



Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

241 / A. B.
zu 193 / J.
Präs. am 4. Sep. 1970

Zl. 15.964-PrM/70

Parlamentarische Anfrage Nr. 193/J an die Bundesregierung, betr. Entschlie-
ßung Nr. 423 der Beratenden Versammlung des Europarates über den 15. Jahresbericht der Europäischen Verkehrsministerkonferenz

An den
Präsidenten des Nationalrates
1010 W i e n

Die Abgeordneten zum Nationalrat CZERNETZ und Genossen haben am 8. Juli 1970 unter der Nr. 193/J an die Bundesregierung eine Anfrage betreffend Entschlie-
ßung Nr. 423 der Beratenden Versammlung des Europarates über den 15. Jahresbericht der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

"Unter Bezugnahme auf die von der Beratenden Versammlung des Europarates am 2. Oktober 1969 angenommene Entschlie-
ßung Nr. 423 betreffend den 15. Jahresbericht der Europäischen Verkehrsministerkonferenz richten die unterzeichneten Abgeordneten an die Bundesregierung die folgende

A n f r a g e :

- 1.) Wie ist die Stellungnahme der Bundesregierung zu dieser Entschlie-
ßung?
- 2.) Wird die Bundesregierung ihren Vertretern in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz Anweisungen geben, die die Abschaffung der internationalen grünen Versicherungskarte für Kraftfahrzeuge zum Ziele haben?"

Ich beehre mich, diese parlamentarische Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Im Zusammenhang mit der gegenständlichen Anfrage weise ich zunächst darauf hin, daß die Europäische Konferenz der Verkehrsminister alljährlich einen Tätigkeitsbereich erstellt, der vom Präsidenten der

- 2 -

Konferenz der Beratenden Versammlung des Europarates präsentiert wird. Zu diesen Tätigkeitsberichten gibt die Beratende Versammlung ihre Stellungnahme in Form einer EntschlieÙung ab. Die EntschlieÙung Nr.423 (1969) bezieht sich auf den 15. Jahresbericht der CEMT und greift folgende Probleme auf:

1. Fehlen einer Übereinstimmung über die Grundsätze einer gemeinsamen Verkehrspolitik.
2. Belastung der Budgets der Mitgliedstaaten der CEMT durch die ständige Verschlechterung der Finanzlage der Eisenbahnen.
3. Gefahren einer zu weitgehenden Normalisierung der Konten der Eisenbahnen.
4. Bedeutung der Prognosen über die Struktur des Eisenbahnverkehrs.
5. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs.
6. Bemühungen um die Schaffung einer Europäischen Straßenverkehrsordnung.
7. Verwendung neuer Transportmethoden (kombinierter Verkehr).
8. Abschaffung der grünen Versicherungskarte.
9. Unterstützung der von der CEMT vorgeschlagenen Maßnahmen in den internationalen Parlamenten.

Hiezu wird folgendes ausgeführt:

Punkt 1 der EntschlieÙung

Die CEMT ist sich der Wichtigkeit einer Übereinstimmung über verkehrspolitische Grundsätze wohl bewußt. Als Grundlage ihrer Arbeiten hat sie ein Schema für die "allgemeine Verkehrspolitik" erstellt, das die zu verfolgenden Ziele, die zu beachtenden Grundprinzipien und die Aktionsmittel der Verkehrspolitik festlegt. Über die Ziele und die Grundprinzipien konnte bereits Übereinstimmung erzielt werden. Die Anstrengungen konzentrieren sich jetzt darauf, die oft sehr divergierenden nationalen Standpunkte hinsichtlich der Aktionsmittel miteinander in Einklang zu bringen. Diese Aktionsmittel liegen im Bereich des Zugangs zum Verkehrsmarkt sowie der Organisation und der Harmonisierung des Verkehrsmarktes, wobei vor allem fiskalische, soziale und techni-

- 3 -

sehe Gesichtspunkte, die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Anlastung der Wegekosten und Investitionsprobleme zu berücksichtigen sind.

Österreich wirkt an der Gestaltung der allgemeinen Verkehrspolitik der CEMT durch die zuständigen Fachressorts mit.

Punkt 2 und 3 der EntschlieÙung

Die Verbesserung der Finanzlage der Eisenbahnen ist eines der Hauptanliegen der CEMT. Ihre diesbezüglichen Untersuchungen und Empfehlungen sind richtungweisend für die Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten.

In Österreich konnte diesen Empfehlungen zum Teil schon entsprochen werden. Die derzeitigen intensiven Bemühungen der CEMT um die Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs werden von Österreich als Transit- und Fremdenverkehrsland besonders begrüÙt.

