

1808/AB XXI.GP

Eingelangt am: 29.3.2001

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1806/J - NR/2001, betreffend Vertretung in Aufsichtsräten, Beiräten, Kommissionen und anderen Gremien, die die Abgeordneten Öllinger, Freundinnen und Freunde am 29. Jänner 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Einleitend erlaube ich mir anzumerken, dass hier zwischen Ressortvertretern in Aufsichtsräten und Staatskommissären deutlich zu differenzieren ist. Zum Unterschied von der Entsendung von Vertretern der gesellschaftsrechtlichen Eigentümerinteressen in Aufsichtsräte werden Staatskommissäre z.B. gemäß § 13 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom Bundesminister als Oberste Eisenbahnbehörde zu den Sitzungen der Organe des Eisenbahnunternehmens entsandt, wobei diese Staatskommissäre keine Mitentscheidungsfunktionen haben, sondern eine Aufsichts- und Berichtsfunktion.

Auch die Entsendung eines Vertreters des Ressorts in die Aufsichtsräte einzelner Luftfahrtunternehmen ist hier differenziert zu betrachten, kommt doch der Obersten Zivilluftfahrtbehörde gem. § 141 Abs. 4 LFG das Recht zu, einen rechtskundigen Vertreter in Aufsichtsratssitzungen, Generalversammlungen u.ä. von Luftfahrtunternehmen zu entsenden, wobei dieser als Vertreter der Aufsichtsbehörde lediglich mit beratender Stimme teilzunehmen hat.

Fragen 1, 2, 3 und 4:

In welchen Aufsichtsräten, Wirtschaftsräten, Beiräten, Kommissionen, Fachgremien und ähnlichen Arbeitsgruppen (ausgenommen Gremien mit dienstrechtlichen Aufgaben) ist Ihr Ressort vertreten bzw. in welchen Institutionen ist Ihr Ressort in weiteren Aufsichtsfunktionen z. B. mit Aufsichtskommissären, Staatskommissären, vertreten ?

Welche Bedienstete des Ressorts sind zum Stichtag 1. Jänner 2001 mit der Vertretung des Ressorts in den einzelnen Gremien bzw. mit den Aufsichtsfunktionen betraut ?

Welche sonstigen Personen waren zum Stichtag 1. Jänner 2001 mit der Vertretung des Ressorts in den einzelnen Gremien bzw. mit den Aufsichtsfunktionen betraut?

Welche Personen wurden seit dem Regierungswechsel nominiert ?

Antwort:

Ich darf auf die beiliegenden Tabellen verweisen und darf anmerken, dass - wie bei früheren Anfragebeantwortungen zu diesem Thema - weder EU - Gremien noch

Gremien mit dienstrechtlicher Funktion enthalten sind. Die seit dem Regierungswechsel nominierten Vertreter sind in den Tabellen gelb unterlegt.

Frage 5:

Welche Erwägungen waren für die Auswahl und Entsendung der einzelnen Vertreter maßgebend?

Antwort:

Die Entsendung erfolgte ausschließlich aufgrund der fachlichen Qualifikation.

Frage 6:

Auf Grund welcher konkreten Erwägungen wurden auch bereits im Ruhestand befindliche Bedienstete mit der Vertretung betraut?

Antwort:

Es wurden keine Nominierungen nach Antritt des Ruhestandes vorgenommen.

Frage 7:

Wurde bei der Auswahl der Vertreter auf Unvereinbarkeiten Bedacht genommen?

7a. Wenn ja, in welcher Weise?

7b. Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Grundsätzlich wird bei der Entsendung von Ressortvertretern eine Überprüfung der Geschäftstätigkeit und der beruflichen Tätigkeit vorgenommen und dabei der Frage einer allfälligen Unvereinbarkeit besondere Beachtung geschenkt.

Frage 8:

Sind Sie bereit, die Frage der Unvereinbarkeit in Zukunft verstärkt zu beachten?

8a. Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ja, es wird bereits heute ausreichend berücksichtigt.

Frage 9:

In welchen Fällen wurden die Vertreter auf Grund eines Öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ermittelt?

Antwort:

Ein Ausschreibungsverfahren ist in den betreffenden gesetzlichen Vorschriften nicht vorgesehen; keiner der Vertreter des Ressorts in den genannten Gremien wurde daher durch ein derartiges Verfahren ermittelt.

Fragen 10 und 11:

Welche Einkünfte beziehen die entsandten Bediensteten des Ressorts aus den Vertretungs- bzw. Aufsichtsfunktionen?

Welche Einkünfte beziehen die entsandten sonstigen Personen aus den Vertretungs- bzw. Aufsichtsfunktionen?

