

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich

KOM(2000) 395 endg.; Ratsdok. 9655/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. Juli 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 21. Juni 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 586/92 = AE-Nr. 922332.

BEGRÜNDUNG

1. ZWECK UND INHALT DES ENTWURFS

a) ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

Ziel des Ökopunktsystems ist es, die NO_x-Emissionen von Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Österreich zu vermindern. In die EU-Rechtsvorschriften floß es als Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs ein¹.

In Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) des Protokolls wird eine Schutzklausel festgelegt, nach der die Zahl der verfügbaren Ökopunkte reduziert wird, wenn die Zahl der von Lastkraftwagen durchgeführten Transitzfahrten in einem Jahr die Zahl des Bezugsjahrs um über 8 Prozent übersteigt. Dies war 1999 der Fall, als sich die Transitzfahrten auf insgesamt 1 706 436 Fahrten beliefen, was einer Überschreitung der Zahl der Fahrten des Bezugsjahrs um 14,57% entspricht.

Gemäß Anhang 5 Absatz 3 des Protokolls wurde der durchschnittliche NO_x-Emissionswert je Lastkraftwagen für das Jahr 2000 berechnet. Daraus läßt sich die revidierte Gesamtzahl der Ökopunkte für das Jahr 2000 errechnen. Diese Gesamtzahl beläuft sich auf 9 546 446 Ökopunkte. Verglichen mit der normalen Zuweisung für 2000 entspricht dies einer Reduzierung um 2 184 552 Ökopunkte – was einer Reduzierung um etwa 350 000 Fahrten gleichkommt.

Die Kommission hat bereits eine Verordnung vorgeschlagen, die die Gesamtzahl an Ökopunkten reduzieren würde. Der gemäß Artikel 16 des Protokolls Nr. 9 eingesetzte Ausschuß hat zu den im Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen keine Stellungnahme abgegeben. In Anwendung des Artikels 16(3) unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen.

b) DER VORSCHLAG DER KOMMISSION

Die Kommission vertritt die Auffassung, daß eine wörtliche Auslegung des Protokolls, die zu einer so starken Reduzierung der Ökopunkte in einem einzigen Jahr führen würde, sehr nachteilige Auswirkungen auf die Wirtschaft der EU insgesamt hätte, da im letzten Vierteljahr 2000 viel zu wenige Ökopunkte für den Transitverkehr zur Verfügung stünden.

Die Kommission schlägt daher vor, die Reduzierung über die verbleibenden 4 Jahre der Geltungsdauer des Ökopunktesystems zu verteilen, mit einer Reduzierung um jeweils 30% in den Jahren 2000 bis 2002 und um die restlichen 10% im Jahre 2003. Eine solche dynamische Auslegung des Protokolls ist nach Ansicht der Kommission im Geiste des Ökopunktsystems, da die erforderliche Verminderung der Emissionen immer noch gewährleistet wäre.

Im Protokoll Nr. 9 werden keinerlei Leitlinien hinsichtlich der Aufteilung der Reduzierung auf die Mitgliedstaaten festgelegt. Die Kommission hat daher

¹ ABl. C 241 vom 29.8.1994, S.361.

vorgeschlagen, daß die Last von denjenigen Mitgliedstaaten getragen werden sollte, deren Güterverkehrsunternehmen zur Überschreitung des Referenzwerts um von 8 % beigetragen haben.

Der Schwellenwert von 108% wurde im Jahre 1999 aus zweierlei Gründen überschritten. Erstens stieg 1999 die Zahl der Transittfahrten von Güterverkehrsunternehmen aus einigen Mitgliedstaaten gegenüber 1997 stark an. Zweitens führten Unternehmen aus einigen Mitgliedstaaten über 108% der Fahrten durch, die ihnen 1991 aufgrund der Bezugzahl zugewiesen worden waren.

Die Kommission schlägt daher vor, diese beiden Kriterien zu kombinieren, um festzulegen, auf welche Mitgliedstaaten die Reduzierung der Ökopunkte verteilt werden soll.

Nach dieser Methodologie müßte die Ökopunkt-Zuteilung von fünf Mitgliedstaaten wie folgt gekürzt werden:

	2000 bis 2002	2003
Belgien	- 11 086	- 3 695
Deutschland	- 220 640	- 73 547
Griechenland	- 4 244	- 1 415
Italien	- 150 387	- 50 130
Österreich	- 247 119	- 82 374
EU-Reserve	- 21 889	- 7 296
Insgesamt	- 655 365	- 218 457

Da die Gefahr besteht, daß es im Jahre 2000 erneut zu einer Überschreitung des Referenzwerts um 8% kommt, und da eine weitere Reduzierung der Ökopunkte nicht wünschenswert wäre, schlägt die Kommission vor, daß der Schwellenwert von 108% im Jahre 2000 ausnahmsweise aufgehoben wird, dieser für die Jahre 2001 bis 2003 jedoch weiterhin gelten sollte.

Der Vorschlag behandelt ferner das Problem der Ökopunkte, die weder genutzt noch an die EU-Reserve zur Neuverteilung zurückgegeben wurden – dabei handelt es sich um etwa 440 000 Ökopunkte im Jahre 1999. Die Kommission schlägt daher vor, daß einem Mitgliedstaat, bei dem zum Ende des "Ökopunkt-Jahres" (d.h. am 31. Januar) mehr als 2 Prozent seiner Ökopunkte ungenutzt bleiben, eine entsprechende Menge seiner Ökopunkquote für das folgende Jahr abgezogen wird, die dann in die EU-Reserve fließt.

2. INHALT DES VORSCHLAGS

Die nachstehenden Artikel sind neu und werden zu folgenden Veränderungen der derzeitigen Lage führen:

Durch Artikel 1 wird Anhang 4 des Protokolls Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs geändert und die Gesamtzahl der in den Jahren 2000 bis 2003 verfügbaren Ökopunkte reduziert.

Durch Artikel 2 wird die Verordnung 3298/94 geändert, um

- zu ermöglichen, daß die Verminderung der Ökopunkte über 4 Jahre verteilt wird,
- den Verteilerschlüssel der Ökopunkte zu ändern, damit die Verminderung unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt wird,
- den Schwellenwert von 108% im Jahre 2000 ausnahmsweise aufzuheben und
- eine Sanktion gegen Mitgliedstaaten mit sehr ineffizienten Verwaltungsverfahren einzuführen.
- Ferner soll die Kommission eine Studie über transalpine kombinierte Verkehrsdienste durchführen.

In Artikel 3 wird das Inkrafttretungsdatum der Verordnung festgelegt.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens,² insbesondere auf Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 16 des Protokolls Nr. 9,

nach dem Verfahren des vorgenannten Protokolls,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt enthält eine spezielle Regelung für den Transit von Lastkraftwagen durch österreichisches Hoheitsgebiet, die sich auf ein System von Transitrechten (Ökopunkte) stützt. Anhang 4 des Protokolls enthält den Verteilungsschlüssel der Ökopunkte an die Mitgliedstaaten.
- (2) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) des Protokolls Nr. 9 trifft die Kommission in Übereinstimmung mit Anhang 5 Nummer 3 geeignete Maßnahmen, sollte die Zahl der Transitarbeiten durch Österreich in einem Kalenderjahr den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert um mehr als 8 v. H. übersteigen.
- (3) Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls enthält eine Regelung für die Berechnung der Zahl von Ökopunkten, die im Falle einer Überschreitung des für 1991 festgelegten Referenzwertes zur Verfügung gestellt werden.
- (4) Der im vorgenannten Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) festgelegte Schwellenwert wurde 1999 überschritten. Die in Anhang 5 Nummer 3 enthaltene Berechnungsmethode wird zu einer Reduzierung der Gesamtzahl der verfügbaren Ökopunkte führen.
- (5) Da es wünschenswert ist, diese Reduzierung schrittweise einzuführen, ist es nicht ratsam, die Reduzierung während zwei aufeinander folgender Jahre (1999 und 2000) durchzuführen. Das Kriterium eines Schwellenwertes von 8% sollte für das Jahr 2000 nicht gelten.
- (6) In Anbetracht der Tatsache, dass das Protokoll Nr. 9 im Lichte der grundlegenden Freiheiten ausgelegt werden muss, die einen integralen Bestandteil des EG-Vertrages bilden, ist es eindeutig, dass die Anwendung der gesamten Reduktion der Ökopunkte ausschließlich auf das Jahr 2000 den unverhältnismäßigen Effekt hätte, den Transitverkehr durch Österreich beinahe zum Erliegen zu bringen; eine derartige

²

ABl. C 241, 29.8.1994, S. 1.

