



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17067/4-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Motter und Partner/innen vom 10. März 1995,
Zl. 707/J-NR/95, "Verhandlungen des EU-Rates
über eine Tiertransport-Richtlinie"

XIX. GP.-NR
732 /AB
1995 -05- 10

zu 707 /J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Sind Sie der Auffassung, daß der zuständige Bundesminister bei den Beratungen im EU-Rat der Landwirtschaftsminister zu der gegenständlichen Tiertransportrichtlinie durch die Stellungnahme des Nationalrates in den Möglichkeiten der Verhandlungsführung eingeschränkt war. Wenn ja, warum?"

Wie hätte eine Stellungnahme des Nationalrates, die den zuständigen Minister bei den Beratungen mit den anderen Ministern im EU-Rat der Agrarminister nicht handlungsunfähig macht, Ihrer Meinung nach lauten müssen?"

Diese Fragen sind kein Gegenstand meiner Vollziehung und können damit auch nicht Gegenstand einer parlamentarischen Anfragebeantwortung sein. Es handelt sich hiebei vielmehr um eine auf Verfassungsebene festgelegte Verfahrensweise für den Nationalrat.

Zu Frage 3:

"Welcher Kompromißvariante für die Änderung der EU-Richtlinie zum Tiertransport, die über den bisher vorliegenden französischen Vorschlag hinausgeht, würden Sie als innerstaatlich zuständiger Bundesminister zustimmen, um eine gesamteuropäische Lösung zu erreichen? Skizzieren Sie bitte, welche Transportdauer, Verladezeiten, Ruhepausen usw. Sie sich vorstellen könnten!"

Da die in einer Richtlinie enthaltenen Bestimmungen nie isoliert nebeneinander stehen, sondern ein zusammenhängendes System bilden, ist es nicht möglich, im vorhinein lediglich bestimmten Werten hinsichtlich Ruhepausen etc. zuzustimmen, ohne den genauen Kontext zu kennen, in dem sie stehen werden. Hinsichtlich der Transportdauer bestehen überdies durch die Stellungnahme des Nationalrates bereits konkrete Vorgaben, wie weit und unter welchen Bedingungen bei Verhandlungen in der EU von geltendem österreichischem Recht abgewichen werden darf. Ich halte es zudem für zweckmäßig, eine EU-Regelung anzustreben, die die Möglichkeit strengerer Bestimmungen in den Mitgliedstaaten offen läßt.

Zu Frage 4:

"Halten Sie eine Änderung des österreichischen Tiertransportgesetzes für notwendig, wenn es zu einer entsprechenden EU-Richtlinie in diesem Bereich kommt? Wenn ja, wie müßte sie in ihren Grundzügen aussehen?"

Zukünftige Änderungen des Gemeinschaftsrechts und damit auch der Richtlinie 91/628/EWG können nie ausgeschlossen werden. Daher könnten in einem solchen Fall auch Änderungen innerstaatlicher Rechtsvorschriften, die zur Umsetzung von Gemeinschaftsrecht erforderlich sind, notwendig werden. Der Inhalt und die Notwendigkeit derartiger Anpassungen kann aber nicht abstrakt, sondern nur anhand konkreter, bereits in Kraft getretener Vorschriften des Gemeinschaftsrechts beurteilt werden.

Zu Frage 5:

"Im Zuge der parlamentarischen Verhandlungen des Tiertransportgesetzes wurde seitens der Regierung wiederholt versprochen, daß die österreichischen Bestimmungen auch nach EU-Beitritt vollständig aufrechterhalten werden können. Kann dieses Versprechen weiterhin eingehalten werden, wenn man bedenkt, daß eine EU-Richtlinie in diesem Bereich, die innerstaatlich umgesetzt werden muß, mit qualifizierter Mehrheit (gegen die Stimme Österreichs) beschlossen werden kann?"

Die Zusage hinsichtlich der Vereinbarkeit des Tiertransportgesetzes mit dem Gemeinschaftsrecht konnte sich nur auf die Rechtslage zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes beziehen. Selbstverständlich konnte auch das zu dieser Frage eingeholte Gutachten des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes nur auf die damals geltende Rechtslage abstellen. Aber auch ob eine zukünftige neu oder geänderte Richtlinie eine Anpassung der österreichischen Rechtsvorschriften erfordert oder nicht ist nur anhand eines konkreten Textes zu beurteilen.

Zu Frage 6:

"Wird sich Österreich bei den kommenden Verhandlungen über eine EU-Tiertransportregelung auch verstärkt für einen langfristigen Ersatz der Lebendtiertransporte durch Fleischtransporte in Kühlwagen einsetzen? Wenn nein, warum nicht?"

Die österreichische Position ist klar und auch durch die Stellungnahme des Nationalrats dokumentiert. Österreich tritt selbstverständlich für eine Ersetzung von Schlachttiertransporten durch Kühlfleischtransporte ein.

Zu Frage 7:

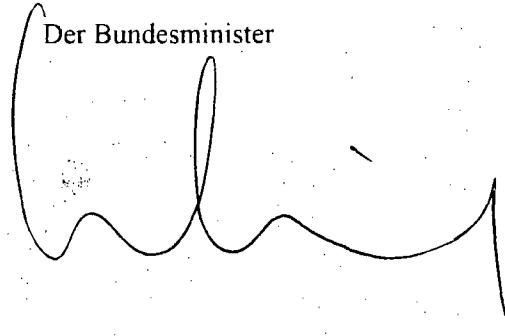
"Ist Ihnen eine Berechnung des Kostenunterschiedes zwischen Lebendtransporten und Kühltransporten bekannt? Wenn ja, wie sieht diese aus?"

- 3 -

Es liegen mir keine konkreten Zahlen über die Kostenunterschiede zwischen Kühlfleischtransporten und Lebendviehtransporten vor. Ein Kühlfleischtransport ist aber nicht nur aus Sicht des Tierschutzes sondern auch aus verkehrspolitischer Sicht einem Lebendtiertransport aufgrund der damit verbundenen geringeren Zahl an fahrenden LKWs eindeutig vorzuziehen. Wie Umfragen und zahlreiche Schreiben an mein Ressort belegen, wäre jedoch die Mehrheit der Konsumenten auch dazu bereit, höhere Fleischpreise zu bezahlen, wenn dadurch Tierleid vermieden werden kann.

Wien, am 8. Mai 1995

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Schüssel', is written over a stylized, wavy line that serves as a decorative flourish or underline.