

1930/J XX.GP

der Abg. Rosenstingl und Kollegen
an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
betreffend Drittlandtransporte

Durch den Beitrittsvertrag Österreichs zur Europäischen Union (EU) ist am 1.1.1997 die EU-Verordnung 881/92 in Kraft getreten. Demnach gilt für Transporte aus einem anderen EU-Mitgliedstaat in einen der EU nicht angehörigen Drittstaat (Drittlandtransporte) das nationale Recht des anderen EU-Mitgliedstaates. Dieses sieht ein Verbot für Drittlandtransporte vor.

Die österreichischen Frächter haben bei Drittlandtransporten eine führende Stellung in Europa und erwirtschaften in diesem Erwerbszweig einen hohen Devisenanteil. Dabei werden die heimischen Straßen nicht befahren und die österreichische Umwelt nicht belastet.

Um den heimischen Transporteuren die Drittlandtransporte weiterhin zu ermöglichen, müssen mit den einzelnen Mitgliedstaaten der EU Verhandlungen geführt werden. Das österreichische Verkehrsministerium hat solche Verträge bisher nur mit Frankreich und Spanien bis zur Vertragsreife aushandeln können. Frankreich und Spanien sind regional von untergeordneter Bedeutung. Bei den anderen Staaten, darunter die wichtigen Nachbarn Deutschland und Italien, konnten keine Einigungen erzielt werden, bzw. wurden nicht einmal Verhandlungen aufgenommen. Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst die nachstehende

Anfrage:

1. Seit wann wußte man im Verkehrsministerium von den Auswirkungen der EU-Verordnung 881/92 vom 26.3.1992?
2. Wieviel heimische Frächter führen Drittlandtransporte durch?
3. Wie hoch ist der damit erwirtschaftete Devisenanteil?
4. Ist die österreichische Bundesregierung an der Aufrechterhaltung dieser österreichischen Dienstleistungen im EU-Ausland interessiert?
5. Warum wurden dann keine Verträge mit Deutschland, Italien und den anderen zehn EU-Mitgliedstaaten abgeschlossen?
6. Mit welchen Mitgliedstaaten laufen Verhandlungen? Wie weit sind diese gediehen?
7. Wann kann mit einem endgültigen Abschluß der Verhandlungen mit den einzelnen Mitgliedsstaaten gerechnet werden?
8. Welche Möglichkeit sieht die österreichische Bundesregierung, daß die österreichischen Frächter ihre laufenden Aufträge im Drittlandtransportgeschäft erfüllen können und damit ihre Kundenbeziehungen nicht verlieren?
9. 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 Schadensersatzzahlungen rechnen?
10. Warum wurden die notwendigen bilateralen Verträge nicht rechtzeitig ausgehandelt?
11. Werden personelle Konsequenzen aus diesem Versäumnis gezogen wenn ja: Welche? Wenn nein: Warum nicht?