

2190/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2161/J-NR/1997, betreffend CEMT-Genehmigungs-Vergabe 1997, die die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 19. März 1997 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:
1..2. Für welche von der CEMT-Regelung betroffenen Staaten gibt es für Einzel- und Sammelgenehmigungen gesamtösterreichische Vergabekontingente und für welche werden den einzelnen Bundesländern Kontingente zugeteilt?

Welche Kontingente an Einzelgenehmigungen standen den einzelnen Bundesländern in den Jahren 1987 bis 1997 zu (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?

Gemäß § 2 Abs. 1 Kontingenterlaubnis-Vergabeverordnung-KVV, BGBI Nr. 974/1994, ist die Vergabe von Kontingenterlaubnissen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit nachstehenden CEMT-Staaten auf die Landeshauptmänner übertragen: Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien. Soweit eine Übertragung im Sinne der Kontingenterlaubnis-Vergabeverordnung-KVV nicht erfolgt ist, erfolgt die Vergabe durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr. Darüber hinaus ist auch die Vergabe der Ökopunkte an die Landeshauptmänner übertragen.

Die den Bundesländern zur Verfügung stehenden Kontingente sind in der Beilage 1 angeführt.

3.,4.,7.-9. Nach welchen Kriterien werden diese Kontingente festgesetzt?

Wie wird dabei sichergestellt, daß die Kontingentierung nach dem sich entwickelnden Bedarf erfolgt, und nicht eine Fortschreibung historischer Daten ist?

Warum versucht man seitens des Bundesministeriums für Verkehr nicht, die Schere zwischen erledigten und abgewiesenen Ansuchen als Anhaltszahl für die Neukontingentierung von Genehmigungen heranzuziehen?

Bei einem anderen als dem in der vorhergehenden Frage beschriebenen dynamischen Modus zur Bedarfsermittlung werden einzelne Bundesländer bei der Kontingentfestsetzung durch eine Mißachtung der sich ändernden Struktur in ihrer Entwicklung behindert und daher benachteiligt. Wie stehen Sie zu diesem Vorwurf
Wann und wie werden Sie die kritisierte Kontingentierungspraxis den aktuellen Bedürfnissen anpassen?

Die Kontingentpolitik meines Hauses ist als Teil der gesamten österreichischen Verkehrspolitik zu sehen, die von der Bundesregierung festgelegt wurde und mitgetragen wird. Ziel dieser Politik ist es, einen Interessensaustausch zwischen den berechtigten Anliegen der Bevölkerung auf Schutz ihrer Gesundheit und Umwelt und der Wirtschaft zu finden. Insbesonders für den Straßengüterschwerverkehr bedeutet dies, den Verkehr auf eine Weise zu bewältigen, die einerseits die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt auf einem so niedrigen und akzeptablen Niveau wie möglich hält bzw. in vielen Fällen, in denen diese Akzeptanzgrenze bereits überschritten ist, diese Belastungen zu reduzieren. Deshalb ist es u.a. ein grundlegendes Prinzip der Bundesregierung, den Straßengüterschwerverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. In diesem Zusammenhang möchte ich wiederholt festhalten, daß es sicherlich auch ein Anliegen der österreichischen Verkehrspolitik ist, die Wirtschaftsbeziehungen insbesondere mit den österreichischen Nachbarstaaten zu fördern und entsprechende Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Dies kann jedoch nicht in einer - wie von Ihnen gefordert - progressiven Kontingentliberalisierung, die unweigerlich zu dramatischen Straßengüterverkehrszunahmen führen würde, resultieren. Eine den jeweiligen Bedarf ausgerichtete Kontingentpolitik stünde daher nicht nur im Widerspruch zur Verkehrspolitik der Bundesregierung sondern auch zum Güterbeförderungsgesetz, wonach "bei deren Ausmaß die verkehrs-mäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie der Schutz der Bevölkerung und Umwelt zu berücksichtigen sind" (§ 8 GütbefG).

Im Sinne des genannten Interessensaustausches, müssen vielmehr auch im Bereich der Kontingentpolitik Lösungen primär im Bereich umweltfreundlicher Verkehrsträger bzw. umweltfreundlicher Fahrzeuge gefunden werden (z.B. in Form von Belohnungsgenehmigungen für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs). Die zweistelligen Zuwachsrate im Kombiverkehr in den letzten Jahren haben zudem gezeigt, daß hierdurch echte Alternativen zum reinen Straßenverkehr bestehen, die es erlauben, die unterschiedlichen Interessenslagen durchaus miteinander zu verbinden.