Antwort:

Soweit die Einkünfte der entsandten Vertreter meines Ressorts überhaupt einen Gegenstand der Vollziehung darstellen, ist mir eine inhaltliche Beantwortung dieser Frage aus datenschutzrechtlichen Gründen verwehrt.

Fragen 12, 13 und 15:

Wie viele Dienststunden entfallen in Ihrem Ressort jährlich infolge der Nebentätigkeiten von Bediensteten?

Können Sie ausschließen, dass der Dienstbetrieb - abgesehen von den entfallenen Dienststunden - zufolge der Nebentätigkeiten beeinträchtigt wurde?

13a. Wenn ja, auf Grund welcher Überlegungen gelangen Sie zu dieser Überzeugung?

13b. Wenn nein, welche Maßnahmen werden Sie ergreifen?

Wie viele zusätzliche Bedienstete werden zufolge der direkten und indirekten Auswirkungen der Nebentätigkeit benötigt?

Antwort:

Bei einer Nebentätigkeit handelt es sich um eine Aufgabe, die ein Beamter neben seiner ihn voll beanspruchenden Haupttätigkeit ausübt. Übt er diese während der Dienstzeit aus, so hat er, wie der Verwaltungsgerichtshof wiederholt festgestellt hat, die dadurch „liegendebliebene Arbeit“ später nachzuholen. Ein Entfall von Dienststunden, eine Beeinträchtigung des Dienstbetriebes oder ein Bedarf zusätzlicher Bediensteter infolge von Nebentätigkeiten ist daher begrifflich nicht möglich.

Frage 14:

Welche Kosten erwachsen Ihrem Ressort jährlich direkt und indirekt zufolge der Nebentätigkeiten?

Antwort:

An Vergütungen für Nebentätigkeiten wurden im Budgetkapitel 65 im Jahre 2000 (vorläufiger Erfolg) aufgewendet:

- ab 1.1.2000 Zentralleitung (inkl. Verkehrspol. Bundesaufsicht): ÖS 778.689,80
- ab 1.4.2000 Österreichisches Patentamt: ÖS 13.100,--.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass Nebentätigkeiten Tätigkeiten für den Bund sind. Sollten diese Tätigkeiten daher nicht weiter von öffentlich Bediensteten als Nebentätigkeiten ausgeübt werden, so müssten diese, soweit dies überhaupt möglich ist, von anderen, also zugekauften Kräften verrichtet werden, soll es nicht zu einer Leistungseinschränkung des Bundes kommen.

ANLAGE Frage 19

Offensichtlich wird seitens einiger Bundesländer in der ggstl. Angelegenheit eine vom BMVIT nicht nur abweichende, sondern zudem verfehlte Rechtsauffassung vertreten (auf den diesbezüglichen Schriftverkehr wird an dieser Stelle verwiesen). Aus diesem Grund sieht sich das BMVT zu nachstehenden insbesondere rechtlichen Klarstellungen veranlasst.

- Das elektronische Kontrollsystem ermöglicht es über die Identifikationsnummer des jeweiligen Umweltdatenträgers und die darin gespeicherten Daten das Fahrzeug, den COP - Wert des Motors, den Gütertransportunternehmer sowie über letzteren auch den Fahrer zu ermitteln. Der Auswertung dieser Daten zur ex post Verfolgung illegaler Transitfahrten ist auch mit der Datenschutz - Richtlinie vereinbar. Dieser zufolge wären auch darüberhinausgehende Einschränkungen des Schutzes von Daten z.B. für die öffentliche Sicherheit sowie für die Ermittlung, Feststellung und Verfolgung von Straftaten zulässig.
- Die Kommission hat am 17. Oktober 2000 festgestellt, daß den Mitgliedstaaten bzw. den zuständigen Behörden (somit auch den Behörden der österreichischen Bundesländer, die zur Vollziehung und Kontrolle des Ökopunktesystems im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zuständig sind) ausreichende Information zur Ergreifung entsprechender Maßnahmen gegen illegale Frächter zur Verfügung stehen und insbesondere auch Österreich aufgefordert diesbezügliche Schritte zu ergreifen.
- Gemäß Artikel 5 der Ökopunkteverordnung sind Zuwiederhandlungen eines Lastkraftfahrzeuges oder eines Unternehmens gegen das Protokoll Nr. 9 oder deren Durchführungsverordnungen nach den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften zu ändern.

