

Nr. XIX. GP-NR
707 /J
1995 -03- 1 0

ANFRAGE

der Abgeordneten Mötter, Dr. Kier, Mag. Barmüller und Partner/innen
 an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
 betreffend Verhandlungen des EU-Rates über eine Tiertransport-Richtlinie

Innerhalb der Europäischen Union finden derzeit intensive Diskussionen um eine einheitliche Richtlinie zur Regelung von Tiertransporten statt. Da sich die südlichen EU-Länder Griechenland, Spanien und Portugal bisher überhaupt weigerten, strenge Transportzeit-Regelungen zu akzeptieren, hat die französische Ratspräsidentschaft einen "Kompromißvorschlag" für die Änderung der entsprechenden Richtlinie 91/628 EWG vorgelegt, der unter anderem für Jungrinder eine maximale Transportzeit von 15 Stunden (mit einer Ruhepause nach 8 Stunden), für Schweine gar von 24 Stunden (mit einer Ruhepause alle 8 Stunden) vorsieht.

Das österreichische Tiertransportgesetz-Straße sieht unter anderem eine maximale Transportzeit von 6 Stunden und derzeit (bis 1.1.1997) eine Entfernung von 260 Autobahnkilometern bzw. 130 km auf Normalstraßen vor. Dieser gesetzlichen Lage entsprechend hat der Hauptausschuß des Nationalrates dem zuständigen Bundesminister für die Sitzung des Rates der Landwirtschaftsminister am 21. Februar 1995 in einer Stellungnahme gemäß Art. 23e B-VG den bindenden Auftrag erteilt, einer entsprechenden Richtlinie nur zuzustimmen, wenn sie einen dem österreichischen Tiertransportgesetz gleichwertigen Schutz bietet oder wenn zumindest die österreichischen Bestimmungen weitergelten können.

Die Diskussion um eine EU-weite Regelung geht jedoch weiter. Es erhebt sich deshalb die Frage, ob die österreichische Gesetzeslage aufrecht zu erhalten sein wird. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gab in diesem Zusammenhang in seiner Stellungnahme für die österreichische Position im COREPER ausdrücklich seinen Besorgnis Ausdruck, daß die nationalen Vorschriften durch die Verabschiedung einer entsprechenden Richtlinie wahrscheinlich nicht weiterbestehen könnten (vgl. 302/EU XIX. GP-NR), obwohl genau dies noch vor einem Jahr im Zuge der Diskussionen um den EU-Beitritt Österreichs versprochen wurde. Ähnliches ist auch in anderen Bereichen zu befürchten.

In diesem Zusammenhang richten die unterzeichneten Abgeordneten folgende

ANFRAGE

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr:

1. 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?
2. 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?

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!
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?
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?
6. Wird sich Österreich bei den kommenden Verhandlungen über eine EU-Tiertransportregelung auch verstärkt für einen langfristigen Ersatz der Lebendtiertransporte durch Fleischtransporte in Kühlwägen einsetzen? Wenn nein, warum nicht?
7. Ist Ihnen eine Berechnung des Kostenunterschiedes zwischen Lebendtransporten und Kühltransporten bekannt? Wenn ja, wie sieht diese aus?