

II-3534 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1759/1
1985 -II- 29

A N F R A G E

der Abgeordneten Dkfm. Gorton, Deutschmann, Dr. Paulitsch,
Koppensteiner

und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend grenzüberschreitender Straßengüterverkehr, insbe-
sondere mit Italien

Zwischen Österreich und Italien fanden in der Zeit vom 9. bis 11. Oktober 1985 in Wien Verhandlungen über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr statt. Nach erhaltenen Informationen wurde dabei vereinbart, daß das sogenannte "diritto fisso" von derzeit Lit. 750.- auf Lit. 6000.- pro Tonne Ladungsgewicht angehoben werden soll. Seitens Italien soll nun diese Anhebung um 700 % per 1.1.1986 bereits realisiert werden. Eine solch gewaltige Erhöhung wird zweifellos dazu führen, daß viele im Italienverkehr tätige Kärntner Transportunternehmer aus dem Markt gedrängt werden. Eine solche arbeitsplatzvernichtende Marktverdrängung würde aber sicher nicht der Bahn zugutekommen, sondern aufgrund der italienischen Kundenwünsche sich zugunsten italienischer Transporteure auswirken.

Die Kärntner Frächter sind aufgrund der geographischen Lage natürlich besonders auf den Italien-Verkehr ausgerichtet. Solche Spätwirkungen der österreichischen Lkw-Steuer trifft also besonders die Kärntner Transportwirtschaft. Diese würde von der Erhöhung des diritto fisso insoferne besonders betroffen sein, weil von Kärnten viele Transportunternehmer sehr häufig im Italienverkehr auf relativ kurzen Strecken tätig sind.

- 2 -

Für einen im Italienverkehr eingesetzten Lastkraftwagen bedeutet die Erhöhung, daß ab 1. Jänner 1986 bei einer Nutzlast von 24 Tonnen für eine Fahrt nach Italien und für eine Rückfahrt S 3120.- an "diritto fisso" entrichtet werden müssen. Dies bedeutet bei 12 Fahrten im Monat (wie es oft vorkommt) eine monatliche Belastung von S 37.440.-. Ein mittlerer Kärntner Transportunternehmer, der im Italienverkehr tätig ist und 3 Lastkraftwagen dabei einsetzt, muß künftig mit einer monatlichen Belastung von S 112.320.- rechnen.

Auch wenn solch zusätzliche Belastung durch Lkw-Steuerretorsionsmaßnahmen seitens der österreichischen Finanzverwaltung künftig rückvergütet werden sollte, bleibt den heimischen Transportunternehmern trotzdem die Belastung der Vorfinanzierung obgenannter Summen für einen Zeitraum von zwei bis drei Monaten. Die bisherige Nichtahrechnungsmöglichkeit solch rückzuvergütender Retorsionszahlungen gegen laufende Steuerverpflichtungen bedeutet einen weiteren Nachteil für die österreichischen Transportunternehmungen.

Im Zusammenhang mit diesen Erhöhungen rückzuvergütender Retorsionsmaßnahmen erhebt sich neuerdings die Frage der Zweckmäßigkeit der seinerzeit von Österreich eingeführten Lkw-Steuer, die zweifellos Österreichs Standpunkt bei solchen Verhandlungen sehr erschwert.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Sind Sie bereit, sich innerhalb der Bundesregierung und insbesondere beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für neuerliche Verhandlungen mit der Republik Italien einzusetzen, damit es noch zu einer Reduzierung

- 3 -

dieser unzumutbaren Erhöhung des "diritto fisso" kommt?

- 2) Sind Sie bereit, zu veranlassen, daß einwandfrei bestätigte, im Ausland bezahlte, Lkw-Steuerretorsionsabgaben nach erfolgter ordnungsgemäßer Einreichung bei der Finanzverwaltung auch für laufend fällige Steuerverpflichtungen im Anrechnungsverkehr sofort anerkannt werden, damit die einreichenden Unternehmungen von der monatelangen Vorfinanzierung solcher Summen entlastet werden?
- 3) Welches Ergebnis erbrachte die Lkw-Steuer für den Bund im Jahr 1984
 - a) von österreichischen Fahrzeugen
 - b) von ausländischen Fahrzeugenund welches Ergebnis ist für das Jahr 1985 zu erwarten?
- 4) Wie hoch waren die vom Bund geleisteten Retorsionsabgeltungszahlungen im Jahr 1984
 - a) für österreichische Lkw's
 - b) für Lkw's von Kärntner Unternehmungenund in welcher Höhe werden solche Retorsionszahlungen des Bundes voraussichtlich für 1985 erwartet?
- 5) Halten Sie unter Berücksichtigung der Retorsionszahlungen, welche für eine einigermaßen Wettbewerbsgleichheit österreichischer Transportunternehmungen unbedingt erforderlich sind, die seinerzeitige Einführung der Lkw-Steuer, langfristig gesehen, fiskalisch und verkehrsmäßig noch für eine richtige Maßnahme?