

1916/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1930/J-NR/1997, betreffend Drittlandtransporte, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 6. Februar 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1.,5.,6.,7.,10. Seit wann wußte man im Verkehrsministerium von den Auswirkungen der EU-Verordnung 881/92 vom 26.3.1992?

Warum wurden dann kein Verträge mit Deutschland, Italien und den anderen zehn EU-Mitgliedstaaten abgeschlossen?

Mit welchen Mitgliedstaaten laufen Verhandlungen? Wie weit sind diese gediehen?

Wann kann mit einem endgültigen Abschluß der Verhandlungen mit den einzelnen Mitgliedsstaaten gerechnet werden?

Warum wurden die notwendigen bilateralen Verträge nicht rechtzeitig ausgehandelt?

Antwort:

Die Frage der Drittlandverkehre ist Teil der Kontingentpolitik meines Ressorts und daher als Teil der österreichischen Verkehrspolitik zu sehen, die von der Bundesregierung festgelegt und mitgetragen wird. Ein Ziel der Kontingentpolitik ist es, einen Interessensausgleich zwischen den berechtigten Anliegen der Bevölkerung auf Schutz ihrer Gesundheit und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Straßen-

verkehrs und der Wirtschaft zu finden. Für den Straßengüterschwerverkehr bedeutet dies, den Verkehr auf eine Weise zu bewältigen, die einerseits die Belastungen für die Menschen und Umwelt auf einem so niedrigen und akzeptablen Niveau wie möglich hält bzw. in jenen Fällen, in denen diese Akzeptanzgrenze bereits überschritten ist, diese Belastungen zu reduzieren. Ein grundlegendes Prinzip der Bundesregierung ist es in diesem Zusammenhang, den Straßengüterschwerverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene, Schiff und Kombiverkehr zu verlagern bzw. entsprechende Anreizsysteme (zB. Nutzervorteile) zu schaffen, um derartige Verkehrsmittel zu benützen. Die dargelegten Grundsätze sind daher auch bei der Frage der sogenannten "Drittlandverkehre" zu berücksichtigen.

Aus verkehrspolitischer Sicht ist zur Problematik der Drittlandverkehre folgendes auszuführen:

Zunächst ist hierbei insbesondere zu beachten, daß derartige Verkehre seit Jahrzehnten nur mit Genehmigung und mit der Maßgabe des Transitierens des Zulassungslandes möglich waren. Dies galt sowohl für österreichische Frächter als auch für die Frächter der jeweiligen Partnerländer, wobei eine Abweichung von diesem Prinzip nur aufgrund besonderer Gegebenheiten (zB. geographische Lage und Größe wie im Falle Luxemburgs) vereinbart wurde. Ein rigoroses Abgehen von diesem Prinzip würde zu einem Anziehen zusätzlicher Verkehre führen, da ausländische LKW aufgrund dieser jahrzehntelang geübten Praxis und geltenden Vereinbarungen bis dato nicht direkt von Österreich in einen anderen Staat als ihren eigenen Transporte durchführen konnten. Eine Vervielfachung dieses Verkehrsaufkommens, mit all den damit verbundenen negativen Folgen für Mensch und Umwelt, wäre die Folge. Dies insbesondere auch aufgrund des Umstandes einer mit zu bedenkenden möglichen Präjudizwirkung für andere EU/EWR-Staaten, die von Österreich im Falle eines Verzichtes Österreichs auf das Gebot der Heimatberührung zB. gegenüber Deutschland, auch eine derartige Regelung verlangen könnten. Aufgrund der geographischen Lage Österreichs ist in diesem Zusammenhang auch durchaus in Betracht zu ziehen, daß in diesem Falle bilaterale Fahrten zwischen Österreich und Drittländern, die bis dato von österreichischen Frachtern durchgeführt wurden, sukzessive von EU/EWR-