Situation würde sowohl den freien Personenverkehr als auch das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes beeinträchtigen. Aus diesen Gründen wird die Verminderung der Gesamtzahl der Ökopunkte über die verbleibenden vier Jahre von 2000 bis 2003 verteilt, in denen das Transitrechtssystem noch gültig ist.

- (7) Die Verhältnismäßigkeit der Verminderung der Ökopunkte erfordert, daß die Ökopunktkontingente der Mitgliedstaaten gekürzt werden, die am meisten zur Überschreitung des Referenzwerts von 8% beigetragen haben, so daß die angestrebte Gesamtverminderung erreicht wird. Hierzu ist eine Überarbeitung des Schlüssels für die Verteilung der Ökopunkte unter den Mitgliedstaaten erforderlich.
- (8) Um eine optimale Nutzung der verfügbaren Ökopunktezahl zu gewährleisten, sind Maßnahmen zu treffen, damit die Mitgliedstaaten verstärkt dazu bewegt werden, ungenutzte Ökopunkte an die Kommission zur Neuverteilung zurückzugeben.
- (9) Die intensive Nutzung von Schienenfracht im kombinierter Güterverkehr, insbesondere der "rollenden Landstrasse" ist umweltfreundlicher als Strassenfracht und kann helfen, den Druck auf die Anzahl der verfügbaren Ökopunkte abzuschwächen. Die effizientere Verwendung des kombinierten Güterverkehrs, insbesondere durch Überprüfung des Systems der Platzreservierung, muß vordringlich gefördert werden. Die Auswirkungen eines derartigen Ansatzes müssen überwacht werden.
- (10) Anhang 4 des Protokolls Nr. 9 und die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 3298/94, geändert durch die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1524/96, sind entsprechend zu ändern.
- (11) Der gemäß Artikel 16 des Protokolls Nr. 9 eingesetzte Ausschuß hat zu den im Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen keine Stellungnahme abgegeben. In Anwendung des Artikels 16(3) unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang 4 des Protokolls Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Norwegens, Österreichs, Finnlands und Schwedens wird wie folgt geändert:

"Jahr	Prozentsatz der Ökopunkte	Ökopunkte für die EU-15
2000	47.0%	11 075 633
2001	45.7%	10 769 402
2002	42.0%	9 897 822
2003	39.1%	9 204 031

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 6 Absatz 2 zweiter Unterabsatz erhält folgende Fassung:

"Unter den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) des Protokolls Nr. 9 genannten Bedingungen wird die Zahl der Ökopunkte vermindert. Die Verminderung wird nach der in Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls festgelegten Methode berechnet. Die so berechnete Verminderung der Ökopunkte wird über mehrere Jahre verteilt.

Da diese zusätzliche Verminderung schrittweise und erstmalig Mitte des Jahres 2000 zu erfolgen hat, gilt Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) für dieses Jahr ausnahmsweise nicht."

2. Dem Artikel 7 wird folgender Absatz angefügt:

"3. Die Kommission hält jedes Jahr die Zahl der jedem Mitgliedstaat zugeteilten Ökopunkte fest, die zum 1. Februar für den Verbrauch im vorausgegangenen Jahr gültig waren, jedoch nicht verbraucht wurden und der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 nicht zurückgegeben worden sind. Entspricht die Anzahl der nicht verbrauchten Ökopunkte mehr als 2 v.H. der einem Mitgliedstaat zugeteilten Ökopunkte, zieht die Kommission dem Mitgliedstaat eine entsprechende Anzahl von Ökopunkten von der ihm für dieses Jahr zugeteilten Anzahl von Ökopunkten ab. Diese Ökopunkte werden der für dieses Jahr bestehenden Gemeinschaftsreserve hinzugefügt."

3. Der nachfolgende Artikel 14b wird eingefügt :

Artikel 14b

Die Kommission wird die von Österreich und von anderen Mitgliedstaaten gesetzten Maßnahmen überwachen, die darauf abzielen, die Dienstleistungen im alpenquerenden kombinierten Güterverkehr zu verbessern. Ein erster Bericht wird von der Kommission im Jahr 2001 erstellt werden.

