

**II-1840** der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates  
**XIV. Gesetzgebungsperiode**

Nr. **9461J**

**1977-01-26**

**A N F R A G E**

der Abgeordneten DDr. König, Dr. Friedler, Kammerhofer und Genossen  
 an den Bundesminister für Verkehr  
 betreffend Einführung einer LKW-Sondersteuer

Sie wollten trotz schwerwiegender Kritik aus dem In- und Ausland an Ihrer Ankündigung, eine LKW-Sondersteuer im Jahre 1978 einzuführen, festhalten. Auch nach der Erklärung des Herrn Finanzministers, daß die Einführung einer LKW-Steuer derzeit aus internationalen und technischen Gründen nicht aktuell sei, erklärten Sie, daß dies am Einführungstermin 1978 nichts ändere.

Nunmehr berichtete die APA aus der abschließenden Pressekonferenz der Regierungsklausur vom 14.1.1977, "daß die sogenannte LKW-Steuer nur für den Transitverkehr in Frage komme. Man werde sich bemühen müssen, eine internationale Regelung zu finden, die keine reziproken Maßnahmen hervorruft...".

Angesichts dieser widersprüchlichen Erklärungen stellen die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr folgende

**A n f r a g e:**

- 1.) Halten Sie entgegen den Erklärungen auf der Regierungsklausur weiterhin an der Einführung einer LKW-Steuer für österreichische Fahrzeuge im Jahre 1978 fest?
- 2.) Haben Sie die Berechnungen der Bundeswirtschaftskammer überprüft, wonach die Belastung der von Ihnen im Detail angekündigten LKW-Steuer nicht 1,1 Milliarden Schilling, sondern rund 4 Milliarden Schilling zuzüglich weiterer 700 Millionen Schilling Mehrwertsteuer, die vom Konsumenten zu tragen sind, mit sich bringen würde?

- 2 -

- 3.) Welches Ergebnis hat diese Überprüfung erbracht?
- 4.) Sind Sie für den Fall, daß Sie an der Richtigkeit der Berechnungen des Ministeriums festhalten, bereit, den Anfragstellern eine gleichermaßen detaillierte Berechnungsunterlage zur Verfügung zu stellen, wie sie die Bundeswirtschaftskammer erarbeitet hat, um einen Vergleich zu ermöglichen?
- 5.) Ist es richtig, daß westliche und östliche Staaten für den Fall der Einführung einer österreichischen LKW-Sondersteuer ähnliche Steuern für österreichische Fahrzeuge im Ausland angekündigt haben?
- 6.) Ist es zutreffend, daß aufgrund des ungünstigen Streckenverhältnisses österreichische Frächter im Ausland viel stärker betroffen wären, als umgekehrt, insbesonders in jenen Staats-handelsländern, in denen die schon heute bestehende Konkurrenzungleichheit dadurch noch bedeutend verstärkt würde?
- 7.) Welche technische Durchführung der Erfassung und Besteuerung haben Sie für den gleichfalls erfaßten Nahverkehr vorgesehen?
- 8.) Welche Stellen sollen mit der Abrechnung und Überprüfung der neuen Steuern betraut werden?
- 9.) Haben Sie diesbezüglich bereits Zusagen von Ressortkollegen?
- 10.) Wie viele zusätzliche Beamte werden hiefür benötigt?
- 11.) Welche Sonderregelungen haben Sie für die von der LKW-Sondersteuer besonders betroffenen Grenzlandgebiete in Aussicht genommen?
- 12.) Soll die Steuerbefreiung von schweren Lastkraftwagen für Beförderungen von und zu Baustellen auch für Fahrten auf öffentlichen Straßen gelten?