Im übrigen darf ich auf meine Anfragebeantwortung vom 4. April d.J., Anfrage Nr. 1930/J-NR/1997 verweisen.

Die den Bundesländern zur Verfügung stehenden Kontingente werden gemäß § 3 KVV, BGBl. Nr. 974/1994 vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach Anhörung der Wirtschaftskammer Österreich unter Beachtung von volkswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Erfordernissen auf die Länder aufgeteilt. Gesetzliche Grundlage für die Kontingenterlaubnis-Vergabeverordnung ist § 8 Abs. 3 Güterbeförderungsgesetz 1995, wonach der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Vergabe der Kontingenterlaubnisse an den Landeshauptmann übertragen kann, soweit die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie Gründe der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung dies erfordern.

Solange die Wirtschaftskammer Österreich, die diesen Verteilungsvorschlag in Abstimmung mit ihren jeweiligen Landesorganisationen festlegt, keinen neuen erstattet, geht das ho. Bundesministerium nach dem letzten Verteilungsvorschlag vor. Es steht der Wirtschaftskammer Österreich jederzeit frei, auf geänderte Gegebenheiten zu reagieren und eine Änderung des Verteilungsschlüssels vorzuschlagen.

Da seit Auslagerung der Vergabe der Kontingenterlaubnisse an die Bundesländer kein neuer Verteilungsvorschlag erstattet wurde, geht das ho. Bundesministerium davon aus, daß die Verkehrsanteile der einzelnen Bundesländer im wesentlichen konstant sind und den regionalen Erfordernissen der Transportwirtschaft der einzelnen Bundesländer entspricht.

Aus den Länderkontingenten wird ersichtlich, daß der Schwerpunkt des Ostverkehrs eindeutig in den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Niederösterreich, Wien und Oberösterreich liegt. Dies entspricht auch der Verkehrsgeographie Österreichs und der Tatsache, daß die meisten Unternehmer der österreichischen Transportwirtschaft in diesen Bundesländern beheimatet sind. Die westlichen Bundesländer (Salzburg, Tirol, Vorarlberg) waren immer schon stark am Verkehr mit Deutschland und Italien orientiert und hatten in diesen Bereichen wesentliche Vorteile gegenüber den östlichen Bundesländern. Das Bundesland Kärnten ist im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Italien und Slowenien stark vertreten.

5..6. Wieviel Ansuchen um Einzel- und Sammelgenehmigungen zu Fahrten in CEMT-Staaten ergingen seit 1992 an die Landesbehörden (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?

Wievielen Ansuchen konnte dabei nicht stattgegeben werden (aufgegliedert nach Bundesland, CEMT-Staat und Jahr)?

Über Anzahl der Ansuchen, sowie die Anzahl der tatsächlichen Ablehnungen sind keine gesicherten Daten verfügbar (insb. mangels EDV-mäßiger Erfassung seitens der Länder). Die in der angeschlossenen Beilage 2 angeführten Zahlen beruhen auf Schätzungen der Ausgabestellen bei den Ämtern der Landesregierungen.

10.-12. Nach welchen Kriterien erfolgt die Vergabe durch das Bundesministerium für Verkehr von gesamtösterreichischen kontingentierten Einzel- und Sammelgenehmigungen der CEMT-Staaten?

Wie funktioniert die Vergabe verwaltungstechnisch?

Wie ist hier eine bedarfsorientierte Vergabe an Transportunternehmen sichergestellt, sodaß Benachteiligungen wie die durch Bundesländerkontingente nicht auftreten ?

Wie ich schon (zu den Fragepunkten 3,4 und 7 bis 9) ausgeführt habe, erfolgt die Festsetzung des Ausmasses der zwischenstaatlichen Kontingente gemäß § 8 des GütbefG. Die Vergabe der Kontingenterlaubnisse, einschließlich der vom ho. Bundesministerium zu vergebenden Einzel- und Dauergenehmigungen erfolgt nach den Bestimmungen der Kontingenterlaubnis-Vergabeverordnung KVV, BGBI Nr.

974/1994. In dieser Verordnung sind die Anspruchsvoraussetzungen sowie das Verfahren zur Vergabe von Kontingenterlaubnissen detailliert geregelt.

