

1424/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1398/J-NR/1996, betreffend ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile für Liechtensteiner Frächter, die die Abgeordneten Mag. Stadler, Rosenstingl und Kollegen am 30. Oktober 1996 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten: 1 und 3 bis 6, 8 und 12:

Ist Ihnen bekannt, daß Liechtensteinische Frächter seit geraumer Zeit auftreten, als wären sie den österreichischen Frächtern hinsichtlich Konzession-, CEMT- und Zollbestimmungen gleichgestellt?

Haben Sie für liechtensteinische Frächter eine Ausnahme im Sinne des § 7 Güterbeförderungsgesetz erlassen ?

Wenn ja, wie begründen sie das diesfalls vorgeschriebene österreichische Interesse ?

Wenn nein, auf welcher Rechtsgrundlage erfolgen diese Transporte?

Warum wird es den Liechtensteinischen Frächtern - entgegen den einschlägigen CEMT-Bestimmungen - nicht verwehrt, Drittlandtransporte ohne Berührung ihres Staatsgebietes durchzuführen ?

Mit welcher genauen Begründung und Legitimation erfolgte diese Auskunft ?

In welcher Form werden die Betroffenen für die erlittenen Nachteile entschädigt ?

Antwort:

Die Sach- und Rechtslage der bilateralen Beziehungen zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Republik Österreich im Bereich des Straßengüterverkehrs stellt sich wie folgt dar:

Im Hinblick auf die generelle Rechtslage ist in diesem Zusammenhang auszuführen, daß der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr in Österreich gemäß den Bestimmungen des österreichischen Güterbeförderungsgesetzes geregelt wird. Diesen Bestimmungen zufolge ist die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern in das, aus dem oder durch das Bundesgebiet Österreichs außer Inhabern von Konzessionen gemäß § 2 österreichischem Güterbeförderungsgesetz auch Unternehmern gestattet, die zur Straßengüterbeförderung in einem anderen Staat zugelassen sind. Grenzüberschreitende Straßengüterverkehrsbeförderungen aus, nach oder durch Österreich erfolgen demgemäß entweder

- a) auf Basis einer gesonderten Bewilligung des Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ("§7-Genehmigung") oder
- b) auf Basis einer ausdrücklichen Anordnung (Verordnung) des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, wonach diese Verkehre ohne Bewilligung durchgeführt werden können, Voraussetzung dafür ist das Prinzip der Gegenseitigkeit oder wenn österreichische Wirtschaftsinteressen dies rechtfertigen (§ 7 Abs. 6 GütbefG) oder
- c) auf Basis einer bilateralen zwischenstaatlichen Vereinbarung oder
- d) auf Basis des Protokolls Nr. 9 des Beitrittsvertrages zur EU.

Bis zum Inkrafttreten der EU-Verordnung 31 18/93/EWG (ab 1. 1. 1997 gemäß Art. 13 Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages zur EU) besteht ein grundsätzliches Kabotageverbot in Österreich.

Was die spezifische Rechtsgrundlage der konkreten bilateralen Beziehungen mit Liechtenstein betrifft, so ist hierzu folgendes festzuhalten: Der bilaterale Straßengüterverkehr zwischen Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein erfolgt auf der Grundlage des Notenwechsels zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein über die

Handels- und Verkehrsbeziehungen vom 22. April 1920 (BGBl. Nr. 136/1921) in der Fassung des Notenwechsels zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein vom 30. Dezember 1921 über die Abänderung des Notenwechsels vom 22. April 1920 (BGBl. Nr. 17/1922) und der Kundmachung vom 17. Mai 1924 über das handelspolitische Verhältnis zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein (BGBl. Nr. 161/1924) sowie des Handelsvertrages zwischen Österreich/Ungarn und der Schweiz vom 9. März 1906 (Reichsgesetzblatt Nr. 156/1906) und des Handelsvertrages zwischen Österreich und der Schweiz vom 6. Jänner 1926 (BGBl. Nr. 54/1926).

Demgemäß ist der Straßengüterverkehr nach, durch und aus den beiden Staatsgebieten seit mehr als 70 Jahren liberalisiert. Die Kabotage ist grundsätzlich verboten. Die im genannten Abkommen von 1922 in der derzeit genannten Fassung getroffene Festlegung (Liberalisierung) dürfte nicht zuletzt aufgrund der besonderen geographischen Situation und Größe des Landes sowie Umfangs der Verkehrsbeziehungen erfolgt sein. Daß Liechtenstein in diesem Sinne eine gewisse "Sonderstellung" einnimmt, kommt auch darin zum Ausdruck, daß jüngst selbst vom EWR-Rat im Zusammenhang mit dem EWR-Beitritt Liechtensteins (Mai 1995) mit genau dieser Begründung durch gesonderte Erklärungen in bestimmten Bereichen dieser besonderen Situation Rechnung getragen wurde.

