

889/AB XXI.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 850/J - NR/2000, betreffend „Sofia - Connection mit österreichischer Beteiligung (z.B. Fa. Augustin, Salzburg und Fa. Walter, Niederösterreich)\", die die Abgeordneten Maier und Genossen am 25. Mai 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Ja

Zu den Fragen 2 und 3:

Grundsätzlich ist zum Problem der illegalen Kabotage auszuführen, dass aufgrund der damit verbundenen Umgehung von arbeits - und aufenthaltsrechtlichen Vorschriften aber auch sonstiger für den Straßengüterverkehr relevanter Vorschriften wie Marktzugang - und Berufszugangsbestimmungen oder verschiedenster Genehmigungssysteme und den daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen, die illegale Kabotage von Unternehmen aus den Mittel - und Osteuropäischen Staaten (oder vielmehr von in die Mittel - und Osteuropäischen Staaten ausgeflaggten EU/EWR - Unternehmen) in der Gemeinschaft als ein sehr ernsthaftes zu betrachten ist. Eine gleichgelagerte Problematik weist die Praxis der Anmietung von EU/EWR - Fahrzeugen durch Unternehmen aus den Mittel - und Osteuropäischen Staaten auf.

Zwischen meinem Ressort und den für die Kontrolle der einschlägigen Vorschriften zuständigen Stellen herrscht eine enge Zusammenarbeit

Insbesondere wurden die Kontrollorgane sowohl an den Außengrenzen Österreichs als auch die Mobilien Überwachungsgruppen (MÜG) mit Hilfe einer ausführlichen Darlegung der einschlägigen Rechtslage angewiesen, dieser Problematik besonderes Augenmerk zu widmen.

Auf internationaler Ebene läuft derzeit in den zuständigen EU - Gremien eine Initiative, an der Österreich ,vertreten durch mein Ressort, teilnimmt. Durch ein gemeinsames Vorgehen soll vor allem hinsichtlich der Kontrolle die illegale Kabotage im EU/EWR - Raum eingedämmt werden.

Weiters wurde die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen in Österreich mittels der Einrichtung einer Arbeitsgruppe, in der natürlich auch die Ergebnisse der EU - Initiative laufend einfließen, intensiviert und werden laufend konkrete Maßnahmen gesetzt wie z.B. in Form von gemeinsamen Anweisungen an die Kontrollorgane.

Zu Frage 4:

Hinsichtlich des Güterbeförderungsrechtes wird gegen §§ 7 bis 9 und § 23 als zugehörige Strafbestimmung verstoßen. Als Mindestgeldstrafe ist eine Summe von 20.000,-- ATS festgelegt. Hinsichtlich der anderen Gesetzesmaterien darf auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit bzw. des Bundesministeriums für Soziale Sicherheit und Generationen verwiesen werden.

Zu Frage 5:

Offenbar ist Frage 24 ein falscher Bezug. Unter der Annahme, dass es sich hierbei um die in Frage 4 genannten Rechtsgebiete handelt, sind dies hinsichtlich des Güterbeförderungsgesetzes die örtlich in Betracht kommenden Bezirksverwaltungsbehörden bzw. die Organe der Straßenaufsicht, soweit diese hierzu in den Gesetzesmaterien berufen sind.

Zu Frage 6:

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 aus meiner Sicht sicherlich einerseits auf österreichischer Ebene als auch auf EU - Ebene erforderlich und wünschenswert. 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 wird 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.

Zu den Fragen 7 bis 18:

Die Beantwortung dieser Fragen liegt nicht in meinem Zuständigkeitsbereich.

Zu Frage 19:

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass hinsichtlich des Güterbeförderungsrechtes auf Gemeinschaftsebene sowohl die Kabotage innerhalb eines Mitgliedstaates als auch die innergemeinschaftliche Güterbeförderung für EU/EWR - Unternehmer nur aufgrund einer Gemeinschaftslizenz ausgeübt werden darf.

Die innergemeinschaftliche Güterbeförderung für Drittstaatenfrächter - sofern es sich um grenzüberschreitende Fahrten handelt - ist nur aufgrund einer Genehmigung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT - Genehmigung)

zulässig. Die Kabotage eines Drittstaatenfrächters innerhalb Österreichs ist grundsätzlich unzulässig.

Die Darstellung der Vorschriften im Bereich des Arbeitsrechtes, des Aufenthaltsrechtes etc. liegt nicht in meiner Zuständigkeit.

Zu den Fragen 20 bis 23:

Die Beantwortung dieser Fragen liegt nicht in meinem Zuständigkeitsbereich.

Zu den Fragen 24, 28 und 29:

Meinem Ressort liegen keine diesbezüglichen Informationen vor, da das Güterbeförderungsgesetz keine Meldepflicht für derartige Unternehmensformen vorschreibt.

Zu den Fragen 25, 26 und 27:

Zu den Fragen 25 bis einschließlich 27 liegen dem BMVIT keine genauen Daten vor. Hierzu müssten die Landeshauptleute als zuständige Konzessionsbehörde befasst werden, was jedoch aufgrund der Beantwortungsfrist dieser Anfrage nicht möglich ist. Aufgrund einer Kurzumfrage bei der zuständigen Interessensvertretung sind in Österreich rund 900 Speditionsunternehmen und 11.300 Güterbeförderungsunternehmen angemeldet. Darüberhinaus sind derzeit rund 30.200 LKWs über 3,5 Tonnen Nutzlast (einschließlich Sattelzugfahrzeuge) im fuhrgewerblichen Verkehr angemeldet.

Zu den Fragen 30 und 31:

Die Beantwortung dieser Fragen liegt nicht in meinem Zuständigkeitsbereich.

Zu den Fragen 32 bis 35:

Gemäß Art. 16 der genannten EU - Verordnung muss alle 2 Jahre ein Bericht an die Europäische Kommission vorgelegt werden. Der nächste Bericht ist erst im September 2001 fällig. Daher liegen derzeit außer von Kärnten und Wien noch keine Länderberichte für das Jahr 1999 vor.

Zu den Fragen 36 bis 38:

Über diesen Vorgang an der deutschösterreichischen Grenze liegen meinem Ressort – auch mangels Zuständigkeit in arbeitsrechtlicher Hinsicht - bis dato keine Informationen vor. Die in der parlamentarischen Anfrage dargestellten Sachverhalte werden jedoch zum Anlass genommen, alle relevanten Informationen zu beschaffen und diese erforderlichenfalls an die zuständigen Stellen bzw. Kontrollorgane zur Veranlassung der in derartigen Fällen vorgesehenen Maßnahmen weiterzuleiten.

Zu den Fragen 39 und 40:

Die Beantwortung der Frage nach der Einrichtung einer europäischen Kontrollbehörde oder eines europäischen Sozialversicherungsausweises fällt nicht in meine Zuständigkeit.

Grundsätzlich ist jedoch aus meiner Sicht das Problem der illegalen Kabotage - wie schon unter den Fragen 2 und 3 dargestellt - aufgrund der Umgehung von arbeits- und aufenthaltsrechtlichen Vorschriften aber auch sonstiger für den Straßengüterverkehr relevanter Vorschriften wie Marktzugangs- und Berufszugangsbestimmungen oder verschiedenster Genehmigungssysteme ein den Güterverkehrsmarkt und den Arbeitsmarkt im Güterverkehrsgewerbe erheblich beeinträchtigendes und verzerrendes Phänomen und jede Maßnahme, die geeignet ist, dem Einhalt zu gebieten, begrüßenswert.

Als erster Schritt im Sinne einer "Sofortmaßnahme" gegen die illegale EU - Kabotage ist das effiziente Zusammenwirken aller österreichischen beteiligten Stellen hinsichtlich Informationsaustausch, Koordination der Zuständigkeiten und effiziente und verstärkte Kontrollen erforderlich. Diesbezügliche Maßnahmen wurden größtenteils schon in die Wege geleitet.

Nachhaltig werden jedoch nur Maßnahmen auf gesamteuropäischer Ebene gegen die illegale innergemeinschaftliche Kabotage wirksam sein. In diesem Sinne spreche ich mich für ein gemeinsames Vorgehen auf europäischer Ebene in allen für die Wirksamkeit der Maßnahmen erforderlichen Bereichen aus. Beispielhaft darf hier der anlässlich einer EU - Arbeitsgruppe zum Thema vorgebrachte Vorschlag sein, einen EU - weiten Fahrausweis einzuführen, aus dem eindeutig hervorgeht, dass der Lenker

des Fahrzeuges in einem Mitgliedstaat der EU nach den nationalen Vorschriften dieses Staates ordnungsgemäß in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis steht.

Darüberhinaus hat mein Ressort - wie bereits unter Frage 3 ausgeführt - als rasche innerösterreichische Maßnahme zur Bekämpfung derartiger illegaler Verkehre eine entsprechende Arbeitsgruppe aller beteiligten Ministerien eingerichtet und wird in Kürze eine gemeinsame Dienstanweisung an die Kontrollorgane zur Problematik "Drittstaatenfrächter auf EU/EWR - LKW" herausgegeben

Zu Frage 41:

Die Höhe dieser Verluste kann nicht eindeutig beziffert werden. Jedoch darf angenommen werden, dass das Ausmaß des volkswirtschaftlichen Schadens (Kapitalabfluss, Wettbewerbsverzerrung, Arbeitsplatzverluste, Lohndumping etc.) durch die Praxis der illegalen Beschäftigung von Lenkern aus Drittstaaten bzw. der illegalen Kabotage im Zusammenhang mit der Praxis der Auslagerung von Unternehmen in die Mittel- und Osteuropäischen Staaten nicht unbeträchtlich ist.

Zu den Fragen 42 und 43:

Diese liegen nicht in meinem Zuständigkeitsbereich.

Zu den Fragen 44 bis 47:

Am 23. März 2000 fand eine EU - Arbeitsgruppe zu diesem Thema statt. Das Problem der Fahrer aus Mittel- und Osteuropäischen Staaten auf EU - LKWs bzw. illegale Kabotage stellt für nahezu alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union ein ernsthaftes Problem dar. Außer Streit steht, dass die Zusammenarbeit in diesem Bereich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und den betroffenen Stellen in den Mitgliedstaaten sicherlich noch weiter zu intensivieren ist. Aus meiner Sicht ist ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene sehr zu begrüßen, da langfristig nur gemeinsame Maßnahmen und harmonisierte Vorschriften auf EU - Ebene ein wirksames Mittel gegen die oben dargestellte Praxis sein können. Siehe auch die Beantwortung der Fragen 39 und 40.