4. Anhang D erhält folgende Fassung:

"Anhang D

VERTEILUNG DER ÖKOPUNKTE 2000-2003

Land	2000	2001	2002	2003
I	3 708 155	3 607 430	3 320 751	3 049 101
D	3 429 844	3 334 550	3 063 329	2 858 568
A	1 386 563	1 343 917	1 222 539	1 229 820
NL	934 373	909 981	840 560	750 500
GR	453 485	441 536	407 528	366 239
DK	306 414	298 415	275 649	246 115
B	234 802	228 383	210 114	193 805
UK	64 309	62 630	57 852	51 654
S	57 042	55 553	51 315	45 817
F	37 829	36 841	34 031	30 385
LUX	37 829	36 841	34 031	30 385
SF	34 986	34 072	31 473	28 101
E	9 079	8 842	8 167	7 292
IRL	7 566	7 368	6 806	6 077
P	3 026	2 947	2 722	2 431
EU RESERVE	370 331	360 096	330 955	307 741
INSGESAMT	11 075 633	10 769 402	9 897 822	9 204 031

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

29.09.00**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich

KOM(2000) 395 endg.; Ratsdok. 9655/00

Der Bundesrat hat in seiner 754. Sitzung am 29. September 2000 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat stellt fest, dass die beschlossene Kürzung des deutschen Kontingents der Ökopunkte zu einer erheblichen Behinderung des Warenaustausches in der Gemeinschaft und zu einer Gefährdung von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe und in der Transportwirtschaft führen wird. Der Bundesrat hält eine Kürzung des deutschen Ökopunktekontingents im vorgesehenen Ausmaß für völlig unverhältnismäßig. Im Übrigen ist es im Hinblick auf das Bestreben, Transporte auf die Schiene zu verlagern, nach Auffassung des Bundesrates auch aus ökologischen Gründen kontraproduktiv, wenn Transportunternehmer anderer Länder - wie etwa aus Portugal -, die systembedingt noch über ausreichende Ökopunkte verfügen, die von den deutschen Unternehmern nicht mehr ausführbaren Transporte zu einem großen Teil übernehmen würden.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, alle Mittel zu ergreifen, um die Kürzung des Ökopunktekontingents zu verhindern.

2. Insbesondere hält es der Bundesrat für erforderlich, dass die Bundesregierung alle rechtlichen Schritte gegen die beschlossene Kürzung des deutschen Ökopunktekontingents ergreift und beim Europäischen Gerichtshof vor allem auch vorläufigen Rechtsschutz in Anspruch nimmt. Die EU-Rechtswidrigkeit der Kommissionsmaßnahme ergibt sich nach Auffassung des Bundesrates insbesondere aus folgenden Gesichtspunkten:

- Die von der Kommission bei der Verteilung der Ökopunkte für das letzte Drittel des Jahres 2000 bereits in Vollzug gesetzte Kürzung der Ökopunkte ist schon deshalb rechtswidrig, weil eine entsprechende Verordnung bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Kraft ist und damit keine Rechtsgrundlage für die Kürzung besteht.
- Eine Kürzung des deutschen Ökopunktekontingents um rund 35 % bis zum Jahre 2003 ist in Anbetracht einer Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl um lediglich 6 % im Jahr 1999 völlig unverhältnismäßig.
- Die auf das Protokoll Nr. 9 der Beitrittsakte Österreichs gestützte Kürzung des Ökopunktekontingents verstößt gegen die in der Beitrittsakte Österreichs und dem EG-Vertrag gleichermaßen gewährleisteten elementaren Grundfreiheiten des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs und damit gegen höherrangiges Recht.
- Die vorgesehene Kürzung des Ökopunktekontingents erscheint schon deshalb unzulässig, weil die durch das Ökopunktesystem bewirkte Reduktion der Schadstoffemissionen von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich heute bereits 51 % beträgt und daher das Gesamtziel einer Schadstoffreduktion von 60 % bis zum Jahre 2003 auch ohne Kürzung des Ökopunktekontingents mit hoher Wahrscheinlichkeit erreicht wird.
- Die Überschreitung der höchstzulässigen Fahrtenzahl von 108 % bezogen

auf 1991 war nur wegen des unerwartet hohen Einsatzes umweltfreundlicher Fahrzeuge gerade auch durch deutsche Transportunternehmer möglich. Diese Bemühungen der Transportwirtschaft um umweltfreundliches Verhalten werden mit der beschlossenen Kürzung des Ökopunktekontingents nicht nur nicht honoriert, sondern im Gegenteil bestraft.

