

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN II-3703 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

GZ. 11 0502/130-Pr.2/85

Wien, 7. Jänner 1986

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

1713 IAB
1986 -01- 16
zu 1759 IJ

Parlament

1017 W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dkfm. Gorton und Kollegen vom 29. November 1985, Nr. 1759/J, betreffend grenzüberschreitender Straßen-güterverkehr, insbesondere mit Italien, beehre ich mich folgendes mitzu-teilen:

Zu 1:

Bei den Verhandlungen in Rom wurde eine Erhöhung des sogenannten "diritto fisso" von 750 Lire bzw. 1.500 Lire auf 18.000 Lire gefordert. Ein Betrag, der von einer Reihe anderer Staaten in Italien bereits entrichtet werden muß. Italien begründete diese Maßnahme vornehmlich mit der seit Einführung des "diritto fisso" im Jahre 1976 eingetretenen Änderung der Kaufkraft der italienischen Lira sowie mit beachtlichen Wechselkursänderungen gegenüber dem österreichischen Schilling. Die italienische Forderung auf Erhöhung wurde von österreichischer Seite vorerst entschieden zurückgewiesen. Bei den vom 9. bis 11.10.1985 unter Federführung des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten und im Beisein von Vertretern der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft stattgefundenen Verhandlungen in Wien, konnte eine Reduzierung auf 6.000 Lire erreicht werden. Überdies soll ab 1.1.1986 auf Grund zugesicherter Gegenseitigkeit auf die Einhebung der italienischen Kraftfahrzeugsteuer gegenüber österreichischen Frächtern verzichtet werden. Gegenüber dem Verhandlungsergebnis von 1978 konnten somit eine Reduzierung des "diritto fisso" um 2/3 (bisher um die Hälfte) und der Verzicht auf die

- 2 -

Einhebung der italienischen Kraftfahrzeugsteuer erreicht werden. Ausschlaggebend für dieses Verhandlungsergebnis waren u.a. die nicht von der Hand zu weisenden Argumente, daß die geänderten Wechselkurse als auch Kaufkraftparitäten der italienischen Lira eine Anpassung des in absoluten Beträgen festgelegten "diritto fisso" an sich rechtfertigen. Von einer 700 %igen Erhöhung kann insoweit nur nominell gesprochen werden.

Ein absoluter Steuerbelastungsvergleich ist auf Grund der unterschiedlichen Besteuerungsgrundlagen des österreichischen Straßenverkehrsbeitrages und des italienischen "diritto fisso" nicht genau zu errechnen. Die Reduzierung auf 6.000 Lire wurde nicht zuletzt auch deshalb als gerade noch annehmbar zur Kenntnis genommen, um drohende Störungen der Transportwirtschaft und damit allenfalls verbundene Verluste weitestgehend hintanhaltend zu können. Eine weitere Anhebung der in Rede stehenden italienischen Besteuerung hätte seitens Österreichs Retorsionsmaßnahmen erforderlich gemacht, was erfahrungsgemäß dem Straßentransport störende Kampfmaßnahmen italienischer Frächter zur Folge gehabt hätte.

Neuerliche Verhandlungen mit der Republik Italien sind derzeit für Herbst 1986 vorgesehen. Die Vorstellung von vorzeitigen Verhandlungen mit dem Ziel einer weiteren Reduzierung der Abgabe in nächster Zeit ist aufgrund der derzeitigen Situation als nicht ganz zielführend einzuschätzen. Das Bundesministerium für Finanzen steht aber derartigen vorgezogenen Verhandlungen im Falle des Auftretens neuer Aspekte, die durch das zuständige Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten zu prüfen wären, durchaus positiv gegenüber.

Zu 2:

Nach der derzeitigen Gesetzeslage kann eine im Ausland entrichtete, dem österreichischen Straßenverkehrsbeitrag entsprechende Abgabe nur im Nachsichtsweg abgeschrieben werden. Eine sofortige Gegenverrechnung des ausländischen Straßenverkehrsbeitrages mit der laufenden inländischen Abgabe

- 3 -

- 3 -

wäre erst nach einer entsprechenden Gesetzesänderung möglich, die aber wegen bestehender internationaler Verpflichtungen (insbesondere GATT) derzeit nicht möglich ist.

Zu 3:

Die "LKW-Steuer" brachte folgendes Ergebnis:

	1 9 8 4	1 9 8 5 (vorauss.)
Inländer	1.286,757.953,04	1.300,575.000,--
Ausländer	1.063,982.726,--	1.126,000.000,--
Summe	2.350,740.679,04	2.426,575.000,--

Zu 4:

Im Jahre 1984 wurden für österreichische LKW S 154.432.077,17, und davon für Unternehmungen in Kärnten S 11.878.120,54, rückerstattet. Die abschließende Ziffer für 1985 kann derzeit realistisch noch nicht erstellt werden.

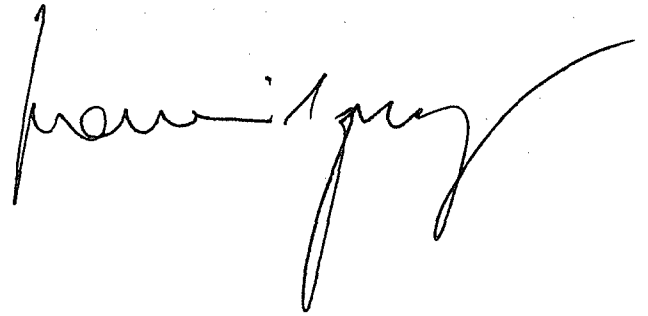
Zu 5:

Österreich ist das einzige europäische Land, das unter Hintanstellung nationaler Bedürfnisse ein Straßennetz entsprechend den Erfordernissen des Transitverkehrs ausbaut, um einen möglichst reibungslosen europäischen Warenaustausch sicherzustellen. Unter diesen Voraussetzungen ist es das legitime Recht jedes Staates, den Verursacher solcher Mehraufwendungen zur Leistung eines Kostenbeitrages heranzuziehen. Diese für die Einführung des Straßenverkehrsbeitragesgesetzes 1978 unter anderem maßgebenden Erwägungen gelten auch heute noch. Österreich wird weiterhin alles daran setzen, seiner Funktion als Transitland gerecht zu werden. Dazu gehört die planmäßige Weiterentwicklung des Straßennetzes, dazu gehört aber auch, daß alle verkehrspolitischen Anstrengungen unternommen werden, um eine Verlagerung des Güterstromes auf die Schiene zu erreichen.

- 4 -

- 4 -

Der Anteil, zu dem ausländische Transporteure am Gesamtaufkommen des Straßenverkehrsbeitrages beitragen, macht deutlich, in welchem Ausmaß der ausländische Schwerverkehr das österreichische Straßennetz beansprucht. Gegenmaßnahmen einzelner Staaten gegenüber österreichischen Frächtern vermögen an der Richtigkeit der im Jahr 1978 getroffenen Entscheidung, auch den ausländischen Lkw-Verkehr zu einer begrenzten finanziellen Beitragsleistung heranzuziehen, nichts zu ändern.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Klein' or similar, with a long, sweeping flourish extending to the right.