

II- 781 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Zl. 11 0502/9-Pr.2/80

1980 03 17

318/AB
1980-03-18
zu 308/J

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Parlament
1017 W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Kittl und Genossen vom 24. Jänner 1980, Nr. 308/J, betreffend die raschere Abwicklung des grenzüberschreitenden Transitverkehr (LKW-Schwerverkehr), beehre ich mich mitzuteilen:

Die europäischen Zollverwaltungen sind in jahrzehntelanger und bewährter Zusammenarbeit laufend um eine Erleichterung und Vereinfachung des Zollverfahrens bemüht. Diesen Bemühungen ist insbesondere zu danken, daß durch das TIR-Abkommen und das Abkommen zwischen Österreich und den EG die Zollformalitäten beim Grenzübergang im Transitverkehr auf der Straße so erleichtert wurden, daß die Kürze der für die Durchführung der Zollabfertigung erforderlichen Grenzaufenthalte kaum mehr unterboten werden könnte.

Längere Grenzaufenthalte sind, sofern die Zollpapiere und die Fahrzeuge den Bestimmungen der genannten Abkommen entsprechen, in der Regel nicht durch die Zollabfertigung bedingt, sondern auf Ursachen zurückzuführen, die der Einflußnahme der Zollverwaltung entzogen sind. Beispielsweise entstehen derartige Wartezeiten, in deren Folge es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zur Überfüllung der weitläufigsten Grenzabfertigungsanlagen und zu Rückstaus auf die zu diesen Anlagen führenden Straßen kommen kann, dadurch, daß die Fernlastfahrer

- nicht im Besitz der für Österreich oder den Nachbarstaat erforderlichen Güterverkehrsbevollmächtigung sind,
- das Eintreffen eines Grenztierarztes abzuwarten haben,

- 2 -

- aus Oststaaten das Eintreffen mehrerer LKW ihres Heimatstaates abwarten (Konvoibildung),
- einen Grenzspediteur in Anspruch nehmen müssen,
- ihre LKW überladen haben und daher eine Ausnahmegewilligung benötigen, die von Organen des Amtes der zuständigen Landesregierung erteilt wird,
- eine Raststätte aufsuchen u. dgl.

Hiezu kommen bei den Grenzübergängen zwischen Österreich und Italien jene Wartezeiten, die einerseits durch die schleppende Abfertigungspraxis der italienischen Zollorgane und andererseits durch die immer wiederkehrenden Arbeitskonflikte zwischen der italienischen Zollverwaltung und deren Bediensteten verursacht werden. Diese Schwierigkeiten wurden schon mehrmals im Gemischten Ausschuß nach dem Abkommen über das gemeinschaftliche Versandverfahren an die EG-Kommission herangetragen und waren Gegenstand eines Briefwechsels zwischen dem Bundesminister für Finanzen und dem italienischen Finanzminister.

Die Zollverwaltungen sind abgesehen von den laufenden Bemühungen um weitere Erleichterungen des Zollverfahrens bzw. der Zollformalitäten beim Grenzübergang bestrebt, die Abfertigungs- und Verkehrsverhältnisse bei den bestehenden Grenzübergängen zu verbessern. Beispielsweise wurden auf der verkehrsstärksten Transitstrecke Brenner-Kiefersfelden beim Zollamt Brennerpaß zusätzliche Abfertigungsstellen für den LKW-Verkehr errichtet; mit der deutschen Zollverwaltung laufen Besprechungen wegen Erweiterung der Abfertigungsanlagen des deutsch-österreichischen Gemeinschaftszollamtes Kiefersfelden. Weiters wurde kürzlich der Ausbau der LKW-Abfertigungsanlagen des Gemeinschaftszollamtes Walserberg-Autobahn abgeschlossen; die Arbeiten zur Verbesserung der Arbeitsplatzsituation beim Zollamt Arnoldstein sind derzeit im Gang.

Zu dem in der Anfrage enthaltenen Vorschlag, hintereinanderliegende Zollabfertigungsstellen zu errichten, ist zu bemerken, daß bei einer solchen Lösung die Gewährleistung der Zollsicherheit, aber auch der Sicherheit des Verkehrs, nur mit hohem Kosten- und Personalaufwand realisierbar wäre, ohne daß hiedurch die vorstehend erwähnten Ursachen jener Grenzaufenthalte, die außerhalb des

- 3 -

- 3 -

Einflußbereiches der Zollverwaltungen liegen, beseitigt werden könnten.

