



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST4 (Straßenpersonen- und
Güterverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 131.204/0010 -IV/ST4/2015	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	9.12.2015

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Vergabe von CEMT-Genehmigungen (CEMT-Genehmigungs- Vergabeverordnung - CEMT-VV)

CEMT-Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von grenzüberschreitenden Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr, bei denen Lade- und Entladeort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) liegen. CEMT-Genehmigungen sind Dauergenehmigungen mit einer Gültigkeit von einem Kalenderjahr, sie werden auf das antragstellende Unternehmen ausgestellt und sind nicht übertragbar. Sie berechtigen nicht zum Binnenverkehr (Kabotage) in einem CEMT-Mitgliedstaat. Mit der gegenständlichen Verordnung wird das Verfahren zur Beantragung und Vergabe der Genehmigungen geregelt. Jeder konzessionierte Güterverkehrsunternehmer kann sich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) um die Zuteilung einer CEMT-Genehmigung nach den Bestimmungen dieser Verordnung bewerben.

Durch den oa Entwurf sollen nunmehr die Bestimmungen aus dem Jahr 1996 durch die Neuerlassung der Verordnung einerseits aktualisiert werden (so sind zB einige Bestimmungen durch die EU-Osterweiterung 2004 überholt), andererseits ist beabsichtigt, die Vergabemodalitäten zu vereinfachen.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) wird gegen die Aktualisierung der Bestimmungen grundsätzlich kein Einwand erhoben. Zur inhaltlichen Änderung der Verordnung, das ist die Einfügung von § 9 über eine vereinfachte Genehmigungsvergabe, kann aus Sicht der BAK nicht zugestimmt werden, weil sie den langjährigen verkehrspolitischen Zielsetzungen der österreichischen Verkehrspolitik zuwider läuft. Kontingentvergaben wurden immer als Instrument für die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schien angesehen und auch eingesetzt; bei den Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr handel-

te es sich immer um ein knappes Gut, das restriktiv an die Transportunternehmen zu verteilen war.

Aus den Erläuterungen zum Entwurf ist nunmehr zu entnehmen, dass von bestimmten Verteilungsvoraussetzungen abgesehen wird, wenn mehr Genehmigungen zur Verfügung stehen, als Nachfrage besteht. Mit diesen erleichterten Vergabebedingungen sollen dann auch Unternehmen mit CEMT-Genehmigungen beteiligt werden können, die die Voraussetzungen (zB Nachweis einer Jahreskilometerleistung oder Zurücklegung von Einzelgenehmigungen) bisher nicht erfüllt haben.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass bei den bilateralen Kontingentvereinbarungen mit jenen Staaten, die auch der CEMT angehören, in den letzten Jahren stets ein geringer Bedarf an Genehmigungen für österreichische Transporteure bestand. Demgegenüber kamen ausländische Unternehmen überproportional bei der Bewältigung der bilateralen Warenströme zum Einsatz. Wenn es einen Druck auf Erhöhungen der bilateralen Kontingente gab, dann war dieser vornehmlich nicht durch den Bedarf österreichischer Frächter verursacht. Dasselbe gilt auch für die Vergabe der CEMT-Genehmigungen. Wenn diese Genehmigungen mangels Nachfrage nicht unter bestehenden rechtlichen Voraussetzungen vergeben werden können, dann sind sie nicht zu vergeben.

Über den vorliegenden Verordnungsentwurf hinausgehend regt die BAK an, seitens des BMVIT grundsätzlich zu prüfen, angesichts der in anderen Staaten inflationär zur Verfügung stehenden Genehmigungen für den Warenaustausch auf der Straße aus dem System der CEMT-Genehmigungen auszusteigen. Staaten wie zB der Türkei stehen 6.100 CEMT-Genehmigungen zur Verteilung auf ihre Frächter zur Verfügung, der Ukraine 3.452, Belarus 2.640, Serbien 1.810, Mazedonien 1.424, Georgien 948, Aserbeidschan 475 oder Albanien 280, zum Teil auch ohne Bindung der LKW an EURO V-Abgasnormen; diese CEMT-Mitgliedstaaten haben verkehrspolitisch ganz andere Interessen als Österreich und haben immer Interesse auf Erhöhung dieser multilateralen Quoten für den Straßentransport. Österreich als Transitland hat kaum Chancen, seine verkehrspolitischen Zielsetzungen innerhalb der CEMT durchzusetzen. Wenn es darüber hinaus mit diesen Staaten zusätzliche Genehmigungen gemäß bilateraler Vereinbarungen mit Österreich gibt und nach beiden Systemen österreichische Frächter nur marginal an diesen grenzüberschreitenden Beförderungen partizipieren können, dann ist die Sinnhaftigkeit des CEMT-Kontingentes in Frage zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
F.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.