- 3 -

- 13.) Wenn ja, wie verträgt sich eine derartige fiskalpolitische Maßnahme mit Ihrer Behauptung, bei der LKW-Sondersteuer handle es sich lediglich um eine ordnungspolitische Maßnahme?
- 14.) Wie sollen, angesichts der Tatsache, daß weder die Nahversorgung noch der Flächenverkehr mit der Bahn durchgeführt werden können und auch im grenzüberschreitenden Fernverkehr immer wieder Annahmesperren seitens der Bahn verhängt werden müssen, ihre Erklärungen realisiert werden, wonach durch die neue Steuer der LKW-Verkehr um ein Drittel reduziert werden soll?
- 15.) Ist es zutreffend, daß die Bahn aus der Einführung der geplanten LKW-Steuer kaum mit zusätzlichem Transportaufkommen wird rechnen können, wie Sie dies in einem Kurier-Exklusivinterview behauptet haben?
- 16.) Welche Maßnahmen sind seitens der Bundesregierung ins Auge gefaßt, wenn durch die Einführung der neuen Steuer österreichische Betriebe konkurrenzunfähig werden und dadurch Arbeitsplätze gefährdet werden?
- 17.) Ist insbesonders dafür gesorgt, daß derartige Betriebe nicht von Staatshandelsländern aufgekauft werden, während es österreichischen Unternehmern verwehrt ist, unter gleichen Bedingungen in den Oststaaten tätig zu werden?
- 18.) Durch welche Maßnahmen soll der teilweise oder gänzliche Entfall der bisherigen Deviseneinnahmen im Ausmaß von jährlich rund 2 Milliarden Schilling ausgeglichen werden, wenn die österreichischen Unternehmen durch die neue Steuer im grenzüberschreitenden Verkehr, vor allem gegenüber den Staatshandelsländern, konkurrenzunfähig werden?
- 19.) Existieren Berechnungen über die Auswirkungen der mit der Einführung der LKW-Steuer verbundenen rund 40 %igen Erhöhung der Frachttarife auf die österreichische Exportwirtschaft, die

- 4 -

durch die Binnenlage Österreichs auf schnelle und billige Transportmittel angewiesen ist?

- 20.) Welche Verteuerungen werden Grundnahrungsmittel wie Milch, Brot und Fleischprodukte sowie alkoholfreie Getränke, die von der Verarbeitung bis zum Endverbraucher mehrfach transportiert werden müssen und jedesmal der Steuer unterliegen, erfahren?
- 21.) Sind Ihnen die Berechnungen bekannt, wonach allein die Milch durch die LKW-Steuer eine Verteuerung um 20 Groschen je Liter erfahren würde?
- 22.) Wie hoch stellen sich die Investitionskosten für den von Ihnen in Aussicht genommenen Huckepackverkehr?
- 23.) Welche Anschaffungen und Streckenerweiterungen können damit vorgenommen werden?
- 24.) Welche Monatskapazität soll mit diesem Huckepackverkehr erreicht bzw. wie viele LKWs in beiden Richtungen durch Österreich monatlich durchgeschleust werden?
- 25.) Wie lange wird es dauern, bis diese Kapazität voll erreicht werden kann?
- 26.) Mit welchem Ansteigen des LKW-Verkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr rechnen Sie bis zu diesem Zeitpunkt?
- 27.) Welche Entlastungen der derzeitigen Transitstrecke ergeben sich somit per Saldo aus dem Huckepackverkehr bei gleichzeitigem Ansteigen des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs?
- 28.) In welcher Größenordnung soll sich der Preis für den Huckepackverkehr ergeben?

- 5 -

- 29.) Ist es richtig, daß die Staatshandelsländer aus Devisengründen nur dann zur Annahme des Huckepackverkehrs bewogen werden können, wenn der Preis hiefür nicht wesentlich höher ist als die sonst zu bezahlende neue Steuer?
- 30.) Welches jährliche Defizit erwächse den ÖBB aus einer derartigen Preiserstellung für den Huckepackverkehr?
- 31.) Ist an eine Abgeltung dieses Bundesbahndefizits aus Steuermitteln gedacht?
- 32.) Ist es zutreffend, daß selbst bei Ausbau der Bahnstrecke Lastzüge mit einer Höhe über 3,80 Meter nicht mehr mit Huckepack transportiert werden können?
- 33.) Welche Finanzierungskosten würde vergleichsweise der forcierte Ausbau der Pyhrnautobahn über den Kapitalmarkt verursachen?
- 34.) Welche Prognosen liegen dem Verkehrsministerium vor, die es ausschließen, daß nach Fertigstellung des teuren Huckepackverkehrs dieser durch zwischenweiligen Ausbau der Häfen im Nahen Osten nicht mehr entsprechend ausgelastet werden kann?
- 35.) Welche Schwierigkeiten stehen dem vom Rechnungshof wiederholt empfohlenen Ausbau des Container- und Wechselpritschenverkehrs der Bahn entgegen, der das unwirtschaftliche Huckepacksystem ersetzen könnte und der Bahn echtes Transportsubstrat zuführen würde?
- 36.) Warum haben Sie die von der ÖVP vorgeschlagenen Alternativen zur LKW-Steuer in Bausch und Bogen abgelehnt?
- 37.) Welche Gründe sprechen Ihrer Meinung nach gegen die von der ÖVP vorgeschlagene Limitierung der zollfreien Einfuhr von Treibstoffen nach Österreich auf 50 Liter?