Eine wirksame Verbesserung der Abfertigungs- und Verkehrsverhältnisse bei den Straßengrenzübergängen wird sich nach den Erfahrungen der Zollverwaltungen und im Sinne der im Jahre 1977 vom Bundesministerium für Bauten und Technik in Wien und vom Bundesminister für Verkehr in Bonn veröffentlichten Ergebnisse der von Prof. J. R. Dorfwirth und Prof. Kh. Schaechterle durchgeführten Verkehrsuntersuchung vielmehr durch eine Auffächerung des Verkehrs ergeben, sobald die nachstehend angeführten, auf Grund des Bundesstraßengesetzes bzw. von zwischenstaatlichen Vereinbarungen bereits in Bau befindlichen oder geplanten bzw. vorgesehenen Straßengrenzübergänge und die zugehörigen Grenzabfertigungsanlagen fertiggestellt sein werden:

Hörbranz	Grenze BRD (Autobahn), Bauarbeiten laufen
Vils/Füssen	Grenze BRD, vorgesehen
Braunau	Grenze BRD, Bauarbeiten laufen
Suben	Grenze BRD (Autobahn), Bauarbeiten laufen
Karawankentunnel	Grenze Jugoslawien (Autobahn), Bauarbeiten laufen
Spielfeld	Grenze Jugoslawien (Autobahn), vorgesehen
Arnoldstein	Grenze Italien (Autobahn), vorgesehen
Plöckentunnel	Grenze Italien, vorgesehen
Höchst	Grenze Schweiz (Autobahn), vorgesehen.

Zu den einzelnen Punkten der Anfrage ist daher folgendes auszuführen:

Zu 1. Das Bundesministerium für Finanzen zieht im Sinne der vorstehenden Ausführungen die Errichtung von hintereinanderliegenden Zollabfertigungsstellen aus Gründen der Zollsicherheit und der Sicherheit des Verkehrs nicht in Erwägung, zumal durch eine derartige Lösung trotz hohen Kosten- und Personalaufwandes die Ursachen jener Grenzaufenthalte, die sich der Beeinflussung durch die Zollverwaltung entziehen, nicht beseitigt werden könnten.

In Übereinstimmung mit der Meinung der Verkehrsexperten ist das Bundesministerium für Finanzen vielmehr der Auffassung, daß es zielführender ist, die Verkehrsströme durch die Errichtung neuer leistungsfähiger Grenzübergänge zu entflechten.

- 4 -

- 4 -

Zu 2. Aus den angeführten Gründen besteht nicht die Absicht, mit den angrenzenden Staaten Verhandlungen aufzunehmen, damit dort hintereinanderliegende Zollabfertigungsstellen errichtet werden.

Mit der BRD ist jedoch die Errichtung der Grenzübergänge Hörbranz, Braunau und Suben, mit Jugoslawien die Errichtung des Grenzüberganges Karawankentunnel vereinbart; bei diesen Grenzübergängen sind die Bauarbeiten bereits im Gang. Außerdem bestehen Kontakte wegen der Errichtung neuer Grenzübergänge mit der BRD hinsichtlich des Grenzüberganges Vils/Füssen, mit Jugoslawien hinsichtlich des Autobahngrenzüberganges Spielfeld, mit Italien hinsichtlich des Autobahngrenzüberganges Arnoldstein und des Grenzüberganges Plöckentunnel sowie mit der Schweiz hinsichtlich des Autobahngrenzüberganges Höchst.

Zu 3. Auf Grund der Zusammenarbeit der europäischen Zollverwaltungen konnten durch die Einführung des Carnet-TIR-Verfahrens und des gemeinschaftlichen Versandverfahrens die Zollformalitäten beim Grenzübergang im Straßen-Transitverkehr derart erleichtert werden, daß die hierfür erforderlichen Grenzaufenthaltszeiten kaum mehr unterboten werden können. Am 1. Juli 1978 wurden der Straßenverkehrsbeitrag und die Treibstoffverzollung neu eingeführt. Die hiedurch bedingten Grenzaufenthaltszeiten konnten auf Grund der gewonnenen Erfahrungen bereits auf ein Minimum reduziert werden.

Im übrigen wird immer wieder die Erfahrung gemacht, daß längere Grenzaufenthaltszeiten nicht auf die Zollabfertigung, sondern auf andere, von der Zollverwaltung nicht beeinflussbare Ursachen zurückzuführen sind.