Frächtern als Anschlußfahrt übernommen werden könnten. Überdies sind bei Drittlandverkehren auch Kontrollfragen miteinzubeziehen und mögliche Quellen von Umgehungs-Transitverkehren hintanzuhalten

Auch wenn es das Bestreben des BMWV ist, den Status Quo im Bereich der Drittlandfahrten österreichischer Beförderer zwischen EU/EWR-Mitgliedsländern und sogenannten Drittländern (die nicht EU/EWR-Mitgliedsländer sind) weitestgehend zu wahren, so kann eine derartige Vereinbarung nur im Rahmen und in Übereinstimmung mit den österreichischen verkehrspolitischen Grundsätzen geschlossen werden. Einer Vereinbarung, auch im Bereich der Drittlandverkehre, der für Österreich inakzeptable Forderungen der Vertragspartner entgegenstehen, weil für die österreichische Bevölkerung und Umwelt aber auch österreichischen Beförderer negative verkehrspolitische Konsequenzen nach sich ziehend, kann Österreich nicht zustimmen.

Aus rechtlicher Sicht ist zu bemerken, daß die EG-Ratsverordnung 881/92 vom 26. März 1992 für derartige Beförderungen aus einem anderen EU-Mitgliedstaat in einen nicht der Gemeinschaft angehörigen Drittstaat keine gesonderten Vorschriften enthält, sondern diese ausdrücklich dem nationalen Regelungsbereich bzw. bilateralen Vereinbarungen zwischen den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten vorbehält. Insofern ist die in Ihrer Anfrage enthaltene Aussage, „dieses sieht ein Verbot für Drittlandtransporte vor“, unzutreffend. Auch ist die genannte EG-Verordnung für Österreich nicht bereits mit Inkrafttreten des EU-Beitrittsvertrages verbindlich geworden. Aufgrund des Artikel 12 des Protokolls Nr.9 zum Beitrittsvertrag Österreichs zur EU wurde hinsichtlich der EG-Verordnung 881/92 eine Übergangsfrist bis zum 1. Jänner 1997 festgelegt. Daher waren die Beförderungen, die österreichische Transporteure zwischen einem anderen EU-Mitgliedstaat und einem nicht EU-Staat oder Transporteure eines anderen EU-Mitgliedstaates zwischen Österreich und einem Nicht-EU-Staat durchführen, bis zum 31. Dezember 1996 in die bilateralen Kontingentsysteme integriert. Die Frage der operativen Vorgangsweise, ob und mit welchen

Staaten derartige Drittlandverhandlungen geführt werden, erfolgte in Koordination mit den betreffenden Interessensvertretungen. Demnach wurden mit allen in diesem Zusammenhang relevanten EU-Mitgliedstaaten rechtzeitig entsprechende Verhandlungen geführt. Darüber hinaus ergab sich deshalb kein Erfordernis, da im Hinblick auf das geringe Aufkommen diese Beförderungen problemlos mit Hilfe der Genehmigungen aus dem multilateralen Kontingent der Europäischen Verkehrskonferenz abgewickelt werden können.

Mit Deutschland wurde vorerst eine Übergangsregelung bis 31. März 1997 vereinbart, die es den österreichischen Frächtern ermöglichte, ihre bisherigen Drittlandbeförderungen auch weiterhin durchzuführen. Die endgültige Vereinbarung wurde am 21. März 1997 geschlossen. Hinkünftig können österreichische Frächter auf Basis der Gemeinschaftslizenz und unter Beibehaltung des Prinzips der Heimatberührung Drittlandverkehre durchführen.

2.,3.,4.,8.,9.,11. Wieviel heimische Frächter führen Drittlandtransporte durch?

Wie hoch ist der damit erwirtschaftete Devisenanteil?

Ist die österreichische Bundesregierung an der Aufrechterhaltung dieser österreichischen Dienstleistungen im EU-Ausland interessiert?

