

871/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 840/J - NR/2000, betreffend „Sofia - Connection II. Teil (oder die weisrussische Variante); Praktiken der Fa. Oberkofler Ges.m.b.H., Handel und Transport, Blühnbachstraße 3, 5451 Tenneck“, die die Abgeordneten Maier und Genossen am 18. Mai 2000 an mich gerichtet haben beehere ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zu Frage 1:**

Ohne den genauen Sachverhalt anhand geeigneter Unterlagen beurteilen zu können, kann zu dem konkret geschilderten Fall keine detaillierte Auskunft gegeben werden. Wird der Vorfall jedoch so verstanden, dass ein belarussischer Transportunternehmer LKWs eines österreichischen Transportunternehmers anmietet, und mit diesen Fahrzeugen, gelenkt von belarussischen Staatsbürgern, die bei der belarussischen Firma beschäftigt sind, Transporte zwischen Österreich und anderen Mitgliedstaaten durchführt, so sind diese Transporte jedenfalls weder im Rahmen güterbeförderungsrechtlicher EU - Vorschriften noch im Rahmen des Güterbeförderungsgesetzes oder einer bilateralen Vereinbarung zulässig und stellen einen verwaltungsstrafrechtlich zu ahnenden Tatbestand dar, wenn dieser Transport

nicht aufgrund einer Genehmigung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT - Genehmigung) durchgeführt wird.

Hinsichtlich von Verstößen gegen die EU - Vorschriften oder nationalen Vorschriften im Bereich des Arbeitsrechtes oder des Aufenthaltsrechtes oder anderer Bereiche kann mangels Zuständigkeit keine Antwort gegeben werden.

**Zu den Fragen 2, 3, 5 und 9:**

Hinsichtlich der Kontrolle des geschilderten Falles ist auf Frage 1 zu verweisen, wonach ohne eine Klärung des tatsächlichen Sachverhaltes eine detaillierte Auskunft nicht möglich ist.

**Zu den Fragen 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 und 14:**

Mangels Zuständigkeit kann zu diesen Fragen keine Antwort gegeben werden. Grundsätzlich ist jedoch aus verkehrspolitischer Sicht Informationsaustausch, Zusammenarbeit und gemeinsames Vorgehen aller beteiligten Stellen sowohl auf nationaler Ebene als auch im Kontakt mit den anderen Mitgliedstaaten erwünscht, um der geschilderten Praxis wirksame Maßnahmen entgegensetzen zu können.

**Zu Frage 15:**

Zuständigheitshalber betreffen nur die Fragen 3, 5 und 9 das BMVIT. Soweit das Güterbeförderungsgesetz betroffen ist, ist auf dessen §§ 20 und 21 zu verweisen, wonach in der Regel als Aufsichtsorgane an der Vollziehung des Güterbeförderungsgesetzes, von unmittelbar anwendbaren Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße sowie von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen die Organe der Strafenaufsicht, ausgenommen Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes der Bundespolizeidirektion sowie in Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgabe die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes der Bundespolizeidirektionen und die Zollorgane mitzuwirken haben.

Soweit das Kraftfahrgesetz betroffen ist, (Verkehrs - und Betriebssicherheit, Lenk - und Ruhezeiten) ist auf die §§ 123, 131, 136 sowie 102 Abs. ha zu verweisen.

**Zu den Fragen 16 bis 26:**

Eine Zusammenarbeit hinsichtlich der Kontrolle güterbeförderungsrechtlicher Vorschriften und des diesbezüglich erforderlichen Austausches von Informationen bzw. Daten ist zwischen dem BMVIT, dem BMF, dem BMI und dem BMWA gewährleistet.

Hinsichtlich der Frage nach einem legislativen Handlungsbedarf und Erlässen über Kooperation ist auszuführen, dass die Mitwirkung aller betroffenen Stellen an der konkreten Problemlösung rechtlich nicht verankert ist. Ein diesbezüglicher akuter Handlungsbedarf ist bis dato nicht feststellbar.

Ob es Schwerpunktkontrollen in der beschriebenen Form gegeben hat, ist nicht bekannt.

**Zu den Fragen 26 und 30:**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist im Bereich der Problematik der illegalen Kabotage zuständig für den für das Güterbeförderungsgesetz relevanten Bereich, d.h. in den in der Anfrage dargestellten konkreten Fällen für Verstöße gegen die Genehmigungspflicht, sowie für den von der die Gemeinschaftslizenz normierenden EU - Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates geregelten Bereich, konkret für Verstöße gegen die Bestimmungen über die Gemeinschaftslizenz.

Eine Koordination der Befugnisse der verschiedenen Behörden im Bereich der illegalen EU - Kabotage durch Drittstaatenunternehmer ist sicherlich einerseits auf österreichischer Ebene und andererseits auf EU - Ebene erforderlich. Dasselbe gilt für den Bereich der Überwachung und Kontrolle. Auf österreichischer Ebene sind - wie schon weiter oben ausgeführt - die zuständigen Kontrollorgane angewiesen, diese Problematik eingehender zu kontrollieren. Auf EU - Ebene werden derzeit eine gemeinsame Vorgangsweise und gemeinsame Hilfsmittel (z.B. ein EU - weiter

Lenkerausweis, aus dem hervorgeht, dass der Lenker in einem EU - Staat nach dessen rechtlichen Grundlagen ordnungsgemäß beschäftigt ist) ausgearbeitet. Darüberhinaus hat mein Ressort als rasche innerösterreichische Maßnahme zur Bekämpfung derartiger illegaler Verkehre eine entsprechende Arbeitsgruppe aller beteiligten Ministerien zwecks Optimierung der Koordination der erforderlichen Maßnahme eingerichtet.

**Zu Frage 27:**

Insoweit sich diese Fragestellung auf die Fahrer bezieht, muss auf die Zuständigkeit des BMWA verwiesen werden.

Hinsichtlich der Zulässigkeit der Transporte wird auf die Beantwortung von Frage 1 hingewiesen.

**Zu den Fragen 28 und 29:**

Das BMVIT wird jedenfalls die geschilderten Umstände zum Anlass nehmen, um sich genauere diesbezügliche Informationen zu beschaffen und diese erforderlichenfalls an die zuständigen Stellen bzw. Kontrollorgane zur Veranlassung der in derartigen Fällen vorgesehenen Maßnahmen weiterzuleiten.