

DR. ANDREAS STARIBACHER
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

WIEN, DEN 10. Mai 1995

GZ. 11 0502/128-Pr.2/95

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

XIX. GP-NR
723 /AB
1995-05-10

ZU 796 10

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. 796/J, betreffend den Straßengütertransit durch Tirol, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. bis 4. und 6. und 7.:

Der Ersatz des früheren Straßenverkehrsbeitrages durch die Straßenbenützung-abgabe ab 1. Jänner 1995 wurde wegen des zwischen Österreich und der Euro-päischen Union abgeschlossenen Beitrittsvertrages notwendig. Durch die im Beitritts-vertrag gleichzeitig verankerte schrittweise Absenkung der Straßenbenützung-abgabe ergeben sich zwangsläufig auch Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Aufgrund der Verpflichtungen, die Österreich als EU-Mitglied übernommen hat, kommt eine "Wiedereinführung" des früheren Straßenverkehrsbeitrages keinesfalls in Betracht. Österreich ist aber als EU-Mitglied in der Lage, das Anliegen einer gene-rellen Eindämmung der Belastung der Bevölkerung durch den Straßentransit zu einem gemeinsamen Anliegen der EU zu machen.

In einem ersten Schritt hat Österreich zum 1. Jänner 1995 nicht nur den Straßen-verkehrsbeitrag zu einer Straßenbenützung-abgabe umgestaltet, sondern auch in einer Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz die Besteuerung der Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t neu geregelt. Beide Maßnahmen sollen EU-konform sowohl dem inländischen als auch dem ausländischen Straßengüter-verkehr die von diesem verursachten Wegekosten anlasten. Diese beiden gesetzlichen Maßnahmen sind so gestaltet, daß sie 1995 den Wegfall des Straßen-

- 2 -

verkehrsbeitrages kompensieren werden. Welche Maßnahmen ab 1996 allenfalls zusätzlich notwendig sind, ist noch Gegenstand von Überlegungen, weshalb ich dazu derzeit keine konkreten Angaben machen kann.

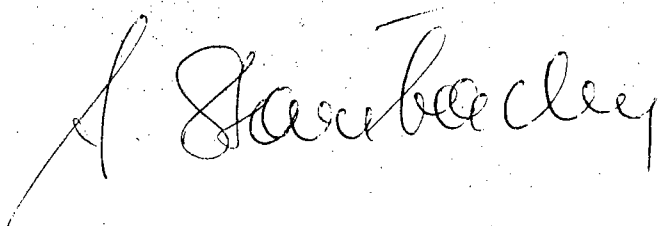
Die vom Gesetzgeber nunmehr beschlossene Erhöhung der Mineralölsteuer ist losgelöst von der Frage der Transitproblematik ein schon im Arbeitsübereinkommen der Bundesregierung vorgesehener erster Schritt in Richtung einer Neuregelung der Energiebesteuerung.

Zu 5.:

Die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn ist eines der wesentlichen Anliegen Österreichs, das allerdings nur zum Teil im Wege der Steuerpolitik umgesetzt werden kann. Steuerlich wurde in dieser Richtung in der erwähnten Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz als Begünstigung des Huckepackverkehrs vorgesehen, daß für jede Bahnbeförderung eine Ermäßigung der KFZ-Steuer in Höhe von 15 % der Monatssteuer gewährt wird. Darüber hinaus wurden ausschließlich im Vor- und Nachlaufverkehr zum kombinierten Verkehr Straße/Schiene eingesetzte Fahrzeuge bei Erfüllung bestimmter weiterer gesetzlicher Voraussetzungen von der Steuer freigestellt.

Weitere administrative Erleichterungen zur Attraktivierung des kombinierten Verkehrs werden derzeit geprüft und, soweit möglich, auch umgesetzt. Sollten dafür Gesetzesänderungen notwendig sein, wird auch diese Möglichkeit in Erwägung gezogen werden.

Anlage



BEILAGE

ANFRAGE:

1. Ist es richtig, daß durch die Straßenbenützungsgabgabe dem Bundesbudget 1995 rund 1 Milliarde ÖS an Abgaben entgehen, die bisher von EU-Transitfrächtern (In- und Ausländern) an Straßenverkehrsbeiträgen entrichtet wurden?
2. Ist es richtig, daß Sie diesen budgetären Ausfall mit der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für im Inland zugelassene LKW und der Erhöhung der Diesel-Mineralölsteuer kompensieren wollen?
3. Erachten Sie die Diesel-Verteuerung als Subvention für Transitfrächter (da sie z.B. Kleinfrächter belastet)?
4. Wenn nein, warum nicht? Können Sie widerlegen, daß eine indirekte Kostenabwälzung auf Konsumenten erfolgt, da die KFZ-Steuer eine relative Begünstigung der Transitfrächter darstellt?
5. Stimmen Sie mit uns überein, daß der Verfall der Straßenbenützungsgebühr den ÖBB die Wettbewerbsfähigkeit im Transitbereich nimmt? Ist Ihnen der Totalkonkurs der "rollenden Landstraße" und die Notwendigkeit einer sofortigen Verbesserung des Bahn-Transits (mit der Zielrichtung Containersystem) bewußt?
6. Was gedenken Sie gegen den weiteren geplanten Verfall der Straßenbenützungsgebühr auf ÖS 32.750,- (1996) und auf ÖS 17.500,- (1997) zu unternehmen, bzw. zu ihrer Wiederherstellung in der alten Höhe?
7. Wenn Ihnen zu Frage 6 keine Alternativen einfallen - wie gedenken Sie den budgetären Milliardenausfall zu kompensieren, der zwangsweise eintreten wird?