- 6 -

- 38.) Wieso wären, angesichts der Tatsache, daß die BRD mit diesem System keine Schwierigkeiten hat, solche in Österreich zu erwarten?
- 39.) Stimmen Presseberichte, wonach ausländische LKWs tausende Liter billigen Treibstoffes in Zusatztanks zollfrei nach Österreich einführen und damit zu unkonzessionierten Tankfahrzeugen werden ?
- 40.) Wenn ja, wie soll dieser Mißbrauch verhindert werden, wenn Sie eine Kontrolle der Treibstoffeinfuhr, wie sie von der ÖVP vorgeschlagen wurde, ablehnen?
- 41.) Warum lehnen Sie weiters die gleichfalls von der ÖVP verlangte Möglichkeit einer allenfalls zeitlich differenzierten Festlegung von Transitstrecken zur Erleichterung überlasteter Strecken ab?
- 42.) Haben Sie in diesem Zusammenhang die Möglichkeit eines forcierteren Ausbaues der Südautobahn, vor allem im Teilstück der Umfahrung Wiens, geprüft, um diese und die Westautobahn zeitweilig zur Entlastung der Gastarbeiterroute für den Transitverkehr heranziehen zu können?
- 43.) Sind Ihnen Informationen bekannt, wonach seitens der EWG grundsätzliche Bereitschaft zur Vorfinanzierung des Ausbaues von Transitstrecken in Österreich besteht?
- 44.) Sind Ihnen die Erhebungen des Zollamtes Spielfeld bekannt, wonach allein bei diesem Grenzübergang die Beschränkung der Treibstoffeinfuhr auf 50 Liter jährliche Steuer- bzw. Zolleinnahmen von rund 80 Millionen Schilling erbrächte?
- 45.) Wieso kommen Sie angesichts des verhältnismäßig geringen Anteils des Grenzüberganges Spielfeld am gesamten grenzüber-

- 7 -

schreitenden Straßengüterverkehr zu der von Ihnen gegenüber der Presse geäußerten Auffassung, daß die von der ÖVP geforderte Beschränkung der zollfreien Einfuhr von Treibstoffen an allen Grenzübergängen keine nennenswerten Mehreinnahmen erbrächten?

- 46.) Wieso war es nach übereinstimmenden Aussagen von Frächtern und Kammervertretern bisher nicht möglich transitierende ausländische Fahrzeuge wirkungsvoll auf die Einhaltung der technischen, arbeitsrechtlichen und verkehrsrechtlichen Vorschriften (Wochenendfahrverbot), denen österreichische Fahrzeuge selbstverständlich unterworfen sind, zu kontrollieren?
- 47.) Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich von Ihnen veranlaßt?
- 48.) Sind Sie ferner bereit, dem Verlangen der ÖVP nach einer Verbesserung des Vergabewesens der Fahrtgenehmigungen für Auslandsfahrten, sowie der Sicherung einer für die österreichischen Unternehmen lebensnotwendigen ausreichenden Zahl solcher Fahrtgenehmigungen zu entsprechen und zur Sicherung der Chancengleichheit die bisher mangelhaften Kontrollen ausländischer Fahrzeuge zu reorganisieren?
- 49.) Werden Sie sich schließlich nach den Vorschlägen der ÖVP dafür einsetzen, daß in den Handelsverträgen, vor allem mit den Staatshandelsländern, Abkommen hinsichtlich einer ausgewogenen Verteilung des Transportsubstrates aufgenommen werden, um einen Ausverkauf österreichischer Transportunternehmen an die Flotten der Staatshandelsländer, der durch die Einführung der LKW-Steuer unvermeidlich würde, hintanzuhalten?
- 50.) Wird die Bundesregierung zur Vermeidung der Umgehung zwischenstaatlicher Vereinbarungen dafür sorgen, daß österreichische Niederlassungen ausländischer Transportunternehmen ausländisches Personal in Österreich nur unter Einhaltung der einschlägigen innerösterreichischen Vorschriften beschäftigen?