

- 2 -

angeboten wurde, von der Mineralölsteuererhöhung ausgenommen, um einen umweltpolitisch und finanzpolitisch abzulehnenden Tanktourismus zu vermeiden. Mit Stichtag 15. September 1993 wurde Diesel in der Bundesrepublik Deutschland um durchschnittlich 1,07 DM pro Liter (bei einem Umrechnungskurs von 7,05 S ergibt dies 7,54 S) angeboten, in Österreich an Selbstbedienungstankstellen um 7,90 S pro Liter.

Zu 3.:

Aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ist auf Basis des Benzinverbrauches 1993 ein jährliches Mehraufkommen an Mineralölsteuer von rund 1,8 Mrd. S zu erwarten. Für das Jahr 1994 ergäbe sich unter Berücksichtigung der Fälligkeitstermine nach dem Mineralölsteuergesetz 1981 ein Betrag von etwa 1,5 Mrd. S. Da jedoch der Benzinverbrauch insgesamt rückläufig ist, kann für das Jahr 1994 nur mit einem Steuer-mehraufkommen von rund 1,3 bis 1,4 Mrd. S gerechnet werden.

Zu 4. bis 6.:

Die Aufteilung der Mehreinnahmen ist in der Finanzausgleichsgesetz-Novelle 1993, BGBl.Nr. 959/1993, geregelt und beruht auf einem einvernehmlichen Vorschlag der Länder, der wie folgt lautet:

Vorweg wird ein Betrag von 441,8 Mio. S abgezogen und für Finanzausweisungen des Bundes zur Förderung des Personennahverkehrs an diejenigen Gemeinden, die auch bisher gemäß dem geltenden Finanzausgleichsgesetz 1993 Anspruch auf eine solche Finanzausweisung hatten, verwendet (§ 20 Abs. 3 FAG 1993). Die restlichen Mehreinnahmen werden nach fixen Prozentsätzen als Finanzausweisungen auf die Länder verteilt (§ 7 Abs. 2 Z 3 und § 20 Abs. 3 und 4 FAG 1993).

Die Überweisungen im Jahr 1994 an die Länder werden - bereits nach Abzug der 441,8 Mio. S für die Finanzausweisungen an die Gemeinden - ländersweise insgesamt folgende Beträge ergeben (in Millionen Schilling):

Burgenland	3,204 %	29,0
Kärnten	6,836 %	61,8
Niederösterreich	17,826 %	161,1
Oberösterreich	16,419 %	148,4
Salzburg	6,005 %	54,3
Steiermark	14,549 %	131,5
Tirol	7,739 %	69,9
Vorarlberg	4,083 %	36,9
Wien	23,339 %	210,9
S u m m e	100,000 %	903,8

- 3 -

Was die tatsächliche Verwendung der Finanzzuweisungen gemäß § 20 Abs. 4 Finanzausgleichsgesetz 1993 anbelangt, so liegen dem Bundesministerium für Finanzen noch keine Informationen vor. Dies hängt insbesondere damit zusammen, daß die erste Überweisung an die Länder gemäß den Bestimmungen über die Vorschüsse in § 20 Abs. 4 Finanzausgleichsgesetz 1993 erst am 20. April 1994 erfolgte.

Zu 7.:

Im Zuge der Einigung über das Finanzausgleichsgesetz 1993 war im Zusammenhang mit den seinerzeitigen Überlegungen über eine Erhöhung der Mineralölsteuer für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs - neben einer Erhöhung des Zweckzuschusses des Bundes an Länder und Gemeinden zur Theaterführung um 75 Mio. S auf 293 Mio. S (§ 22 Abs. 1 Z 1 FAG 1993) - ursprünglich vorgesehen, im Gegenzug die Finanzzuweisungen an die Gemeinden für diese Zwecke in Höhe von 441,8 Mio. S entfallen zu lassen. Die - auf einem einvernehmlichen Vorschlag der Länder beruhende - Zweckbindung der Mittel aus der Mineralölsteuererhöhung sieht jedoch nunmehr vor, daß diese Finanzzuweisungen aus den Mitteln der Steuererhöhung finanziert und somit erhalten bleiben. Für die anspruchsberechtigten Gemeinden ergeben sich somit keine Mindereinnahmen. Für das Bundesbudget ergibt sich hingegen unter Berücksichtigung der Erhöhung der Zweckzuschüsse zur Theaterführung eine Einsparung von 366,8 Mio. S pro Jahr.

Zu 8.:

Derzeit ist an eine derartige Vorgangsweise nicht gedacht.

Zu 9.:

Diese Frage fällt in die primären Zuständigkeiten des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten und des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie.

Ich ersuche daher um Verständnis dafür, daß ich diese Frage nicht konkret beantworten kann.

Zu 10.:

Zu dieser Frage verweise ich auf die beiliegende Tabelle, aus der das Straßenverkehrsbeitragsaufkommen sowie die damit zusammenhängenden Ausgleichszahlungen und Nachsichten zu entnehmen sind.

