

2161/J XX.GP

der Abg. Rosenstingl und Kollegen  
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr  
betreffend CEMT-Genehmigungs-Vergabe 1997

Die heimischen Transporteure sind gegenüber der ausländischen EU- aber auch nicht EU-Konkurrenz unter Druck. Eine Ursache dafür ist die nationale Wirtschaftspolitik, die die heimischen Betriebe mit hohen Kosten belastet. Zusätzlich bestehen auch formelle und bürokratische Hürden, die die Ressourcen der Unternehmen vergeuden und ihren Erfolg erschweren.

Neben dem vom Verkehrsministerium noch nicht gelösten Verbot von Drittlandtransporten sind nun auch Probleme durch die Vergabe von CEMT-Genehmigungen aufgetreten. Manche österreichischen Frächter sind wieder einmal knapp davor, Kundenaufträge einzubüßen und dadurch ihren Marktanteil zu verkleinern.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die nachstehende Anfrage:

1. Für welche von der CEMT-Regelung betroffenen Staaten gibt es für Einzel- und Sammelgenehmigungen gesamtösterreichische Vergabekontingente und für welche werden den einzelnen Bundesländern Kontingente zugeteilt?
2. Welche Kontingente an Einzelgenehmigungen standen den einzelnen Bundesländern in den Jahren 1987 bis 1997 zu (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?
3. Nach welchen Kriterien werden diese Kontingente festgesetzt?
4. Wie wird dabei sichergestellt, daß die Kontingentierung nach dem sich entwickelnden Bedarf erfolgt, und nicht eine Fortschreibung historischer Daten ist?
5. Wieviel Ansuchen um Einzel- und Sammelgenehmigungen zu Fahrten in CEMT-Staaten ergingen seit 1992 an die Landesbehörden (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?
6. Wie vielen Ansuchen konnte dabei nicht stattgegeben werden (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?

7. Warum versucht man seitens des Bundesministeriums für Verkehr nicht, die Schere zwischen erledigten und abgewiesenen Ansuchen als Anhaltszahl für die Neukontingentierung von Genehmigungen heranzuziehen?
8. Bei einem anderen als dem in der vorhergehenden Frage beschriebenen dynamischen Modus zur Bedarfsermittlung werden einzelne Bundesländer bei der Kontingentfestsetzung durch eine Mißachtung der sich ändernden Struktur in ihrer Entwicklung behindert und daher benachteiligt. Wie stehen Sie zu diesem Vorwurf?
9. Wann und wie werden Sie die kritisierte Kontingentierungspraxis den aktuellen Bedürfnissen anpassen?
10. Nach welchen Kriterien erfolgt die Vergabe durch das Bundesministerium für Verkehr von gesamtösterreichisch kontingentierten Einzel- und Sammelgenehmigungen der CEMT-Staaten?
11. Wie funktioniert die Vergabe verwaltungstechnisch?
12. Wie ist hier eine bedarfsorientierte Vergabe an Transportunternehmen sichergestellt, so daß Benachteiligungen wie die durch Bundesländerkontingente nicht auftreten können?
13. Nach welchen Gesichtspunkten wurden die Kriterien für die Vergabe der CEMT-Genehmigungen festgesetzt?
14. Wenn schon die Vergabe von Einzelgenehmigungen auf die Fortschreibung historisch eingefrorener Daten beruht, wie kann dann davon ausgegangen werden, daß dieses Kriterium als endgültige Entscheidungsbasis bei der CEMT-Vergabe den aktuellen Bedürfnissen der Bundesländer Rechnung trägt?
15. Die Kontingentierung von Einzel- und Sammelgenehmigungen für einzelne Bundesländer und die darauf basierende Vergabe von CEMT-Genehmigungen haben dazu geführt, daß die Betriebe Tirols und Vorarlbergs keine einzige der 32 im Jahr 1997 vergebenen CEMT-Genehmigungen erhalten haben. Wie hätten nach Ihrer Ansicht die Tiroler und Vorarlberger Betriebe CEMT-Genehmigungen erhalten können, wenn diesen aufgrund der knappen Kontingentierung die letztendlich notwendigen 70 Einzelgenehmigungen gar nicht zur Verfügung standen?
16. Bei der Vergabe von CEMT-Genehmigungen wurden insgesamt elf Unternehmen berücksichtigt, die bereits eine bestehende CEMT-Genehmigung hatten. Ist diese Doppelvergabe nicht als ungerecht zu betrachten?
17. Durch die Verteilung von CEMT-Genehmigungen wurden insgesamt über 2000 Einzelgenehmigungen und zwei Sammelgenehmigungen auf Dauer zurückgelegt. Besteht für die anderen Frachter nun die Möglichkeit, einen Teil dieser Genehmigungen für Fahrten in das Ausland zu nutzen?
18. Fallen die zurückgegebenen Einzel- und Sammelgenehmigungen wieder zurück an die Bundesländer, um im Rahmen des zugeteilten Kontingents neuerlich vergeben zu werden? Wenn ja: In diesem Fall erhielten die bei der

Vergabe berücksichtigten Bundesländer in Summe wieder 2000 Einzelgenehmigungen, die sie an ihre Transporteure vergeben könnten. Ihnen würde es bei einer neuerlichen Vergabe von CEMT-Genehmigungen dann auch leichter fallen, Einzelgenehmigungen zum Zurücklegen anzubieten, um dann neuerlich bei der CEMT-Vergabe bevorteilt zu werden. Die anderen Bundesländer bleiben durch diesen Kreislauf ständig im Hintertreffen. Wann und wie beabsichtigen Sie in diesen Kreislauf einzugreifen und das notwendige Gleichgewicht wieder herzustellen?

19. Wie läßt sich demnach das entscheidende Kriterium "angebotene Einzel- und Sammelgenehmigungen" rechtfertigen?

20. Warum wurde dabei nicht versucht, auch ein Kriterium für die Berücksichtigung aller Bundesländer zu finden?

21. Bei der Vergabe von CEMT-Genehmigungen wurde eine Sammelgenehmigung mit 120 Einzelgenehmigungen bewertet. Bei einem tatsächlichen Erfordernis von 70 angebotenen Einzelgenehmigungen wurde demnach der Benutzer einer Sammelgenehmigung jedenfalls berücksichtigt. Wer hat die Sammelgenehmigung mit 120 Einzelgenehmigungen bewertet und welche Überlegungen und Daten liegen dieser Entscheidung zugrunde?

22. Könnte das Verkehrsministerium jetzt weitere CEMT-Genehmigungen vergeben?

a) Wenn ja: Warum wird dann nur ein bestimmtes Kontingent vergeben, statt allen Frächtern, die an CEMT-Genehmigungen berechtigten Bedarf anmelden, diese CEMT-Genehmigungen zu geben?

b) Wenn nein: Wann kann die nächste Vergabe stattfinden? Welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen?