

1405/J XXI.GP  
Eingelangt am: 19.10.2000

## ANFRAGE

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Umgehung der Ökopunkteregelung im Straßengütertransit durch Österreich, insbesondere mittels CEMT - Genehmigungen

Durch Wort und Tat haben EU - Rat, EU - Kommission und mehrere EU - Staaten unter Mitwirkung oder Duldung maßgeblicher Vertreter Österreichs mittlerweile nachdrücklich ihren Unwillen dokumentiert, die in Protokoll Nr.9 des Beitrittsvertrags Österreichs zur Europäischen Union festgehaltenen Regelungen zum Transitverkehr einzuhalten. Dies verdeutlicht erneut die Brisanz der Frage des Straßentransitverkehrs, die seit bald eineinhalb Jahrzehnten insbesondere in Tirol zu massiven Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt und daher zu andauerndem Widerstand führt. Die bisherigen Aktivitäten der gegenwärtigen Bundesregierung in der Transitfrage waren zunächst durch untätiges Abwarten, dann durch Hektik und ständig wechselnde Positionierungen charakterisiert und sind bisher jedenfalls frei von sachdienlichen Ergebnissen im Sinne von Mensch und Natur geblieben. Nicht zuletzt wurde und wird ein möglicherweise ansehnlicher Teil des Straßentransitverkehrs durch Österreich vollständig ausgeblendet:

Neben dem Ökopunktesystem innerhalb der EU, in das auch einige Drittstaaten einbezogen sind, und bilateralen Kontingenten z. B. mit einigen mittel - und osteuropäischen Staaten bestehen auch sogenannte multilaterale Kontingente für Genehmigungen für den freien Straßengütertransit in Gesamteuropa - und damit auch durch Österreich - im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT/ECMT. Diese „multilateralen CEMT - Genehmigungskontingente“ werden seit 1974 auf Grundlage einer Ministerresolution der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT/ECMT für den internationalen Straßengüterverkehr vergeben. Als Zweck wurde damals und bis heute explizit ein Offensivbeitrag zur Liberalisierung des Straßengüterverkehrs angeführt. An diesem System partizipieren 38 Staaten von Aserbaidschan und Georgien bis Portugal, darunter alle EU - Staaten und alle weiteren Anrainerstaaten Österreichs mit Ausnahme Liechtensteins.

Zum Umfang dieses CEMT - Genehmigungs - Transits sind - mit Ausnahme der wenig aussagekräftigen Zahl der in den einzelnen Staaten an Fuhrunternehmen vergebenen Genehmigungskontingente - praktisch keine Informationen zugänglich, insbesondere über Fahrtzahl, befahrene Strecken oder Durchführende. Es wird jedoch davon gesprochen, daß ein nicht unerheblicher Anteil der nach Schätzungen zumindest

sechsstelligen Zahl der jährlichen Nicht - Ökopunkte - Transitfahrten über den Brenner auf CEMT - Kontingentsfahrten zurückzuführen sein könnte.

Es soll überdies in den letzten Jahren im Zug der Privatisierung von MOEL - Staatspeditionen (u. a. Bulgarien, Weißrußland) zu einer Konzentration ansehnlicher Genehmigungsbündel in der Hand transnational tätiger Großpeditionen, u.a. aus Deutschland und Österreich, gekommen sein. Bei diesen Unternehmen kann aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre davon ausgegangen werden, daß sie und ihre in den jeweiligen Staaten angesiedelten Tochterunternehmen alle denkbaren Möglichkeiten betriebswirtschaftlich optimal auszunutzen imstande sind, was in Märkten mit Knappheiten wie insbesondere im Alpen transit bedeutet, so viele Fahrten wie möglich als CEMT - Fahrten abwickeln.

Die Vergabe von CEMT - Genehmigungen in Österreich erfolgt an den „Meistfahrenden“, quasi als Belohnung maximal überdurchschnittlicher Tonnenkilometer - Leistungen sowohl bei Neu - als auch bei Wiedervergabe. Dem „Zuwenigfahrenden“ droht der Entzug von CEMT - Genehmigungen. Dies widerspricht allen Vermeidungs -, Verlagerungs - und Umweltzielen der österreichischen Verkehrspolitik. Auch die im Wege der CEMT - Vergabeverordnung rechtlich normierte Praxis - Vergabe von CEMT - Genehmigungskontingenten im Rahmen einer „Quasi - Versteigerung“ an diejenigen Interessenten, welche die meisten Einzelgenehmigungen (Kontingenterlaubnisse) zur Zurücklegung anbieten - bevorzugt die Meistfahrenden und bevorzugt damit transnational tätige Firmengeflechte gegenüber kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Jedenfalls ist es den vom Straßengütertransit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern nicht zuzumuten, daß hier seit Jahren eine Grauzone erheblichen Ausmaßes besteht.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

