

AB/240

ANFRAGEBEANTWORTUNG

Zu den Fragen 1,2,3,4 und 5

Warum übergibt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den türkischen Behörden Blankobewilligungen für den internationalen Straßengüterverkehr?

Nach welchen Kriterien hat die Vergabe der österreichischen Bewilligungen durch die türkische Behörde zu erfolgen?

Wie wird sichergestellt, daß sich die türkische Behörde an diese Kriterien hält?

Wie wird sichergestellt, daß die türkische Behörde ihre Aufgabe der rechtmäßigen Vergabe wahrnimmt und die Bewilligungsformulare nur ausgefüllt an die Frächter weiterleitet, um einen Mißbrauch mit österreichischen Bewilligungen zu verhindern?

Ist dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekannt, daß diese Vorkehrungen in Ihrer Wirkung unzureichend sind?

Rechtsgrundlage für die Abwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs nach und durch Österreich ist das Güterbeförderungsgesetz in der wiederverlautbarten Fassung von BGBl.NR.593/1995, wobei insbesondere auf den §7(1) hinzuweisen ist.

Mit der Türkischen Republik ist am 17. August 1970 ein Abkommen über den internationalen Straßentransport in Kraft getreten (BGBl.NR.274/1970), somit ist für die Beurteilung der gegenständlichen Fragestellung §8 Güterbeförderungsgesetz heranzuziehen.

Im Sinne der vorstehend genannten Bestimmungen wurde zwischen Österreich und der Türkei eine diesbezüglich bilaterale Vereinbarung geschlossen.

Die Ausstellung von Kontingenterlaubnissen an türkische Transportunternehmer ist gemäß Art. 7 dieses Abkommens wie folgt geregelt:

Die Ausweise werden von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, namens der zuständigen Behörde des anderen Staates im Rahmen des Kontingents, das jedes Jahr einvernehmlich bis 30. November für das folgende Jahr durch die zuständigen Behörden der beiden Staaten festgesetzt wird, ausgegeben.

Die Vergabe der österreichischen Bewilligungen an türkische Transportunternehmer hat gemäß vorliegendem Abkommen auf der Grundlage türkischer Rechtsvorschriften an für den grenzüberschreitenden Güterverkehr berechnete Unternehmer zu erfolgen.

Die Ausgabe der Genehmigungen auf der Grundlage der jeweils nationalen Rechtsvorschriften ist in Europa anerkanntes Völkerrecht, in allen Staaten geübte Praxis und letztlich Ausfluß staatlicher Souveränität.

Beider Kontrolle der Genehmigungen anlässlich der Einreise nach Österreich wird überprüft, ob die Genehmigung einen ordnungsgemäßen Stempel sowie die Unterschrift der türkischen Ausgabebehörde aufweist. Unternehmer, die eine nicht Ordnungsgemäße ausgestellte Genehmigung vorweisen, werden bereits an der Grenze zurückgewiesen, sie dürfen nicht einreisen.

Zu den Fragen 6 und 7

Welche Maßnahmen sind geplant, um künftig einen konkreten Umgang mit österreichischen Bewilligungen zu garantieren?

Stellt das genannte Bundesministerium auch den Begörden anderer Staaten derartige Blankobewilligungen für den internationalen Straßengüterverkehr aus? Wenn ja, werden nun auch gleichartige Konsequenzen für den Umgang mit diesen Bewilligungsformularen getroffen?

In Fällen, bei diesen von türkischen Unternehmen gefälschte bzw. verfälschte (z.B. Radierung des Eintrittsstempels) Genehmigungen vorgelegt wurden, wurden jeweils Anzeigen gemäß § 9 Güterbeförderungsgesetz bei der Zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde erstattet und eine vorläufige Sicherstellung von öS 20.000,-- verlangt.

Die türkischen Stellen wurden gemäß Artikel 13 des Abkommens jeweils vom Mißbrauch verständigt, um den entsprechenden Maßnahmen nach türkischem Recht einleiten zu können.

Zur Absicherung gegen das Auftreten unbefugter ausländischer Straßentransporteur oder die mißbräuchliche Verwendung oder Fälschung von Österreich-Genehmigung durch ausländische Beförderer ist in jedem Verkehrsabkommen ein stringentes Kontroll-, Prüf- und Meldeverfahren festgelegt, wobei vor allem das wechselseitige Berichten über Regelverstöße ausländischer Transporteur (etwa Zuwiderhandlung gegen Abkommensbestimmungen oder Übertretungen von kraftfahrrechtlichen oder straßenpolizeilichen Vorschriften) an deren Heimatbehörde in Verbindung mit einem vorübergehenden oder, in schwerwiegenden Fällen, auch dauernden Ausschluß vom Güterverkehr mit Österreich durchaus wirksame Mittel gegen sog. „Schwarze Schafe“ bilden.

Die vorstehend dargelegten Ausführungen gelten grundsätzlich auch hinsichtlich aller Staaten mit denen derartige bilaterale Kontingentabkommen bestehen.

Die Konsequenzen bei Mißbrauch sind in dem jeweiligen Abkommen festgelegt. Auch hier werden bei Mißbrauch Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet.

Wien, 22. April 1996
Der Bundesminister