- Bei wiederholten Zuwiderhandlungen gilt die Verordnung 881/92 (Entzug der Gemeinschaftslizenz).
- Aus dem primärrechtlichen Gemeinschaftsgrundsatz der Geltung und Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts, den sekundärrechtlichen EU - Durchführungsverordnungen zum Transitprotokoll Nr. 9 sowie der ständigen Judikatur des EuGH folgt u.a., daß Österreich nicht nur berechtigt sondern auch verpflichtet ist, Zuwiderhandlungen eines Lastkraftwagens oder eines Unternehmens gegen das Transitregime zu ahnden. Dies gilt insbesondere auch für die Sanktionierung illegaler LKW - Transitsfahrten, die nicht direkt betreten wurden, sondern die durch das System in Form sog. Blacklistungen erfaßt werden. Diese Rechtsansicht wird zudem durch die Judikatur des VwGH (98/03/0036) bestätigt, der eine Nicht - Sanktionierung als dem Gemeinschaftsrecht zuwiderlaufend erachtet.
- Nach ständiger Judikatur des EuGH müssen diese Sanktionen jedenfalls wirksam, verhältnismässig und abschreckend sein. Zur Durchführung der Sanktionsregelungen haben die Mitgliedstaaten einander Amtshilfe zu leisten.
- Gemäß § 23 Güterbeförderungsgesetz idgF folgt, daß mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 ATS zu bestrafen ist, wer gegen das Transitprotokoll Nr. bzw. die diesbezüglichen Durchführungsverordnungen verstößt.
- Zur Strafbarkeit genügt Fahrlässigkeit. Gemäß ständiger Judikatur der Höchstgerichte hat der Beschuldigte aufgrund § 5 Abs. 1 VStG von sich aus alles darzulegen, was für seine Entlassung spricht (Mitwirkungspflicht); das heißt, daß der Beschuldigte glaubhaft machen muß, daß ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschriften kein Verschulden trifft. Es genügt hierbei zB nicht sich auf die Auskünfte des Arbeitgebers zu verlassen (siehe auch beigeschlossene aktuelle Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hierzu).
- Im Hinblick auf den vorstehend genannten Gemeinschaftsgrundsatz der Wirksamkeit von Gemeinschaftsrecht (wirksame Durchsetzung des Transitregimes) folgt weiters, daß sowohl gegen den Lenker wie auch den Unternehmer das Strafverfahren einzuleiten ist. Die zuständige Behörde hat hierbei unverzüglich und von Amts wegen vorzugehen.

Aus vorstehenden Ausführungen folgt, daß sowohl die EU - rechtliche als auch die nationale Rechts - bzw Gesetzeslage im Hinblick auf die strafrechtliche Sanktionierung illegaler LKW - Transitsfahrten (insbesondere auch jener die nicht unmittelbar betreten wurden) dahingehend eindeutig ist (es bedarf daher keinerlei legislatischer Maßnahmen), daß den österreichischen zuständigen Behörden der Bundesländer sowohl aufgrund des EU - Rechts als auch des Güterbeförderungsgesetzes die Verpflichtung auferlegt ist, unverzüglich von Amts wegen vorzugehen und die entsprechenden Strafverfahren gegen die jeweiligen Lenker und Unternehmer einzuleiten.

Die diesbezüglichen gutachtlichen Darlegungen und Feststellungen werden zur weiteren Information beigeschlossen.

Seitens des BMVIT ergeht somit die Aufforderung im Sinne des ggstl. Schreibens sowie der beigelegten Rechtsgutachten vorzugehen und anher über die von do. umgehend gesetzlichen Maßnahmen bis Ende Jänner 2001 zu berichten. Die konsequente Verfolgung und strikte Vorgangsweise gegen illegale LKW - Transitzfahrten wurde nicht nur von der EU - Kommission jüngst im Ökopunktausschuß gefordert worden, sondern auch im Sinne der Glaubwürdigkeit Österreichs auf europäischer Ebene dringest geboten.

Beilagen:

Rechtsgutachten Univ. Prof. Dr. Heinz Mayer betreffend verwaltungsstrafrechtliche Verfolgung bei Verletzung der Ökopunktevorschriften

Gutachten Univ. Ass. Dr. Walter Obweser betreffend EU - rechtliche Rahmenbedingungen für die (nachträgliche) Sanktionierung illegaler LKW - Transitzfahrten bei Durchfahrt ohne Abbuchung von Ökopunkten

6 Erkenntnisse des VwGH (Zl. 2000/03/0120 - 5, Zl. 2000/03/0222 - 5, Zl. 2000/03/0181 - 8, Zl. 2000/03/0162 - 3, Zl. 2000/03/0046 - 5, Zl. 2000/03/0151 - 6)