

18.09.00**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - Vkzu **Punkt** der 754. Sitzung des Bundesrates am 29. September 2000

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 federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

U
(bei
Annahme
entfallen
die Ziffern
2 bis 7)

1. Der Bundesrat lehnt, gestützt auf das Protokoll Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Österreichs und die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994, den Vorschlag des Rates ab, die erforderliche Reduzierung der Ökopunkte zeitlich im Verhältnis 30 : 30 : 30 : 10 zu strecken.

Der Bundesrat hält unter Erwägung umweltrelevanter Gesichtspunkte allenfalls eine Streckung der Reduzierung der Ökopunkte auf zwei Jahre, d. h. jeweils 50 % in den nächsten zwei aufeinander folgenden Jahren, für vertretbar.

Ausgeliefert am 19. SEP. 2000

EU
Vk

2. 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 Ökopunktekongingents 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 Ökopunktekongingents zu verhindern.

EU
Vk

3. Insbesondere hält es der Bundesrat für erforderlich, dass die Bundesregierung alle rechtlichen Schritte gegen die beschlossene Kürzung des deutschen Ökopunktekongingents 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 Ökopunktekongingents um rund 35 % bis zum

Jahre 2003 ist in Anbetracht einer Überschreitung der zulässigen Fahrtenzahl um lediglich 5 % im Jahr 1999 völlig unverhältnismäßig.

EU
Vk

4. - 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.

EU
Vk

5. - 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.
- 6. - 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.
- 7. - 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 %.

EU
VK

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.

EU
U 8. Der Bundesrat begrüßt hingegen die Vorschläge der Kommission zur Überwachung derjenigen Maßnahmen, die geeignet sind, den alpenquerenden kombinierten Rad-/Schiene-Güterverkehr zu verbessern.

EU
Vk 9. 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.