- Die einzelnen Regelungen über die Kürzung der Ökopunkte sind in sich widersprüchlich und nicht praktikabel, so dass sie sich einer unmodifizierten Anwendung schlichtweg entziehen.
- Die Kommission hat keine Rechtsgrundlage für eine Differenzierung der Verminderung des Ökopunktekontingents nach Mitgliedstaaten und damit für eine überproportionale Kürzung für Deutschland von rund 35 % statt 19 %. Ein solches Verfahren ist im Protokoll Nr. 9 der Beitrittsakte Österreichs nicht vorgesehen.
- Da der in der Beitrittsakte Österreichs ebenfalls vereinbarte Ausbau des Schienennetzes durch Österreich nicht in ausreichendem Maß erfolgt ist, sind die zur vollständigen Vermeidung von Beeinträchtigungen des freien Warenverkehrs vorgesehenen Verlagerungen des Straßenverkehrs auf die Schiene nicht hinreichend möglich. Die erforderlichen Ersatzkapazitäten können kurzfristig nicht bereitgestellt werden. Die Voraussetzungen der Beitrittsakte Österreichs für eine Kürzung des Ökopunktekontingents sind damit nicht erfüllt.
- Der durch die Kommissionsmaßnahme bewirkte Eingriff in den freien Warenverkehr führt für zahlreiche Unternehmen zur Existenzgefährdung und bedeutet damit einen unzulässigen Eingriff in deren eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb.
- Seit dem Beitritt Österreichs zur EG haben sich die tatsächlichen

Verhältnisse durch Globalisierung, zunehmendes Wirtschaftswachstum und zunehmenden Handel unvorhersehbar so stark verändert, dass insoweit die Geschäftsgrundlage für eine Kürzung des Ökopunktekontingents entfallen ist.

- Die Berechnung der Kürzung des Ökopunktekontingents ist fehlerhaft, da beim Fahrzeugbestand künftige weitere Verbesserungen des Emissionsverhaltens zugrundegelegt sind, die in Anbetracht der bereits über Erwarten erzielten Verbesserungen nicht erreichbar sind. Bei zutreffenden Berechnungen ergäbe sich eine Kürzung des Ökopunktekontingents von lediglich 11 % statt 19 %.

Sofern eine Aufhebung der Kürzung des Ökopunktekontingents nicht erreicht werden kann, müsste zumindest über den Entfall der Differenzierung nach Mitgliedstaaten und die zutreffende Bewertung des Fahrzeugbestandes für Deutschland eine Reduzierung der Kürzung von 35 % auf 11 % erfolgen.

3. Der Bundesrat begrüßt hingegen die Vorschläge der Kommission zur Überwachung derjenigen Maßnahmen, die geeignet sind, den alpenquerenden kombinierten Rad-/Schiene-Güterverkehr zu verbessern.
4. Der Bundesrat fordert die Bahngesellschaften der beteiligten Staaten auf, im Hinblick auf den zu erwartenden Mangel an Ökopunkten ab Herbst diesen Jahres nunmehr schnellstmöglich die zur Verlagerung des Transportaufkommens auf die Schiene notwendigen Kapazitäten zu schaffen.

Er stellt fest, dass bislang deutlich zu wenig getan wurde, um den Schienengüterverkehr über den Brenner zu verbessern und damit zu einer echten Alternative zum Straßengüterverkehr zu machen. Er hält die Gründung einer internationalen Eisenbahngesellschaft für den einheitlichen Betrieb des Schienengüterverkehrs auf der Strecke von München nach Verona für notwendig, um das Angebot auf der Schiene in qualitativer und preislicher

Hinsicht deutlich zu verbessern und somit die Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße zu steigern.

Nach Auffassung des Bundesrates ist der Ausbau der Schienenstrecke München – Verona zu einer Hochleistungsstrecke mittelfristig zwingend erforderlich. Hierzu gehört neben dem Bau des Brenner-Basistunnels auch der Ausbau der Zulaufstrecken. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den Ausbau der deutschen Zulauf- und Entlastungsstrecken zügig in Angriff zu nehmen. Zudem muss der Ausbau der Zulaufstrecken auf deutscher Seite zum Gotthard-Tunnel als Verbindung in das oberitalienische Industriedreieck zügig in Angriff genommen werden.