Ungeachtet der oben genannten zwischenstaatlichen Vereinbarung basieren die derzeitigen bilateralen Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich und Liechtenstein auch auf einer seit über 70 Jahren reziproken Praxis, die bis dato von keiner Seite in Frage gestellt wurde. Es ist daher davon auszugehen, daß die bilateralen Straßengüterverkehrsbeziehungen zwischen Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein auf der Grundlage einer sowohl schriftlichen als auch durch konkludentes Verhalten bestätigten Vereinbarung im Sinne des §8 GütbefG. erfolgen. Diese Auffassung wird auch vom BKA/Verfassungsdienst sowie BMA/Völkerrechtsbüro geteilt.

Ungeachtet der vorstehenden Ausführungen hinsichtlich der Frage einer vertraglichen Grundlage, würde selbst unter der hypothetischen Annahme, daß eine derartige vertragliche Vereinbarung nicht bestünde, davon auszugehen sein, daß in Folge der seit nunmehr mehr als

70 Jahren unwiderrprochen geübten Praxis eine deartige Vereinbarung völkergewohnheitsrechtlich entstanden wäre. Hierzu darf folgendes ausgeführt werden:

Zur Frage, welche Voraussetzungen vorliegen müssen, um die Geltung einer Norm des Völkergewohnheitsrechtes (VGR) feststellen zu können, sind von Wissenschaft und Lehre bestimmte Theorien entwickelt worden (zB. Kelsen, Guggenheim, Zemanek, Verdross-Simma etc.). Nach der Vertragstheorie kann VGR auch durch einen stillschweigenden Vertrag (pactum tacitum) zustande kommen. Nach der Anerkennungstheorie kann VGR auch dadurch entstehen, daß der geübten Staatenpraxis zunächst eine präexistente Norm zugrunde liegt, die dann durch die ihr entsprechende Übung - aber ohne opinio iuris sive necessitatis und ohne Schöpfungswillen - zu einer Gewohnheitsrechtnorm gestaltet wird. In der Literatur wird festgestellt, daß insbesondere diese beiden genannten Theorien oftmals miteinander verbunden werden. Somit entsteht VGR durch einen stillschweigenden Vertrag selbst dann, wenn Staaten eine Norm in der Überzeugung anwenden, dazu rechtlich verpflichtet zu sein. Darüberhinaus kann VGR zufolge der Theorie des diritto spontaneo sogar spontan im Rechtsbewußt sein der Staaten entstehen und werden durch die Übung lediglich in ihrer Geltung bestätigt. Nach der von Kelsen - zunehmend h.L. - geprägten Lehre wird VGR in der Regel! durch eine gleichförmige Übung mit allmählich hinzutretenden Rechtsüberzeugung gebildet. In jüngerer Zeit wurde die Vertragstheorie m.u. zur Konsenttheorie weiterentwickelt, wonach eine Norm des VGR auch durch eine einseitige Setzung eines bestimmten Verhaltens eines oder mehrerer Staaten entstehen kann, wenn dieses Verhalten in der Folge entweder durch ausdrückliche Zustimmung, konkludente Handlungen oder bloße Hinnahme seitens des/der betroffenen Staates/n, also durch einen schließlichen Konsens, der seinen Ausdruck in einer allgemeinen Übung findet, zum Inhalt einer vgr. Norm wird.

Vorstehend dargelegte Theorien beziehen sich sowohl auf die Frage des Entstehens von allgemeinen VGR aber auch von particulärem VGR. So hat der IGH im Fall des Right of Passage over .. Territory (ICJ .Reports 1960, S 39) festgestellt: "the Court sees no reason why long continued practice between two States excepted by them as regulating their relations should not form the basis of mutual rights and obligations between the two states. In der

Lehre gibt es zudem auch Meinungen die in derartigen Fällen sogar den Abschluß eines durch konkludente Handlungen entstandenen völkerrechtlichen Vertrages annehmen. Aus den vorstehenden Ausführungen ist somit zusammenfassend festzuhalten, daß selbst für den Fall der Annahme, daß zwischen Österreich und Liechtenstein keine schriftliche vertragliche Regelung (mehr) bestünde, in Folge der seit mehr als 70 Jahren geübten gegenseitigen und un widersprochenen Praxis jedenfalls eine Norm basierend auf (zumindest particulärem) VGR entstanden wäre und somit die bilateralen Verkehrsbeziehungen ihre "Rechtsgrundlage" jedenfalls im VGR finden würden.

Der Vollständigkeit halber darf im Zusammenhang mit den von Ihnen angeführten CEMT-Bestimmungen angemerkt werden, daß Liechtenstein kein Mitgliedsland der CEMT ist und somit CEMT Richtlinien keine Anwendung auf Verkehre mit dem Fürstentum Liechtenstein finden können.

Somit ist die von Ihnen gemachte Behauptung der "völligen Verkennung der Rechtslage" entschieden zurückzuweisen. Die vom Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst im Bereich des Straßengüterverkehrs Österreich/Liechtenstein geübte Vorgangsweise beruht auf rechtmäßigen Grundsätzen.

2, 9 und 13: Halten Sie es verkehrs- und Wirtschaftspolitisch für tragbar, diesen Zustand zu dulden, zumal die Liechtensteiner in mehrererlei Hinsicht (Umweltauflagen, Steuerrecht, ...) gegenüber den unmittelbar benachbarten Vorarlbergern bevorzugt sind?