Welche Möglichkeit sieht die österreichische Bundesregierung, daß die österreichischen Frächter ihre laufenden Aufträge im Drittlandtransportgeschäft erfüllen können und damit ihre Kundenbeziehungen nicht verlieren?

Wenn österreichische Transporteure Aufträge aufgrund rechtlicher Bestimmungen nicht ausführen können, verlieren sie nicht nur die Einnahmen aus diesem Geschäft, sondern auch den Kundenstock. Sie erleiden damit Schaden durch Verdienstentgang und Schaden am Geschäftswert.

Hätte die österreichische Bundesregierung rechtzeitig Verträge ausgehandelt, wären diese Schäden nicht eingetreten. Steht die österreichische Bundesregierung für ihr Versäumnis gerade, können also die direkt geschädigten heimischen Frächter mit Schadenersatzzahlungen rechnen?

Werden personelle Konsequenzen aus diesem Versäumnis gezogen?

Wenn ja: Welche? Wenn nein: Warum nicht?

Antwort: -

Wie bereits ausgeführt, ist es sicherlich auch ein Anliegen der österreichischen Verkehrspolitik, die Wirtschaftsbeziehungen mit den österreichischen Nachbarstaaten zu fördern und entsprechende Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Dies kann jedoch nicht in einer - wie offensichtlich von Ihnen gefordert - progressiven Kontingentliberalisierung oder der Annahme verkehrspolitisch inakzeptabler Forderungen, die unweigerlich zu dramatischen Straßengüterverkehrszunahmen führen würden, resultieren.

An dieser Stelle ist auch darauf hinzuweisen, daß das österreichische Güterbeförderungsgesetz im Zusammenhang mit derartigen zwischenstaatlichen Vereinbarungen die Berücksichtigung der verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie des Schutzes der Bevölkerung und Umwelt normiert. Im Sinne dieses somit gesetzlich gebotenen Interessensausgleiches und geforderten Güterabwägung zwischen den berechtigten Anliegen, die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen prognostizierter Straßenverkehrszunahmen zu schützen und den wirtschaftlichen Interessen, müssen vielmehr auch im Bereich der Kontingentpolitik (und somit auch der Drittlandverkehre) Lösungen primär im Bereich umweltfreundlicher Verkehrsträger bzw. umweltfreundlicher Fahrzeuge gefunden werden (zB. in Form von Belohnungsgenehmigungen für die Nutzung des Kombiverkehrs). Die zweistelligen Zuwachsraten im Kombinierten Verkehr in den letzten Jahren haben zudem gezeigt, daß hierdurch echte Alternativen zum reinen Straßenverkehr bestehen, die es erlauben, die unterschiedlichen Interessenslagen durchaus miteinander zu verbinden.

In diesem Lichte sind auch die in Ihrer Anfrage angeführten, durch derartige Drittlandfahrten, vermeintlich erwirtschafteten Devisenanteile zu beurteilen. Einerseits ist dieses Argument insofern zu relativieren, als es hierüber keine verfügbare seriöse Datenlage gibt, andererseits wären derartigen Deviseneinnahmen jedenfalls die

durch den Straßengüterverkehr verursachten volkswirtschaftlichen (insbesondere externen) Kosten gegenüberzustellen, die derzeit mangels verursachergerechter Anlastung von der Allgemeinheit zu tragen sind.

Zusammenfassend ist daher zur Frage der Drittlandverkehre nochmals festzuhalten: Das Bestreben des BMWV im Interesse der österreichischen Beförderer den Status Quo im Bereich der Drittlandfahrten weitestgehend zu wahren, kann aus den dargelegten verkehrspolitischen Erwägungen nur im Rahmen und in Übereinstimmung mit den österreichischen verkehrspolitischen Grundsätzen erfolgen. Wie die nunmehr mit Deutschland abgeschlossenen Gespräche gezeigt haben, konnte durch die konsequente österreichische Verhandlungsführung letztlich auch eine derartige Vereinbarung erzielt werden.