Verwaltungstechnisch ist das Vergabeverfahren in ein Anmeldungsverfahren (§ 5 KVV) und in ein Bewerbungsverfahren (§ 9 KVV) gegliedert. Der Judikatur des VfGH wurde u.a. dadurch Rechnung getragen, daß den Unternehmen ein Rechtsanspruch auf 95 % der im Berechnungszeitraum gemäß § 5 KVV an sie vergebenen Einzelgenehmigungen eingeräumt wird. Auch allen Besitzern von Dauergenehmigungen wird ein Rechtsanspruch auf den Weiterbezug der Dauergenehmigung eingeräumt.

13.-15.,22. Nach welchen Gesichtspunkten wurden die Kriterien für die Vergabe der CEMT-Genehmigungen festgesetzt?

Wenn schon die Vergabe von Einzelgenehmigungen auf die Fortschreibung historisch, eingefrorener Daten beruht, wie kann dann davon ausgegangen werden, daß dieses Kriterium als endgültige Entscheidungsbasis bei der CEMT-Vergabe den aktuellen Bedürfnissen der Bundesländer Rechnung trägt?

Die Kontingentierung von Einzel- und Sammelgenehmigungen für einzelne Bundesländer und die darauf basierende Vergabe von CEMT-Genehmigungen haben dazu geführt, daß die Betriebe Tirols und Vorarlbergs keine einzige der 32 im Jahr 1997 vergebenen CEMT-Genehmigungen erhalten haben. Wie hätten nach Ihrer Ansicht die Tiroler und Vorarlberger Betriebe CEMT-Genehmigungen erhalten können, wenn diesen aufgrund der knappen Kontingentierung die letztendlich notwendigen 70 Einzelgenehmigungen gar nicht zur Verfügung standen?

Verkehrsministerium Jetzt weitere CEMT-Genehmigungen vergeben?

a) Wenn Ja: Warum wird dann nur ein bestimmtes Kontingent vergeben, statt allen Frätern, die an CEMT-Genehmigungen berechtigten Bedarf anmelden, diese CEMT-Genehmigungen zu geben?

b) Wenn nein: Wann kann die nächste Vergabe stattfinden? Welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen?

Die Kriterien für die Vergabe der CEMT-Genehmigungen sind in der CEMT-Genehmigungs-Vergabeverordnung-CEMT-VV, BGBI Nr. 12/1996, festgelegt. Die CEMT-VV bildet nach den Materialien zum Verordnungsentwurf die rechtsstaatliche Grundlage für das Vergabeverfahren, die Anspruchs- und die Entziehungsvoraussetzungen.

Ihrer Rechtsnatur nach sind die CEMT-Genehmigungen multilaterale Dauergenehmigungen, die aufgrund eines Abkommens mit einer Staatengemeinschaft (CEMT: Konferenz der Europäischen Verkehrsminister) über den grenzüberschreitenden

Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 9 Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz, BGBI Nr. 593/1995) der Republik Österreich zur Verfügung stehen. Die Vergabe erfolgt durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr.

Entsprechend dem CEMT-Reglement ist eine derartige CEMT-Genehmigung eine multilaterale Dauergenehmigung, die ihrer Zweckbestimmung nach an Unternehmen zugeteilt werden soll, durch die eine optimale Nutzung dieser Genehmigung gegeben ist. Somit ergibt sich schon aus diesem Kontext, daß regionale Erwägungen bei der Vergabe nicht das bestimmende Kriterium darstellen. IdZ ist darauf hinzuweisen, daß gemäß dem Reglement der CEMT bloß bilaterale Fahrten mit einer CEMT-Genehmigung unzulässig sind und diesfalls diese Genehmigung zu entziehen wäre. Daher erfolgte in der CEMT-VV eine Bezugnahme auf die jährliche Beförderungsleistung eines Bewerbers als Kriterium für die Zuteilung einer CEMT-Genehmigung. Das Kriterium der Beförderungsleistung in Nicht-EWR-Staaten wurde deshalb in die CEMT-VV aufgenommen, weil seit 01.01.1997 Beförderungen in EU-Staaten (mit Ausnahme von Norwegen und Liechtenstein deckungsgleich mit EWR-Staaten) genehmigungsfrei durchgeführt werden können. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit den EU-Staaten hat die CEMT-Genehmigung seit 01.01.1997 de facto an Bedeutung verloren, sieht man vom Anwendungsbereich von Drittlandfahrten österreichischer Beförderungsunternehmen ohne Berührung des Heimatstaates ab z.B. (Deutschland-Polen, Tschechien-Schweden).

