

II-5307 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

GZ. 11 0502/42-Pr.2/92

1010 WIEN, DEN 25. März 1992
HIMMELPFORTGASSE 8
TELEFON (0222) 51 433

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

2261/AB
1992 -03- 26
zu 2350/J

Parlament
1017 W i e n

Auf die - aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beige-schlossene - schriftliche Anfrage der Abgeordneten Hermann Böhacker und Kollegen vom 6. Februar 1992, Nr. 2350/J, betreffend Einführung von steuerlichen Begünstigungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (Anschaffung von Bussen), beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 2.:

Die Notwendigkeit der Einbindung privater Beförderungsunternehmen in den Nahverkehr hängt in erster Linie von den regionalen Gegebenheiten ab und kann nicht bundeseinheitlich beurteilt werden. Die Erfahrungen im Wiener Bereich zeigen, daß die Einbindung privater Busunternehmen eine durchaus positive Ergänzung zu den öffentlichen Verkehrsunternehmen darstellt.

Zu 3. bis 5.:

Eine speziell auf Nahverkehrsunternehmen abgestellte steuerliche Förderung würde den Zielsetzungen der Steuerreform, Ausnahmebestimmungen abzubauen, widersprechen.

Zu 6. bis 8.:

Eine Wiedereinführung der vorzeitigen Abschreibung oder der Investitionsprämie für Nahverkehrsunternehmen kann aus den vorerwähnten Gründen nicht in Erwägung gezogen werden.

Die Forderung nach Einführung eines Investitionsfreibetrages von 20 % für Nahverkehrsbusse ist nicht ganz verständlich. Aufgrund des Abgabenänderungsgeset-

- 2 -

zes 1989 beträgt der Investitionsfreibetrag für (neu angeschaffte) lärmarme Kraftfahrzeuge im Sinne des § 8 b der Kraftfahrzeugdurchführungsverordnung 1967 in der Fassung der Verordnung vom 23. August 1989, BGBl. 451, ohnehin 20 %. Unter diese Verordnung können neben Lastkraftwagen auch Autobusse fallen. Eine vergleichbare Sonderregelung für nicht lärmarme Busse wäre nicht nur aus den oben angeführten Gründen, sondern auch aus umweltpolitischen Erwägungen nicht sinnvoll.

Zu 9. bis 13.:

Die Abschätzung von Steuerausfällen für Maßnahmen, die derzeit in keiner Weise aktuell sind, erscheint unzweckmäßig.

Beilage

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'b. Hain' or similar, written in a cursive style.

BEILAGE

Die unterfertigten Abgeordneten stellen an den Herrn Bundesminister für Finanzen folgende

A n f r a g e :

- 1) Halten Sie die Einbindung von privaten Unternehmen zur Lösung der Nahverkehrsprobleme für notwendig?
- 2) Wenn nein, warum nicht?
- 3) Sehen Sie Möglichkeiten, den Einstieg der Privatwirtschaft in den öffentlichen Nahverkehr steuerlich zu unterstützen?
- 4) Wenn ja, welche?
- 5) Wenn nein, warum nicht?
- 6) Können Sie sich vorstellen, daß noch für 1992 folgende steuerlichen Erleichterungen zur Anschaffung von Bussen, welche überwiegend dem öffentlichen Nahverkehr dienen, eingeführt werden?
 - a) Vorzeitige Abschreibung von 40 % und/oder
 - b) Investitionsfreibetrag von 20 % und/oder
 - c) Investitionsprämie von 10 %.
- 7) Wenn ja, welche der unter a, b und c genannten Erleichterungen?
- 8) Wenn nein, warum nicht?
- 9) Mit welchen Steuerausfällen rechnen Sie bei Einführung der unter Punkt 6 genannten steuerlichen Erleichterungen, getrennt nach a, b und c.
- 10) Wie hoch schätzen Sie die Investitionssumme, die durch die genannten Steuerermäßigungen ausgelöst würde?
- 11) Wie hoch schätzen Sie die Steuereinnahmen aus diesem Investitionsschub?
- 12) Welche beschäftigungspolitische Komponente hätte dieser Investitionsschub?
- 13) Können Sie sich vorstellen, daß die genannten Steuermaßnahmen nur auf jene Busse Anwendung finden, welche einen Mindestbetrag an Wertschöpfung in Österreich aufweisen?

Wien, den 6. Februar 1992