Zur Frage der Kontennormalisierung ist zu bemerken, daß in einer Reihe von Mitgliedstaaten die Regierungen den Normalisierungsanträgen der Eisenbahnverwaltungen nicht zur Gänze stattgeben. Auch in Österreich erfolgt nur eine Teilabgeltung der Pensionslasten sowie der Einnahmeausfälle infolge von TarifiermäÙigungen, die nicht aus betriebswirtschaftlichen Rücksichten gewährt werden. Da es bei den Regierungen liegt, über das Ausmaß der Abgeltungen zu entscheiden, erscheint die Besorgnis des Europarates, daß die Kontennormalisierung über das Ziel hinausgehen und den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern verfälschen könnte, unbegründet.

Punkt 4 der EntschlieÙung

Eine Prognose über die künftige Struktur des Eisenbahnverkehrs ist für die zu ergreifenden Maßnahmen, insbesondere auf dem Gebiet der Investitionen, von großem Interesse.

Die diesbezügliche Untersuchung der CEMT ist noch nicht abge-

schlossen. Die Schwierigkeiten, die sich dabei ergeben haben, liegen darin, daß statistische Unterlagen über die Gesamtheit der Produktionssektoren fehlen. Es ist jedoch zu hoffen, daß die Untersuchung qualitative Hinweise geben wird, die eine Beurteilung der Entwicklung der Struktur des Eisenbahnverkehrs ermöglichen.

Punkt 5 der EntschlieÙung

Die hier enthaltenen Anregungen zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr sollen vom CEMT-AusschuÙ für Straßenverkehrssicherheit, soweit das Verhalten des Lenkers angesprochen ist, und von der Wirtschaftskommission für Europa (ECE), soweit die Fahrzeugkonstruktion in Betracht kommt, behandelt werden. In beiden Ausschüssen wirkt Österreich durch einen Vertreter des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie aktiv mit.

Punkt 6 der EntschlieÙung

Die CEMT stellt zu den Wünschen des Europarates nach einer baldigen Verwirklichung eines Code européen de la route fest, daß die Beratungen betreffend Europäische Abkommen über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrszeichen im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa gut verlaufen und von der CEMT mit größter Aufmerksamkeit verfolgt werden. Es handelt sich um Europäische Zusatzabkommen zu den 1968 in Wien abgeschlossenen Abkommen der Vereinten Nationen über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrszeichen. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie ist in den hier in Betracht kommenden Ausschüssen der CEMT und ECE ständig vertreten. Österreich wirkt gemeinsam mit der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz an der Ausarbeitung eines deutschen Textes dieser Abkommen mit.

Im Juli 1970 hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie den Entwurf einer Kraftfahrgesetznovelle 1970 ausgesendet; dieser Entwurf enthält unter anderem verschiedene Bestimmungen, die unter Bedachtnahme auf die genannten Abkommen der Vereinheitlichung des Straßenverkehrsrechtes in Europa dienen. Es ist auch beabsichtigt, bei einer künftigen Novellierung der

- 5 -

Straßenverkehrsordnung diese an die einschlägigen internationalen Regeln anzupassen.

Punkt 7 der EntschlieÙung

Die CEMT widmet den Problemen der Entwicklung des Containerverkehrs weiterhin größte Aufmerksamkeit. Weiters wird sie in Zusammenarbeit mit der OECD und den Europäischen Gemeinschaften Untersuchungen über neue Verkehrstechniken durchführen.

Die Bemühungen der CEMT um die Förderung des Containerverkehrs werden von Österreich unterstützt. An den beabsichtigten Studien über neue Verkehrstechniken besteht Interesse. Inwieweit Österreich sich daran beteiligen wird, ist noch zu prüfen.

Punkt 8 der EntschlieÙung

Zum Wunsch des Europarates wegen Abschaffung der internationalen grünen Versicherungskarte stellt die CEMT fest, daß diese Frage nicht bei der CEMT, sondern bei der ECE behandelt wird, welche auf diesen Punkt der Resolution aufmerksam gemacht worden ist.

Punkt 9 der EntschlieÙung

Die Unterstützung durch die Parlamente wird die Durchführung verkehrspolitischer Maßnahmen in den Mitgliedstaaten der CEMT zweifellos erleichtern.

Zu Frage 2:

Die Österreichische Bundesregierung wird ihren Vertretern in der europäischen Verkehrsministerkonferenz keine Anweisungen bezüglich der Abschaffung der internationalen grünen Versicherungskarte geben, weil dieses Thema nicht auf dem Arbeitsprogramm der CEMT steht. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie wird aber, wie schon bisher auch weiterhin für Erleichterungen im Bezug auf die internationale grüne Versicherungskarte eintreten, wenn der Nachweis einer Schadenshaftung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr gewährleistet ist.

