

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0044-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 12. Jänner 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Schimanek und weitere Abgeordnete haben am 12. November 2015 unter der **Nr. 7004/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kabotagefahrten in Österreich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Hat das BMVIT bereits eigene Studien bezüglich der Auswirkungen von Kabotage auf die heimische Transportwirtschaft in Auftrag gegeben?*
- *Wenn ja, wann, bei wem und mit welchem Ergebnis?*
- *Wenn nein, weshalb hat man bisher darauf verzichtet?*
- *Kann das BMVIT bestätigen, dass aufgrund der Kabotagebestimmungen für heimische Unternehmen ein Verdrängungswettbewerb stattfindet?*

Es wurden keine eigenen Studien zur Auswirkung von Kabotagetätigkeiten auf die heimische Transportwirtschaft in Auftrag gegeben. Das bmvit arbeitet jedoch in dieser Frage eng mit den zuständigen Stellen, insbesondere auch mit den Interessensvertretungen bzw. mit jenen Stellen zusammen, die die in der Anfrage zitierte Studie in Auftrag gegeben haben.

Dazu möchte ich aber anmerken, dass mein Ressort sowohl von diesen als auch von anderen Stellen über umfassende Informationen zu den Auswirkungen von Kabotagetätigkeiten auf den österreichischen Straßengüterverkehrsmarkt verfügt und somit auch über Informationen über einen stattfindenden Verdrängungswettbewerb. Diese Informationen haben u. A. dazu geführt, dass das bmvit bzw. Österreich bei der Erarbeitung der Bestimmungen der einschlägigen Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 immer eine sehr restriktive Haltung hinsichtlich der Bestrebungen auf europäischer Eben, die Kabotage noch mehr zu liberalisieren, eingenommen hat.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- *Gab bzw. gibt es zu dieser Thematik eine Zusammenarbeit zwischen dem BMVIT und dem BMWFW?*
- *Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ziel?*
- *Wenn nein, weshalb erachtet man eine solche Zusammenarbeit offensichtlich als nicht notwendig?*

Eine Zusammenarbeit mit dem für die Wirtschaftsagenden zuständigen Ministerium gab es in der Zeit, als in diesem Ressort auch die Zuständigkeit für arbeitsrechtliche Fragen im Bereich des Straßengüterverkehrs angesiedelt war. Fragen, die den Faktor Wirtschaft betreffen, wurden und werden vorrangig mit der Wirtschaftskammer Österreich abgehandelt, die vor Allem im Bereich der Transportwirtschaft über umfassende Informationen und die entsprechende Expertise verfügt. Eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des BMWFW findet jedoch hinsichtlich allgemeiner Fragen wirtschaftlicher Natur, die die Rahmenbedingungen für die speziellen Fragen der Transportwirtschaft und somit auch der Kabotage bilden, statt.

Zu Frage 8:

- *Gab es seitens der Wirtschaftskammer bereits Kontakt mit dem BMVIT bezüglich neuer Regelungen für die Kabotage?*

Ja, zwischen meinem Ressort und der Wirtschaftskammer bzw. den Interessensvertretungen gab und gibt es regelmäßig Kontakte und Informationsaustausch zur Frage der Kabotagebestimmungen generell und insbesondere zu den Bestrebungen auf EU-Ebene, diese Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 weiter zu lockern.

Zu Frage 9:

- *Gibt es seitens des BMVIT bereits konkrete Maßnahmen, um die Kabotage gegebenenfalls einzudämmen und wenn ja, welche?*

Das bmvit gibt regelmäßig Informationen an die Kontrollorgane sowie in Zusammenarbeit mit dem BMF und BMI Unterlagen für die Kontrollorgane zur effizienteren Kontrolle auch von Kabotagetätigkeiten heraus. Des Weiteren setzt sich das bmvit auf EU-Ebene für eine Verschärfung der Kontrollmöglichkeiten sowie gegen eine weitere Lockerung der Kabotagebestimmungen ein.

Zu den Fragen 10 bis 13:

- *Wie viele Kontrollen von Kabotagefahrten gab es bisher seit der Einführung der neuen Verordnungen im Mai 2010?*
- *Wie viele Verstöße gegen die Verordnungen wurden dabei festgestellt und welche Strafen wurden in Folge ausgesprochen?*
- *Wurden allfällige Strafen bei Verstößen gegebenenfalls immer exekutiert?*
- *Wenn nicht, in wie vielen Fällen?*

Konkrete Zahlen zu Verstößen und Strafen liegen im Bereich der einzelnen Strafbehörden, dies sind im Regelfall die Bezirksverwaltungsbehörden.

30% der Strafgelder fließen daher auch der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt. 70% fließen dem Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zu.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amssigniert: 6734/AP/XXX-CP Anfragebeantwortung	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-01-12T11:21:31+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	tQPmK9U+laJQG8opq+XEwzLJWfyLsfymqQ1hH9ECipSZpWzH9gVN65Y9TUQJfS68VPFXMsxOIMpJBYsMCACfBSo7HKnq3j/whaPj54mj6Wm9Ul15vdpkQ6BeihJ+1cCJVA M08yVanDPFqelz6OXoxzNx8kclt+/OSw7PYYrmisBWAFLMKcHkCPX3j2xOyfARg96 uikPT8mByuylShluT/WDgi+EqMmiSoMFzsoUmOx3MSp77LW1o414dI+Ppxw3G0dSp mZlxEwhzdqU99175Lf9I1gZuOC1QC9hea0f0pDusZrc7sX7i/t/bjV2tba/8YwiKh qnVOrJJQLZcBD5IkA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	