Im wesentlichen ist die CEMT-VV den Bestimmungen der KVV insbesonders jenen für die Vergabe von Dauergenehmigungen nachgebildet. Zentrales Kriterium ist - wie bereits erwähnt - die durchschnittliche Jahresbeförderungsleistung des CEMT-Genehmigungsbewerbers (berechnet in Tonnenkilometer), die dieser im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit mindestens 2 der CEMT beigetretenen Mitgliedstaaten, die nicht zugleich Mitgliedstaaten des EWR sind, in den dem Jahr der Antragstellung vorangegangenen 5 Jahren (Beobachtungszeitraum) erbracht hat und die mindestens dem Fünffachen des Mittelwertes aller Beförderungsleistungen (in TKm) mit CEMT-Genehmigungen bei Fahrten mit Ziel- oder Ausgangspunkt in Nicht-EWR Staaten entspricht (§ 2 Abs. 1 Z. 2 CEMT-VV). Bewirbt sich ein Unternehmer,

dem bereits eine CEMT-Genehmigung zugeteilt wurde, um eine oder mehrere weitere CEMT-Genehmigungen, erhöht sich das Erfordernis der durchschnittlichen Jahresbeförderungsleistung gemäß § 2 Abs. 1 Z. 2 CEMT-VV um jeweils 50 % für jede weitere beantragte CEMT-Genehmigung.

Als weiteres Kriterium für die Zuteilung einer CEMT-Genehmigung sieht die CEMT-VV die Verpflichtung zur Rücklegung von mindestens 50 Einzelgenehmigungen für die Länder Polen, Slowenien, Ungarn, Slowakei und Tschechien vor (§ 6 CEMT-VV), wobei gem. § 7 Abs. 1 CEMT-VV die CEMT-Genehmigungen an denjenigen Bewerber zu vergeben ist, der über die Anzahl der jedenfalls zurückzulegenden Einzelgenehmigungen hinaus (§ 6 Abs. 1) die meisten Einzelgenehmigungen für die angeführten Staaten zurücklegt. Weisen jedoch mehrere Bewerber die gleiche Anzahl von zur Rücklegung angebotenen Einzelgenehmigungen auf, kommt gemäß § 7 Abs. 1 2. Satz CEMT-VV jener Bewerber zum Zug, der die höhere durchschnittliche Jahresbeförderungsleistung erbringt.

Aufgrund der von den Bewerbern bekanntgegebenen durchschnittlichen Jahresbeförderungsleistung und den angebotenen Zurücklegungen wurde vom ho. Bundesministerium eine Reihung der Bewerbungen vorgenommen.

Da von keinem sich bewerbenden Unternehmen mit Sitz in Tirol oder Vorarlberg (je 3 Bewerbungen) die verordnungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt wurden, konnte auch kein Unternehmen für die Zuteilung einer CEMT-Genehmigung berücksichtigt werden.

Die Anzahlreich zur Verfügung stehenden CEMT-Genehmigungen ergibt sich aus den aktuellen Beschlüssen der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister.

Die Vergabe von 32 CEMT-Genehmigungen zum 01.Jänner 1997 beruht auf dem Beschuß der CEMT vom 7./8. Juni 1995 in Wien, wobei die Erhöhung an die Option des Einsatzes von "Supergrünen und sicheren LKW's" geknüpft ist. Österreich hat von dieser Option Gebrauch gemacht.

Eine Neuvergabe von CEMT-Genehmigungen kann in folgenden Fällen erfolgen: Erhöhungsbeschuß der CEMT, im Fall der §§ 7 (Zurücklegung) sowie 8 (Entziehung) CEMT-KVV.

16. Bei der Vergabe von CEMT-Genehmigungen wurden insgesamt elf Unternehmen berücksichtigt, die bereits eine bestehende CEMT-Genehmigung hatten. Ist diese Doppelvergabe nicht als ungerecht zu betrachten?

Die Berücksichtigung von Unternehmen, die bereits über eine CEMT-Genehmigungen verfügen, bei der Neuvergabe der CEMT-Genehmigungen ergibt sich aus den Bestimmungen der §§ 2 Abs. 1 und 2 bzw. 7 CEMT-VV.

17.,18.,19. Durch die Verteilung von CEMT-Genehmigungen wurden insgesamt über 2000 Einzelgenehmigungen und zwei Sammelgenehmigungen auf Dauer zurückgelegt Besteht für die anderen Frächter nun die Möglichkeit, einen Teil dieser Genehmigungen für Fahrten in das Ausland zu nutzen?

