

II— 2084 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Z. 11 0502/3-Pr.2/77

Wien, 1977 03 18

954/AB

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

1977 -03- 25

zu 940/J

Parlament

1017

W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. DDr. König und Genossen vom 26. Jänner 1977, Nr. 940/J, betreffend Einführung einer LKW-Sondersteuer, beehre ich mich mitzuteilen:

Meines Wissens hat Verkehrsminister Lanc auf die Frage von Journalisten, ob eine Straßengüterbeförderungsabgabe 1978 eingeführt würde, geantwortet, daß die Einführung einer solchen Abgabe aus gesetzgebungstechnischen Gründen nicht vor 1978 aktuell sei. Zu meiner Erklärung sehe ich dazu keinen Widerspruch.

Zu 1):

Es wird vordringliche Aufgabe der Verkehrspolitik sein, das rasante Ansteigen des Gütertransitverkehrs auf der Straße und das immer stärker werdende Verkehrsaufkommen des inländischen Schwerverkehrs zu bewältigen. Hiezu wird sich eine verantwortungsvolle Verkehrspolitik gegebenenfalls auch legislatischer Maßnahmen bedienen müssen. Ich werde alle Vorschläge, die zu einer Lösung der aufgezeigten Verkehrsproblematik beitragen können, unterstützen. Eine stärkere finanzielle Belastung des LKW-Verkehrs aus fiskalischen Gründen halte ich - wie ich bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht habe - derzeit für nicht erforderlich.

Zu 2):

Eine Besteuerung der mit ausländischen LKWs in Österreich erbrachten Beförderungsleistungen würde mit gewissen völkerrechtlichen Vereinbarungen im Widerspruch stehen. Es handelt sich hiebei teilweise um Vereinbarungen, in denen im bilateralen Straßengüterverkehr völlige Steuerfreiheit vorgesehen wurde (Verträge mit der DDR, Griechenland, Rumänien, UdSSR) sowie teilweise um Vereinbarungen, die noch im zeitlichen Geltungsbereich

der ehemaligen österreichischen Beförderungssteuer abgeschlossen wurden und in denen sich Österreich verpflichtet hat, bei der steuerlichen Erfassung der mit ausländischen LKWs erbrachten Beförderungsleistungen gewisse Höchstgrenzen nicht zu überschreiten (Verträge mit Bulgarien, der BRD, Italien, Jugoslawien, Liechtenstein, Tschechoslowakei). Neben diesen völkerrechtlichen Verträgen bestehen noch mehrere protokollarisch festgehaltene Gegenseitigkeitsverhältnisse über Steuerfreiheit (Albanien, Italien, Jugoslawien, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn). Derzeit wird geprüft, wie bei einer Transitabgabe die aus den zwischenstaatlichen Beziehungen resultierenden Probleme gelöst werden können.

Zu 3):

Gewisse technische Schwierigkeiten ergeben sich vor allem bei der Fassung der Ausnahmestimmungen für den Baustellenverkehr, die Nahversorgung und für Leerguttransporte. Hier müssen leicht administrierbare Lösungen angestrebt werden, um Härtefälle zu vermeiden.

Zu 4):

Bei einer Besteuerung des Transitverkehrs kann eine reziproke Besteuerung österreichischer Fahrzeuge im Ausland nicht ausgeschlossen werden. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß bereits einzelne Staaten, wie z.B. die Türkei und Jugoslawien schon jetzt Transitabgaben einheben und daß sich auf Seiten der transitierenden Staaten zunehmende Einsicht in die Probleme der Transitländer entwickelt.

Zu 5):

Die Erhebung von Eingangsabgaben kann für in Kraftfahrzeugen mitgeführten Treibstoff nur insoweit in Betracht kommen, als dieser im Zollgebiet verbraucht wird. Zur Ermittlung dieser Menge bedarf es eines verhältnismäßig großen Verwaltungsaufwandes. Nach der in der BRD praktizierten Regelung darf Treibstoff im Hauptbehälter eines LKW nur bis 50 Liter und bei Kraftomnibussen nur bis 100 Liter aus dem Zollaussland eingangsabgabenfrei eingeführt werden. Diese Freigrenzen erhöhen sich jeweils noch - um eine doppelte Besteuerung zu vermeiden - um die innerhalb der letzten sechs Monate im betreffenden Kraftfahrzeug ausgeführte Treibstoffmenge. Für einen diesbezüglichen Nachweis müssen die Zollstellen daher beim Austritt des Kraftfahrzeuges einen sogenannten Treibstoffausweis über die bei der Ausfuhr mitgeführte Treibstoffmenge bestätigen.

- 3 -

Die Ermittlung der den Abgaben zu unterwerfenden Menge an Treibstoff nach dieser Methode ist wegen der Mannigfaltigkeit der Größen und Formen der Treibstoffbehälter mit einem beträchtlichen Zeitaufwand verbunden. Die Menge läßt sich im Regelfall, auch unter Zuhilfenahme von Behelfstabellen, nur mehr oder minder ungefähr festlegen. Genaue Ermittlungen bedürfen eines eigenen Ausliterungswagens. Die Erklärung des mitgeführten Treibstoffes bei der Einfuhr bzw. die auf dem Treibstoffausweis erklärte Menge bei der Ausfuhr müßte - wie in der Bundesrepublik Deutschland - stichprobenweise in etwa 15 % der Fälle auf Ihre Richtigkeit überprüft werden. Durch diese Überprüfungen und die Abgabenvorschreibungen sowie die Kontrolle bei der Ausreise würde sich bei jenen Zollämtern, über welche die Warenströme bei der Einfuhr nach und Durchfuhr durch Österreich hauptsächlich geleitet werden, ein beträchtlicher zusätzlicher Arbeitsaufwand ergeben. Im Hinblick auf die angespannte Personallage müßten daraus bei den Grenzzollämtern, die auf österreichischer Seite mit wesentlich weniger Personal besetzt sind als auf deutscher Seite, zwangsläufig erhebliche Abfertigungsverzögerungen entstehen.

Von den Transitfahrten im Güterverkehr entfallen mindestens 70 % auf die Strecke Kiefersfelden - Brenner (100 km). Nach dem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch der LKW würden daher auf dieser Strecke, bei einer abgabenfreien Menge von 50 Liter, nur in seltenen Fällen Abgaben zu entrichten sein, dennoch aber bei der Ein- und Ausreise alle Zollamtshandlungen abzuwickeln sein, die sich aus der Beschränkung der Abgabenfreiheit für den mitgeführten Treibstoff ergeben. Der Abgabebetrag aus den restlichen Transitfahrten und dem sonstigen grenzüberschreitenden Verkehr dürfte, soweit nach den statistischen Daten nur sehr grob abschätzbar, maximal 70 Mio. S im Jahr nicht überschreiten.

Bei einem so geringen Ertrag wäre der erforderliche hohe Verwaltungsaufwand nicht gerechtfertigt.