- 4 -

Zu 11.:

In den meisten angesprochenen Ländern wird derzeit noch keine dem Straßenverkehrsbeitrag vergleichbare Schwerverkehrsabgabe eingehoben. Die EU begrenzt die Straßenbenützungsgebühr mit 1250 ECU jährlich. Diese Abgabe ist zwar mit dem Straßenverkehrsbeitrag nicht direkt vergleichbar. Im Durchschnitt entspricht diese Belastung jedoch einem Viertel bis einem Fünftel des derzeitigen österreichischen Straßenverkehrsbeitrages.

Zu 12.:

Zu dieser Frage verweise ich auf die beiliegende Kopie des Artikel 15 des Protokolls Nr. 9 des Beitrittsvertrages.

Zu 13.:

Bei einem allfälligen EU-Beitritt ist eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Diesel erforderlich, die Preisrelationen zum Ausland sprechen aber gegen eine über den Mindestsatz hinausgehende Erhöhung des Mineralölsteuersatzes auf Dieseltreibstoffe.

Auch bei der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lastkraftwagen erfordern die EU-Limits zum Teil beträchtliche Verminderungen sowie eine Einbeziehung der Anhänger in die Besteuerung.

Zu 14.:

Eine gerechte Aufteilung der Kosten des Straßenverkehrs auf In- und Ausländer ist nur im Rahmen eines allgemeinen Mautsystems oder eines ausgebauten "road-pricing"-Systems möglich. Ein konkreter Zeitplan zur Einführung eines derartigen Systems liegt derzeit - soweit mir bekannt ist - nicht vor.

Beilage

BEILAGE

Die unterzeichneten Abgeordneten richten aus diesem Grund an den Bundesminister für Finanzen folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Wie lautet die konkrete Formulierung und Definition der Zweckbindung der seit Jahresbeginn 1994 gültigen MÖSt-Erhöhung?
2. Mit welcher Argumentation wurde Diesel aus dieser Erhöhung ausgenommen?
3. Welche Gesamteinnahmen aus dieser Erhöhung sind für 1994 zu erwarten?
4. Wie teilen sich die erwarteten Einnahmen konkret im Detail auf die jeweiligen Bundesländer auf?
5. Liegen bereits erste Informationen aus Bundesländern über die Verwendung dieser Gelder aus der seit Jahresbeginn gültigen MÖSt-Erhöhung? Wenn ja, welche Verwendungsformen für welche jeweilige Geldmenge aus welchem Bundesland?
6. Liegen dem Finanzministerium auch Informationen über fragwürdige oder mit dem Verwendungsauftrag unvereinbare Verwendungen bzw. Planungen von Verwendungen vor? Wenn ja, welche im Detail? Welche konkreten Schritte wurden seitens des Ministeriums gegen diesen jeweiligen Mißbrauch eingeleitet?
7. Welche Zuweisungen für den öffentlichen Verkehr der Bundesländer und Städte wurden im Gegenzug zu der seit Jahresbeginn gültigen MÖSt-Erhöhung gestrichen? Welche Einsparungen ergaben sich dadurch für das Budget? Wie teilten sich diese Mittel im Jahr 1993 auf die einzelnen Bundesländer auf? Wie teilten sich diese Mittel in den Jahren 1984 bis 1993 als Gesamtsummen auf die einzelnen Bundesländer auf?
8. In Deutschland existiert seit acht Jahren ein genauer Schlüssel für die Zuschüsse für öffentliche Verkehrsunternehmen für den Normalbetrieb sowie für Investitionen in neue Projekte. Ist in Österreich an ein ähnliches Vorgehen gedacht?
9. Welche Informationen über die Situation der Kostenwahrheit im Bereich von LKW und PKW in Österreich liegen dem Finanzminister vor? Wie hoch liegen nach Schätzung des Finanzministeriums die externen Kosten im Individualverkehr in Österreich? Liegen dem Minister Informationen über die vergleichbaren Daten der externen Kosten in anderen europäischen Ländern vor?

10. Wie hoch waren im vergangenen Jahr die Brutto-Gesamteinnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe/Straßenbenützungsgebühr? Wie entwickelten sich diese Einnahmen in den Jahren 1983 bis 1993 jeweils Brutto-Einnahmen? Wie sahen in den jeweiligen Vergleichsjahren die Nettoeinnahmen aus? Welche Ausgleichszahlungen an österreichische Frächter wurden in den Einzeljahren jeweils aufgrund welcher Rechtssituation geleistet?
11. Wie hoch ist die österreichische Schwerverkehrsabgabe derzeit im Vergleich zu den mittel- und westeuropäischen Ländern?
12. Wie lautet im Wortlaut die Straßenbenützungsgebühr/Schwerverkehrsabgabe betreffende Vereinbarung der EU-Beitrittsverhandlungen?
13. Minister Klima kündigte im Parlament als Ausgleich zu dieser Verbilligung auch dem LKW-Transitverkehr eine Erhöhung von MÖSt und KFZ-Steuer an. Welche konkreten Erhöhungen sind in welchem Zeitraum geplant?
14. Realistisch gesehen berühren den Transit-LKW weder KFZ-Steuer noch MÖSt. Welche realistischen Ausgleichsmaßnahmen zur dramatischen Verringerung der Straßenbenützungsgebühr/Schwerverkehrsabgabe sind konkret in welchem Zeitraum geplant?