Fallen die zurückgegebenen Einzel- und Sammelgenehmigungen wieder zurück an die Bundesländer, um im Rahmen des zugeteilten Kontingents neuerlich vergeben zu werden? Wenn ja: In diesem Fall erhielten die bei der Vergabe berücksichtigten Bundesländer in Summe wieder 2000 Einzelgenehmigungen, die sie an ihre Transporteure vergeben könnten. Ihnen würde es bei einer neuerlichen Vergabe von CEMT-Genehmigungen dann auch leichter fallen, Einzelgenehmigungen zum Zurücklegen anzubieten, um dann neuerlich bei der CEMT-Vergabe bevorteilt zu werden. Die anderen Bundesländer bleiben durch diesen Kreislauf ständig im Hintertreffen. Wann und wie beabsichtigen Sie in diesen Kreislauf einzutreten und das notwendige Gleichgewicht wieder herzustellen?

Wie läßt sich demnach das entscheidende Kriterium "angebotene Einzel- und Sammelgenehmigungen", rechtfertigen?

Die durch die Rückgabe der Einzelgenehmigungen freiwerdenden Kontingenterlaubnisse sind gemäß den Bestimmungen des § 9 KW aufzuteilen. Bei Einzelgenehmigungen, deren Vergabe gemäß § Z Abs. 1 KW dem Landeshauptmann übertragen wurden, fallen die zurückgelegten Einzelgenehmigungen grundsätzlich jenem Bundesland zu, in welchem das Unternehmen, dem die CEMT-Genehmigung zugeteilt wurde, seinen Sitz hat (§ 7 Abs. 3 CEMT-VV). Diejenigen Bundesländer, in denen keinem Unternehmer eine CEMT-Genehmigung zugeteilt wurde, können an den Rücklegungen in anderen Bundesländern nicht partizipieren, da andernfalls der Bundesländerverteilungsschlüssel (§ 3 KVV) unterlaufen würde. Gerade dadurch würde

das Gleichgewicht zwischen den Bundesländern, das durch den Bundesländerverteilungsschlüssel (§ 3 KVV) gewährleistet ist, gestört. Das Kriterium der Zurücklegungsverpflichtung (§§ 6 und 7 CEMT-VV) wurde deshalb normiert, um auch anderen Unternehmen eine Möglichkeit einzuräumen am Markt teilzunehmen (dies entspricht auch der Spruchpraxis des VfGH); siehe hierzu auch Antwort zu Frage 10 bis 12). Die sachliche Rechtfertigung für dieses Kriterium ergibt sich durch die Tatsache, daß ein über eine CEMT-Genehmigung verfügendes Unternehmen, mit dieser Dauergenehmigung jedenfalls jenen Anteil an zurückgelegten Genehmigungen kompensieren kann.

20. Warum wurde dabei nicht versucht, auch ein Kriterium für die Berücksichtigung aller Bundesländer zu finden?

Die CEMT-Genehmigung wird gemäß § 1 Abs. Z CEMT-VV vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vergeben. Eine Berücksichtigung von regionalen Gesichtspunkten ist in der Verordnung insbesondere deshalb nicht vorgesehen, da dies dem Zweck der CEMT-Genehmigung nicht entsprechen würde. Im übrigen darf auf die Fragebeantwortung Nr. 13 ff verwiesen werden.

21. Bei der Vergabe von CEMT-Genehmigungen wurde eine Sammelgenehmigung mit 120 Einzelgenehmigungen bewertet. Bei einem tatsächlichen Erfordernis von 70 angebotenen Einzelgenehmigungen wurde demnach der Benutzer einer Sammelgenehmigung jedenfalls berücksichtigt. Wer hat die Sammelgenehmigung mit 120 Einzelgenehmigungen bewertet und welche Überlegungen und Daten liegen dieser Entscheidung zugrunde?

Im Zuge der aktuellen Vergabe von 32 CEMT-Genehmigungen wurden auch zwei Dauergenehmigungen (je eine CZ- und SK-Dauergenehmigung) zurückgelegt. Obwohl die Zurücklegung von Dauergenehmigungen in der CEMT-VV nicht ausdrücklich vorgesehen ist, stellt die Zurücklegung einer Dauergenehmigung einen berücksichtigungswürdigen Vorgang dar, der teleologisch mit den Absichten der CEMT-VV in Einklang steht. Die Bewertung einer Dauergenehmigung mit 120 Einzelgenehmigungen beruht auf den Erfahrungswerten der zuständigen Fachabteilung über die durchschnittliche jährliche Ausnützung einer CZ- bzw. SK-Dauergenehmigung.

BEILAGE (Tabellen) NICHT GESCANNT!!!