Ist Ihnen bewußt, daß diese Auskunft zu massiven Wettbewerbsnachteilen für die vorarlberger Frächter führte ?

Sind Sie bereit, unverzüglich dafür zu sorgen, daß die ungerechtfertigte Bevorzugung der Liechtensteinischen Frächter in Hinkunft unterbunden wird, wenn nein, warum nicht ?

Antwort:

Die infolge der - wie vorstehend ausführlich dargelegt - gegebenen Rechtsgrundlagen vereinbarte Genehmigungsfreiheit (Liberalisierung) dieser Verkehre basiert zudem auf dem Prinzip der vollen Gegenseitigkeit. Aufgrund dieser vollen Reziprozität gelten sowohl für Liechtensteiner wie auch für österreichische Unternehmer dieselben Marktzugangsregelungen bzw. dieselben Vorteile und Wettbewerbsbedingungen bei der Ausübung dieser Verkehrsdienste. Darüberhinaus ist an dieser Stelle besonders zu betonen, daß bis Ende 1 995 die gegenständliche Vereinbarung bzw. geübte Praxis von keiner Seite (Staaten, Interessenvertretungen, insb. jedoch auch nicht von der Vorarlberger Frächterschaft selbst) in Zweifel gezogen, oder ein Interesse an einer Abänderung bekundet wurde.

In diesem Zusammenhang darf darüber hinaus auf folgende Sach- und Rechtslage hingewiesen werden: Für den Bereich des bilateralen Straßengüterverkehrs (bilaterale Kontingente) zwischen den EU-Mitgliedstaaten bestimmt Artikel 12 Abs. 2 des Protokolls Nr.9 eine schrittweise Liberalisierung dieser bestehenden Kontingente bis zum 1. Jänner 1997. Auch gegenüber dem Fürstentum Liechtenstein hat Österreich spätestens mit 1.1.1997 dieses Prinzip voll zu verwirklichen. Auch muß darauf hingewiesen werden, daß schon derzeit aufgrund dieser von Österreich mit den EU- Mitgliedstaaten gemäß dem obzitierten Artikel zu setzenden Liberalisierungsmaßnahmen de facto keine Engpässe in diesem Bereich des Dienstleistungsverkehrs bestehen. Daher kann auch von einer möglichen Schlechterstellung österreichischer Frächter gegenüber Liechtensteinischen Frächtern (für die gegenüber den Mitgliedstaaten der EU ab dem Eintritt Liechtensteins in den EWR am 1.Mai 1995 die relevanten gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen gelten) innerhalb der EU/EWR nicht gesprochen werden.

Inwieweit EU-rechtlich aufgrund des Inkrafttretens des Protokolls Nr.9 mit 1.1.1995 und der damit im Zusammenhang stehenden Erklärung Nr. 21 des Beitrittsvertrags zusätzliche oder die gegenständliche Situation ändernde Regelungen im Verhältnis Österreich/Liechtenstein erforderlich sind (zB.Ökopunktpflicht für Liechtenstein), wird seitens der Europäischen Kommission festzulegen sein.

7,10 und 1 : Wie beurteilen sie die Tatsache., daß das Verkehrsministerium über Fr. Ur. Pösel auf Anfrage der österreichischen Finanzbehörde mitgeteilt hat, daß die fraglichen Vorgänge rechtens seien, womit sich auch die ansonsten auftretenden zollrechtlichen Probleme - zu ungunsten der österreichischen Steuerzahler - erledigen ?

Welche Konsequenzen werden Sie aus dieser folgenschweren rechtswidrigen Handlung Ihrer Mitarbeiterin Dr. Pösel ziehen ?

Wurde diese rechtswidrige Auskunft von Ihrem zuständigen Vorgängern als Verkehrsminister gedeckt, wenn ja, in welcher Form erfolgte diese Deckung ?

Antwort:

Ihre Behauptung, daß "führende Beamte des Verkehrsministeriums mit Deckung des Ministers halb- oder unwahre Auskünfte erteilen", ist entschieden zurückzuweisen. Der durch nichts begründete Vorwurf einer rechtswidrigen Handlung von Frau Dr. P. stellt eine Schädigung des Ansehens von Frau Dr. P. in der Öffentlichkeit dar. Ich finde es bedenklich, das Instrument der parlamentarischen Anfrage dazu zu benützen, um das Ansehen eines unbescholtenen Staatsbürgers in der Öffentlichkeit zu schädigen. Dies umso mehr, als Frau Dr. P. als einfache Staatsbürgerin den anfragenden Abgeordneten, die diese Anfrage im Rahmen ihrer parlamentarischen Immunität gestellt haben, nicht auf derselben Ebene entgegen kann. Der Vollständigkeit halber möchte ich noch darauf hinweisen, daß die von Ihnen in Ihrer Anfrage erwähnte Strafanzeige vom 7.7.1995. gegen Dr. P.,Dipl.Ing. H. und Bundesminister Mag. K. mit 23.8.1996 von der Staatsanwaltschaft Wien eingestellt wurde, da "kein Grund zu einer strafgerichtlichen Verfolgung gegeben war".