

76 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX. GP.

Bericht des Zollausschusses

über die Regierungsvorlage (40 der Beilagen): Zollabkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR- Abkommen).

Das vorliegende „Zollabkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Abkommen)“, welches das Inlandtransportkomitee der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) bei seiner 18. Tagung im Dezember 1958 genehmigend verabschiedet und zur Unterzeichnung seitens der Regierungen vom 15. Jänner bis 15. April 1959 aufgelegt hat, wurde von der Republik Österreich unter dem Vorbehalt der Ratifikation am 15. Feber d. J. in Genf unterzeichnet. Neben Österreich haben dieses Abkommen Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Schweden und die Schweiz unterzeichnet. Das Carnet-TIR-Verfahren (Carnet TIR bedeutet Zollbegleitscheinheft für den internationalen Warentransport auf der Straße) wird bereits derzeit auf Grund des im Jahre 1949 ebenfalls im Rahmen der ECE ausgearbeiteten „Entwurfes einer Zollkonvention über den internationalen Warentransport auf der Straße“ in elf europäischen Staaten, darunter auch in Österreich, angewendet. Die Abkürzung „TIR“ ergibt sich aus der Zusammenziehung der Anfangsbuchstaben der französischen Bezeichnung für Warentransport auf der Straße (Transport International par la Route). Die Verwendung eines Carnet TIR bietet im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sehr wesentliche Vorteile. Das betreffende Transportunternehmen kann nämlich die in Straßenfahrzeugen oder Behältern verladenen Waren unter Verwendung eines international anerkannten und vereinheitlichten Zollbegleitscheinheftes in die Gebiete der Vertragsstaaten befördern und ist gleichzeitig vom Erlag der im Begleitscheinverfahren allge-

mein geforderten Sicherstellung für die auf die beförderten Waren entfallenden Eingangsabgaben durch Übernahme der Bürgschaft seitens haftender Verbände befreit. Beim jeweiligen Grenzübertritt entfällt daher für das Transportunternehmen die Verpflichtung zur Erlangung eines autonomen Zollbegleitscheines für die beförderten Waren und zur Leistung einer Sicherstellung für die auf diesen lastenden Eingangsabgaben. Demzufolge können Straßengütertransporte unter diesen erleichterten Bedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr unter Erfüllung der geringstmöglichen Zollformalitäten an den Grenzen des Ausgangslandes, der Transitländer und des Einfuhrlandes durchgeführt werden.

Das neue Zollabkommen, in das alle bisherigen über den Carnet-TIR-Verkehr ausgearbeiteten zwischenstaatlichen Vereinbarungen aufgenommen wurden, trägt auch der fortschreitenden technischen Entwicklung im Fahrzeug- und Behälterbau und den praktischen Bedürfnissen des Straßengüterverkehrs Rechnung. Neben einer genauen Präzisierung aller Vertragsbestimmungen wurden auch materiellrechtliche Erweiterungen vorgenommen. So wurde der sich allmählich entwickelnde kombinierte Transport zwischen Straße und Schiene sowie Straße und Schiff gebührend berücksichtigt. Demnach können mit Waren beladene Straßenfahrzeuge oder auf Straßenfahrzeugen verladene Behälter auch auf einem Teil ihrer Beförderungstrecke mit der Eisenbahn oder mit Schiffen unter Verwendung des Carnet TIR befördert werden. Die technischen Bedingungen, die jene Fahrzeuge und Behälter erfüllen müssen, um zur Beförderung von Waren unter Verwendung eines Carnet TIR zugelassen werden zu können, wurden ebenfalls unter Bedachtnahme auf die technische Entwicklung im Fahrzeug- und Behälterbau einer Neufassung unterzogen. Auf die Besonderheiten in der Konstruktion von Spezialfahrzeugen, wie zum Beispiel Kühlwagen, Zisternenwagen, Mö-

2

beltransportbehältern usw., wurde Bedacht genommen. Straßenfahrzeuge oder Kraftwagenzüge, die ihren internationalen Warentransport mit Carnet TIR durchführen, müssen auf der Vorder- und Rückseite eine rechteckige Tafel mit der Aufschrift „TIR“ tragen.

Das vorliegende Abkommen berührt die verkehrsrechtlichen Vorschriften über den Straßen-, Eisenbahn-, Luft- und Wasserverkehr nicht; ebenso bleiben die administrativen Verkehrsbeschränkungen zum Schutze der Gesundheit von Menschen, Pflanzen und Tieren unberührt. Auch dieses Abkommen legt nur Mindesteasierungen fest, so daß die in den autonomen Zollvorschriften vorgesehenen weitergehenden Verfahrenserleichterungen nicht beschränkt werden.

Das vorliegende Abkommen, das sich größtenteils im Rahmen der diesbezüglichen Vorschriften des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129, hält, hat

jedoch in einigen Bestimmungen gesetzändernden Charakter, insbesondere deshalb, weil zum Beispiel die Artikel 5, 6, 30 und 44 sowie die Anlagen 3 und 6 neues Recht schaffen. Dieses Abkommen bedarf daher zur Erlangung der innerstaatlichen Rechtswirksamkeit gemäß Artikel 50 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 der Genehmigung durch den Nationalrat.

Der Zollausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 29. Oktober 1959 in Verhandlung gezogen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung dieses Abkommens zu empfehlen.

Der Zollausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle dem vorliegenden Zollabkommen samt Unterzeichnungsprotokoll und Annexen (40 der Beilagen) die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

Wien, am 29. Oktober 1959

Reich

Berichterstatter

Dipl.-Ing. Pius Fink

Obmann