#### **ANFRAGE:**

1. Wieviele Transitfahrten durch Österreich werden außerhalb des Ökopunktesystems durchgeführt? Bitte geben sie die jährlichen Zahlen für die vergangenen fünf Jahre an und nennen Sie Schätzungen samt Schätzgrundlage, falls Ihnen keine exakten Zahlen vorliegen.
2. Welcher Ökopunktezahl würde diese Fahrtenzahl entsprechen? Bitte führen Sie bei Fehlen exakter Daten eine Schätzung z.B. auf der Grundlage der Umlegung der Ihnen vorliegenden Erkenntnisse aus Kontrollen an.
3. Wieviele der außerhalb des Ökopunktesystems durchgeführten Transitfahrten durch Österreich sind Fahrten mit CEMT - Genehmigungen? Bitte geben sie die jährlichen

Zahlen für die vergangenen fünf Jahre an und nennen Sie Schätzungen samt Schätzgrundlage, falls Ihnen keine exakten Zahlen vorliegen.

4. Wieviele Fahrten durch Österreich wurden pro CEMT - Genehmigung und Jahr in den letzten fünf Jahren jeweils durchgeführt?
5. Welche Art von bi - oder multilateralen Fahrten kann mit CEMT - Genehmigungen durchgeführt werden und was sind die rechtlichen Grundlagen dafür?
6. Was ist Ihnen über die Verteilung der Fahrten mit CEMT - Genehmigungen durch Österreich auf die Genehmigungskontingente der einzelnen partizipierenden Staaten bekannt?
7. Was ist Ihnen über die mit den Genehmigungen aus dem österreichischen CEMT - Genehmigungskontingent durchgeführten Fahrten hinsichtlich der befahrenen Strecken bekannt?
8. Was ist Ihnen über die Verteilung der CEMT - Genehmigungskontingentsfahrten. durch Österreich auf die einzelnen Transitkorridore bekannt?
9. Was ist Ihnen über Quell - und Zielort der CEMT - Genehmigungskontingentsfahrten durch Österreich bekannt?
10. In welcher Weise wird die Einhaltung der mit der Benutzung von CEMT - Genehmigungen verbundenen Verpflichtungen, z.B. gemäß §8 Absatz 3 und §10 CEMT - VV, kontrolliert?
11. Wieviele CEMT - Fahrten wurden dabei erfaßt und welcher Anteil der bei dieser Kontrollen erfaßten CEMT - Genehmigungsfahrten wird zur Gänze korrekt durchgeführt?
12. Ist es zutreffend, daß keine Auswertung der Fahrtenbuchblätter zu den CEMT - Kontingentsfahrten durch Österreich erfolgt, und wenn ja, warum nicht?
13. Welche Aktivitäten wurden von Ihnen und von Ihrem Ressort seit dem Jahr 1993, bis zu dem es international zusammengestellte statistische Unterlagen zu CEMT - Kontingentsfahrten gab, unternommen, um zu den in Österreich durchgeführten Fahrten mit CEMT - Genehmigungen Informationen über Zahl der Fahrten, befahrene Strecken und Durchführende zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?
14. Welche Informationen haben Sie zur Größe, gemessen in Umsatz und Beschäftigtenzahl, und zur internationalen Verflechtung der in Österreich mit CEMT - Kontingenten versehenen Unternehmen?
15. Welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind Ihnen aufgrund der Praktiken, die Medienberichten zufolge bei CEMT - kontingenthaltenden Unternehmen bei der Beschäftigung und Beauftragung von selbständigen und unselbständigen LKW - FahrerInnen üblich sind, bekannt?

16. Ist es zutreffend, daß das Verkehrsressort bei der Vergabe der CEMT - Genehmigungen vorrangig Unternehmen bedenkt, durch die eine „optimale Nutzung“ dieser Genehmigungen gegeben ist, und ist diese „optimale Nutzung“ gleichbedeutend mit maximaler Fahrtenzahl?
17. Halten Sie das deklarierte Ziel der CEMT, mit CEMT - Genehmigungskontingenten einen Offensivbeitrag zur Liberalisierung im europäischen Straßengüterverkehr zu leisten, für vereinbar mit den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik in Sachen Umwelt und Verkehrssicherheit, wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht?
18. Welche Zahl von Einzelgenehmigungen (Kontingenterlaubnissen) haben die interessierten Unternehmen bei den letzten Vergaben von CEMT - Kontingenten jeweils zur Zurücklegung angeboten?
19. Welchen jährlichen Fahrtenzahlen und Fahrleistungen entsprechen diese Einzelgenehmigungen Ihren Informationen und/oder Erfahrungswerten zufolge? Bitte führen Sie zumindest Durchschnitts - oder Schätzwerte für die Nicht - EWR - Nachbarstaaten Österreichs an.
20. Welche Jahresbeförderungsleistungen haben die bei den letzten Vergaben von CEMT - Kontingenten zum Zug gekommenen Unternehmen gemäß §2 Absatz 3 der CEMT - Vergabeverordnung mit welchen Staaten nachgewiesen?
21. Welche Informationen liegen Ihnen zu Absprachen unter den Interessenten für neu zu vergebende CEMT - Genehmigungen in Österreich vor?