

II 13718 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

Nr. 667018

des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

1994-05-19

ANFRAGE

der Abgeordneten Rosenstingl, Riess, Scheibner, Apfelbeck und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: Neue Steuern im Straßenverkehr im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt

Im Beitrittsvertrag zur EU hat Österreich sich verpflichtet, einerseits bestehende Steuern bzw. Abgaben im Straßenbereich, die vor allem für Ausländer nachteilig waren, (Straßenverkehrsbeitrag) wesentlich zu reduzieren, andererseits die steuerlichen Regeln für die KFZ- und Mineralölsteuer der EU zu übernehmen, was eine beträchtliche Erhöhung im Dieselbereich bringen wird.

Die Folgen dieser Änderung sind nun zweierlei: erstens werden ausländische Frächter gegenüber dem derzeitigen Zustand entlastet, was zu einer weiteren Benachteiligung der Bahn im Wettbewerb führen muß, andererseits werden heimische KFZ-Benutzer stärker zur Kasse gebeten werden müssen. Doch damit nicht genug: um eben diesen finanziellen Nachteil durch die Entlastung ausländischer Transit-LKW auszugleichen, sollen nun österreichweit Mauten auf allen Autobahnen eingehoben werden, die – laut Koalitionsübereinkommen – sicherstellen sollen, daß zumindest gleich viel Geld wie bisher eingehoben wird. Die Folge dieses Übereinkommens ist nun in Gestalt der aktuellen Maut- oder 'road-pricing'- Debatte zu spüren, von der sogar der Verkehrsminister sagte, daß Mauten in dieser Form lediglich eine Geldbeschaffungsaktion, nicht aber ein Schutz vor Transit-LKW sein können, ja daß diese, vom Bautenminister vorgestellten Pläne bedeuten würden, daß (heimische) PKW- Fahrer (ausländische) LKW-Benutzer subventionieren, also das genaue Gegenteil der erklärten Verkehrspolitik Österreichs.

Es ist den Fragestellern bewußt, daß sich die Frage der Einhebung derartiger Gebühren, Steuern und Mauten aufgrund der unsinnigen Zersplitterung der verkehrsrelevanten Agenden auf mehrere Ministerien teilweise auf den Vollzugsbereich des Wirtschafts- bzw. Finanzministers aufteilen, im Hinblick auf die Tatsache, daß sich die fraglichen Verpflichtungen Österreichs im Beitrittsvertrag im Kapitel Verkehr finden und auf die Gesamtverantwortung des Verkehrsministers für verkehrspolitische Entwicklungen erscheint jedoch eine Befassung des Verkehrsministeriums mit dieser Fragestellung angebracht.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. In welchem genauen Umfang werden derzeit ausländische LKW im Transitverkehr aus den einzelnen Einnahmequellen (Mauten, Straßenverkehrsbeiträge, Mineralölsteuer,...) jeweils belastet?
2. In welchem Umfang können diese Belastungen langfristig aufrechterhalten bleiben?
3. Welche sachlichen oder sonstigen Begründungen liegen den Ausnahmen hinsichtlich der zulässigen Höhe der Straßenbenützungsgebühren für Irland, Griechenland und Portugal (Prot.9 Art.15(3)) zugrunde?
4. In welchem Umfang muß aufgrund eines EU-Beitritts die KFZ-Steuer (die ausschließlich heimische KFZ trifft) angehoben werden und welche Gesamteinnahmen sind aus diesem Titel für das Budget zu erwarten?
5. In welchem Umfang muß aufgrund eines EU-Beitritts jeweils die Mineralölsteuer (die vor allem heimische KFZ trifft) angehoben werden und welche Gesamteinnahmen sind aus diesem Titel für das Budget zu erwarten?
6. Bestehen bereits Pläne hinsichtlich einer zweckgebundenen Verwendung dieser zusätzlichen Einnahmen, wenn ja, wofür?
7. Wie lautet genau die vollständige Vereinbarung zwischen den Koalitionsparteien hinsichtlich eines Ausgleichs des Einnahmenverlustes aufgrund der beitrittsbedingten Senkung des Straßenverkehrsbeitrages?
8. Welche Gesamteinnahmen würden voraussichtlich durch das kürzlich von der Koalition unter Hinweis auf diese Vereinbarung vorgestellte 'road-pricing' Mautsystem erbringen?
9. Welcher Anteil an Mauteinnahmen würde gemäß diesem 30g/120g Tarif von den Transit-LKW eingenommen werden und welchem Anteil an den bisherigen Mauteinnahmen entspräche dies?
10. Halten Sie eine solche Regelung für den angeblichen Zweck, die finanzielle Belastung des Transitverkehrs auf dem Weg über die Maut trotz der erzwungenen Senkung des Straßenverkehrsbeitrags gleichzuhalten, dienlich?
11. Ist es richtig, daß eine Bemautung gemäß diesem Konzept eine noch stärkere Subventionierung des LKW-Verkehrs durch die PKW-Benutzer bedeuten würde, wenn ja, halten Sie dies für sinnvoll?

12. In welchem Umfang müßte die LKW-Maut auf Transitstrecken angehoben werden, um den gleichen prohibitiven Effekt, wie er durch den bisherigen Straßenverkehrsbeitrag erreichbar war, zu erzielen?
13. Ist eine Erhöhung dieser Maut in diesem Umfang unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen der EU einerseits sowie der Rücksicht auf heimische Frächter andererseits überhaupt möglich?
14. Welche sonstigen Möglichkeiten eines Ausgleiches der finanziellen Begünstigung des LKW-Transits sehen Sie bzw. welche Maßnahmen planen Sie?
15. In welchem Umfang bewegt sich derzeit die Subvention pro per Rollender Landstraße über die Transitrouten befördertem LKW durch Österreich?
16. Auf welches Ausmaß muß dieser Betrag im Hinblick auf die drohende Verbilligung des LKW-Verkehrs und die Verpflichtung gemäß der einseitigen Erklärung Österreichs Nr.44, diesen Preis auch auf der ROLA anzubieten, gesteigert werden?