

DR. ANDREAS STARIBACHER
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN 12. Mai 1995

GZ. 11 0502/129-Pr.2/95

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

XIX. GP.-NR
763/AB

1995 -05- 15

zu

806 J

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - an meinen Amtsvorgänger gerichtete schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Severin Renoldner und Genossen vom 20. März 1995, Nr. 806/J, betreffend die Sozialtarife in der Mautgestaltung sowie aller Begünstigungen für Vielfachbenutzer, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. bis 3.:

Einleitend möchte ich feststellen, daß die Frage der Mauttarifgestaltung in die primäre Zuständigkeit des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten fällt.

Das Bundesministerium für Finanzen hat jedoch wiederholt die Auffassung vertreten, daß die im EU-Beitrittsvertrag festgelegte stufenweise Reduzierung der Straßenbenützungsabgabe durch eine entsprechende Mauttariffestsetzung, insbesondere beim LKW-Schwerverkehr, kompensiert werden soll.

Dabei ist zu beachten, daß unter dem Gesichtspunkt der Konsolidierung des Bundesbudgets die Errichtung und Erhaltung des gesamten hochrangigen Straßennetzes weitgehend über die Mauteinnahmen zu finanzieren ist, um weitere Budgetbelastungen zu vermeiden. Eine Neuordnung der Mauttarife wird von mir aber auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes angestrebt.

- 2 -

Anlage

A. Garibay

BEILAGE

ANFRAGE

des Abgeordneten Renoldner, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend die Sozialtarife in der Mautgestaltung sowie aller Begünstigungen für Vielfachbenutzer

Mit Jänner 1995 hat sich aufgrund der bis zu 18 %-igen Verkehrssteigerung an den Transitrouten die bisherige Transitzpolitik gegenüber der EU als unwirksam erwiesen. Hinzugefügt muß werden, daß eine zu niedrige Maut für den Schwerverkehr, ebenso wie eine sozialgeförderte Mehrfachabnahme und der Verfall der Straßenbenützungsgebühr die hauptsächlichen Ursachen für das Scheitern der österreichischen Transitzpolitik sind. Der Zusammenbruch und die teilweise bereits geplante Betriebseinstellung der "rollenden Landstraße" sind Symptome dieser Entwicklung.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten folgende

ANFRAGE:

1. Werden Sie - und wenn ja, bis wann - die Abschaffung aller bisher geltenden Vergünstigungen für Mehrfachfahrten von LKWs auf den bemauteuten Transitrouten durchsetzen? Wenn nein, warum nicht?
2. Wie soll nach Beseitigung der Punktekarten und der Rabatte (z.B. kostet derzeit eine LKW-Fahrt über den Brenner ÖS 1.000,-, 100 Fahrten jedoch ÖS 50.000,- was eine Verbilligung für den massenhaften Benutzer auf ÖS 500,- bedeutet) sowie der noch immer gegebenen Skonti und anderer Vergünstigungen die neue Preisgestaltung Ihrer Vorstellung nach aussehen?
3. Sind Sie bereit, die zu erwartenden Mehreinnahmen in einem drei- bis fünfjährigen Umrüstprogramm jenen umweltfreundlichen Transportunternehmen zur Verfügung zu stellen, die bereit sind, ihren Fuhrpark für den kombinierten Verkehr (Container, bzw. Wechselaufbauten, etc.) umzurüsten?