, neu gefasst und den neuesten Entwicklungen angepasst. Das neue „Aktionsprogramm Donau des bmvit“ soll 2015 der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Zu den Fragen 9, 10 und 15 im Speziellen:

Forschungs-, Technologie- und Innovationsförderprogramm für Mobilität (2012–2020)

Mobilität der Zukunft ist die Weiterentwicklung der Vorgängerprogramme IV2S und IV2Splus des bmvit und legt seinen Schwerpunkt auf vier Themenfelder, eines davon ist Gütermobilität.

Das missionsorientierte Zukunftsprogramm adressiert im Innovationsfeld Gütermobilität neue Lösungen für den Güterverkehr und die Transportlogistik von Morgen, die im Interessensangleich von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft stehen.

Für Mobilität der Zukunft steht ein jährliches Budget von rd. 15 Mio. Euro zur Verfügung, davon ca. 3-4 Mio. Euro für Gütermobilität. Das Programm richtet sich an Unternehmen sowie an universitäre und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Die halbjährlichen Ausschreibungen mit thematischen Schwerpunktsetzungen finden im Wettbewerbsverfahren statt. Gefördert werden vorwiegend kooperative und strategische Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit anwendungsorientierter Ausrichtung in folgenden Forschungsfeldern im Innovationsfeld Gütermobilität:

- Nachhaltige Transportketten und -netzwerke
- Nachhaltige „First Mile-“ und „Last Mile“-Lösungen für die Gütermobilität
- Nachhaltige Gütermobilität in den Städten
- Intermodale Knotenpunkte/nachhaltige Güterverkehrszentren
- Innovative Transportmittel und -medien

Das Innovationsfeld Gütermobilität zielt auf einen kombinierten Ansatz aus technologischen und organisatorischen Innovationen in den F&E-Projekten.

Bisher wurden 29 F&E-Projekte und 6 F&E-Dienstleistungen im Themenfeld mit insgesamt ca. 6,5 Mio. Euro unterstützt.

Die Forschungsförderungsprogramme des bmvit werden laufend evaluiert. So liegt eine Endevaluierung vom Vorgängerprogramm IV2S und ein Zwischenevaluierungsbericht von IV2Splus vor, die die Programme sehr positiv bewertet.

Das Thema IVS ist integraler Bestandteil des Innovationsfeld Gütermobilität im Programm „Mobilität der Zukunft“.

Am 22. Oktober 2014 öffnete die 5. Ausschreibung im Forschungsförderungsprogramm „Mobilität der Zukunft“. Unternehmen und Forschungseinrichtungen haben nunmehr bis 18. Februar 2015 die Möglichkeit Forschungs- und Entwicklungsprojekte (F&E-Projekt) zu diversen Ausschreibungsschwerpunkten im Innovationsfeld Gütermobilität einzureichen.

Mehrere Ausschreibungsschwerpunkte adressieren dabei explizit die Einbindung und Nutzung IVS relevanter Daten und Informationen (z.B. Reise- und Verkehrsinformationen, Echtzeitdaten, etc.) für Lösungen im Bereich Gütermobilität sowie die Entwicklung neuer Dienste durch (Nutz-)fahrzeugseitig generierte Daten.

Auch im Vorgängerprogramm IV2Splus wurden viele Projekte zu dem Thema gefördert. Diese finden sich mit einer Kurzbeschreibung unter:

- Transport und Logistiksysteme:

<https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?lang=de&id=0&browse=programm&limit=-1&programm=20&ausschreibung=0&thema=9&keywords=Keywords&slimit=20&slimit=20>

- und zum Thema Intelligente Logistik:

<https://www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?lang=de&id=0&browse=programm&limit=-1&programm=20&ausschreibung=0&thema=12&keywords=Keywords&slimit=20&slimit=20>

Darüberhinaus hat sich das bmvit bisher als Vorreiter bei der Entwicklung und der Implementierung von europäischen Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS) positioniert. Das österreichische System DoRIS ist weiterhin das am weitesten fortgeschrittene System dieser Art. Österreich setzt sich im Rahmen der EU für die forcierte Verwirklichung der bereits in der EU-RIS-Richtlinie als Ziel enthaltenen logistischen Anwendungen ein.

Zu den Fragen 18 bis 20:

- *Auf welchen Berechnungsgrundlagen beruhen die Mauttarife in Österreich sowohl für PKW als auch LKW?*
- *Aus welchen Bestandteilen und in welcher Höhe setzen sich diese Tarife zusammen?*
- *Wann wurde die letzte Wegekostenrechnung in Österreich veröffentlicht?*

Die Ermittlung der Tarife erfolgt nur für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5t gemäß den entsprechenden Bestimmungen der EU-Wegekostenrichtlinie durch Division der den fahrleistungsabhängig mautpflichtigen Fahrzeugen zugerechneten Infrastrukturkosten durch die prognostizierten Fahrleistungen dieser Fahrzeuge.

Die Infrastrukturkosten bestehen aus dem kapitalisierten Anlagevermögen (ermittelt über Wiederbeschaffungswerte), den kapitalisierten Mautsystemkosten sowie den laufenden jährlichen baulichen Erhaltungskosten, Verwaltungskosten und Mautbetriebskosten (jeweils ermittelt über den Durchschnitt der letzten fünf Jahre zum Ausgleich von Schwankungen).

Die Berechnungen beruhen auf den Berechnungsgrundlagen, wie sie in der Schrift von Max Herry/Norbert Sedlacek, Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000, Schriftenreihe Straßenforschung, Heft 528, im Jahr 2003 publiziert wurden, und werden regelmäßige aktualisiert.

Zu Frage 21:

- *Wie hoch sind die Einnahmen in den letzten fünf Jahren aus den Querfinanzierungsaufschlägen auf die Lkw-Maut zur Mitfinanzierung von Schienenprojekten?*

Die Einnahmen für die A13 Brennerautobahn und den ab 1. Jänner 2012 eingehobenen Mautaufschlag auf der A12 Inntalautobahn (Abschnitt Innsbruck – Staatsgrenze Österreich/Deutschland) für die Jahre 2009 bis 2013 betragen pro Jahr in Summe

2009: 18,2 Mio. Euro
2010: 19,7 Mio. Euro
2011: 20,3 Mio. Euro
2012: 26.5 Mio. Euro
2013: 30.5 Mio. Euro

Zu Fragen 22 und 23:

- *Welche Gründe sprechen gegen eine Vorverlegung des Durchrechnungszeitraums für die Valorisierung der Lkw-Mauttarife, damit die Mauttarifverordnung zeitgerechter veröffentlicht werden kann?*
- *Ab wann ist hier mit einer entsprechenden Neuregelung zu rechnen?*

Aufgrund eines Initiativantrages wurde mit BGBl. I Nr. 135/2008 der Stichtag für die Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Maut vom 1. Mai auf 1. Jänner geändert und der Monat Juli für die Feststellung des für die Valorisierung relevanten Indexwertes festgelegt. Als Begründung wurde angeführt, dass die Festlegung des Monats Juli sicherstellt, dass unter Berücksichtigung der Veröffentlichungstermine endgültiger Indexwerte durch das EUROSTAT und der zur Durchführung von Begutachtungsverfahren vorgesehenen Frist eine Kundmachung der Mauttarifverordnung so rechtzeitig vor dem 1. Jänner erfolgen kann, dass die Transportwirtschaft den geänderten Tarifen der fahrleistungsabhängigen Maut Rechnung tragen kann. Der mit der Gesetzesnovelle verfolgte Zweck einer Planungssicherheit für die Transportwirtschaft wurde nur teilweise erreicht, sodass die Wirtschaftskammer Österreich nunmehr fordert, den Bezugszeitraum für die Valorisierung jenem für die zeitabhängige Maut anzugleichen. Im Rahmen der nächsten Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 soll dieser Forderung daher durch eine entsprechende Änderung des § 9 Abs. 9 Rechnung getragen werden.

Zu den Fragen 24 bis 27:


- *Aus welchen Bestandteilen und in welcher Höhe setzt sich der Preis für die scheckkartengroßen Kontrollgerätekarten zusammen?*
- *Wohin fließen diese Abgaben?*
- *Welche Gründe sprechen gegen eine Reduktion des Kostenersatzes für eine Kontrollgerätekarte?*
- *Ab wann ist hier mit einer entsprechenden Neuregelung zu rechnen?*

Der für die Ausstellung der Kontrollgerätekarten jeweils zu entrichtende Kostenersatz ist gemäß § 6 Abs. 1 Kontrollgerätekartenverordnung für eine Werkstattkarte mit 97 Euro, für eine Fahrerkarte mit 70 Euro, für eine Unternehmenskarte mit 85 Euro und für eine Kontrollkarte mit 70 Euro festgesetzt. Für die Preiskalkulation der auszugebenden Karten wird der durchschnittliche Absatz der Kontrollgerätekarten als Berechnungsgrundlage herangezogen, um einen kostendeckenden Betrieb des Gesamtsystems zu gewährleisten.

Die Einnahmen aus den zu entrichtenden Kostenersätzen für die Ausstellung von Kontrollgerätekarten werden an die, für den laufenden Betrieb des Systems Digitales Kontrollgerät tätigen Beteiligten (Antragsstellen und Kartenausgabestellen, Kartenproduktion, Zentrales Kartenregister, EU-Informationssystem TachoNet, Betreiber operatives Gesamtsystem, Kundendienst) zur Deckung des damit jeweils verbundenen Aufwandes aufgeteilt. Der Betriebsaufwand wird wiederum ausschließlich über die Einnahmen aus den Kostenersätzen finanziert.

Um den Spielraum für potenzielle Preisanpassungen für Kartenausstellungen zu eruieren, werden derzeit die Berechnungsgrundlagen im System Digitales Kontrollgerät evaluiert. Bei einer allfälligen diesbezüglichen Änderung der Kontrollgerätekartenverordnung sind anstehende Änderungen im Unionsrecht und die damit verbundenen technischen Änderungen im Gesamtsystem entsprechend zu berücksichtigen.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2014-11-17T12:55:17+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	cDyZxWI6v0ahG6PSxegY04r6F/nhNSNGH7EIqh/zBp6hnLvQWRRlu4OI0G4/f5R2QGTMtYeE5tK/QHdaQ3DnUIWIRgshGGRLZdD8hKuQArTBmz9tioJMi6+HbxyQzS4uSp y/8EK5k7p7uREEoajGDwbyJvByxZfDXPR8ZwRG0wM=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	