

**II-14517 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode**



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.018/4-4-1994

6585 IAB

1994-07-19

zu 6670 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 19.5.1994,
Z. 6670/J-NR/1994 "neue Steuern im Straßenverkehr
im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"In welchem genauen Umfang werden derzeit ausländische LKW im Transitverkehr aus den einzelnen Einnahmequellen (Mauten, Straßenverkehrsbeiträge, Mineralölsteuer,...) jeweils belastet?"

Ausländische Lkw werden in Österreich mit mehreren Abgaben (Mauten, Straßenverkehrsbeitrag, MÖST, Erdölsonderabgabe) belastet. Beim Straßenverkehrsbeitrag haben derzeit Ausländer im Gegensatz zu den Inländern die Wahl zwischen einer pauschalen und einer fahrleistungsabhängigen Entrichtung der Gebühr. 1993 betrug der gesamte Abgabenerfolg in den einzelnen Steuerbereichen:

- Mauten: rd. 2,1 Mia. öS
- Straßenverkehrsbeitrag: rd. 3 Mia. öS
- MÖST: rd. 2,5 Mia. öS
- Erdölsonderabgabe: rd. 516 Mio. öS

Der genaue Umfang der von ausländischen Transit-Lkw erzielten Einnahmen liegt dem Verkehrsressort nicht vor und ist abhängig von einer Reihe von Faktoren wie z.B. der jeweiligen Fahrleistung der Lkw in Österreich (Straßenverkehrsbeitrag, MÖST, Erdölsonderabgabe) oder der Zahl der durchgeführten Transittouren (Mauten).

Zu Frage 2:

"In welchem Umfang können diese Belastungen langfristig aufrechterhalten bleiben?"

- 2 -

Aufgrund des EU-Beitritts ist eine Umstellung des bestehenden Systems der Straßenverkehrsbesteuerung auf ein EU-konformes System notwendig.

Da für diese Umstellung jedoch eine gewisse Vorlaufzeit notwendig ist, kann Österreich gemäß Prot. 9 Art. 15 des Beitrittsvertrages abweichend von den entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 93/89/EWG Benützungsgebühren erheben, die bis zum 31. Dezember 1995 3.750 ECU pro Jahr und bis zum 31. Dezember 1996 2.500 ECU pro Jahr betragen dürfen. Ab 1.1.1997 ist für Benützungsgebühren der in der Richtlinie vorgesehene Höchst-Satz von 1.250 ECU pro Jahr einzuhalten.

Die Mineralölsteuer wird, wie in der Antwort zu Frage 5 dargestellt, auf den in der Richtlinie 92/82/EWG zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle vorgesehenen Mindestsatz angehoben werden.

Die bestehenden Mauten sind richtlinienkonform und könnten daher grundsätzlich beibehalten werden.

Zu Frage 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?"

Bei den drei genannten Ländern handelt es sich um periphere Länder mit weiten Transportwegen zu den kräftigen Handelszentren der EU. Es ist daher ein in der EU mehrfach geübter Grundsatz, diesen Ländern die Verbringung ihrer Produkte auf den gemeinsamen Markt in einer bestimmten Übergangsphase zu erleichtern.

*In diesem Sinne haben auch die EU-Staaten Belgien, Dänemark, Luxemburg und die Niederlande die sog. "Regionalvignette" für LKW für den bilateralen Verkehr mit Fahrzeugen, die in **Griechenland, Irland oder Portugal** amtlich zugelassen sind, auf die **Hälfte** der in Art. 8 Abs. 1 des Abkommens genannten Gebührensätze ermäßigt. Für griechische Fahrzeuge dauert diese Übergangsfrist bis zum 31.12.1997, für portugiesische und irische Fahrzeuge bis zum 31.12.1996.*

- 3 -

Zu Frage 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?"

Vorausgeschickt wird, daß das gemeinschaftliche System der Kraftfahrzeugbesteuerung lediglich Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen des Güterkraftverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t betrifft und die Mitgliedstaaten nur insoferne bindet, als bestimmte - im wesentlichen am Gesamtgewicht und an der Achszahl orientierte - Mindeststeuersätze nicht unterschritten werden dürfen. Oberhalb dieser Mindeststeuersätze können die Mitgliedstaaten den Abgabentarif wie auch die Struktur der Steuer im Rahmen nationaler Entscheidungen festlegen.

Anpassungsbedarf besteht bei folgenden Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen:

- 4-achsige Fahrzeuge über 28 t Gesamtgewicht*
- 4-achsige Fahrzeugkombinationen über 31 t Gesamtgewicht*
- 5-achsige Fahrzeugkombinationen im Bereich über 36 t Gesamtgewicht*
- 6-achsige Fahrzeugkombinationen im Bereich über 40 t Gesamtgewicht*

Die jährlichen Differenzen zu den Mindeststeuersätzen betragen zwischen rund 900 öS und maximal rund 7.000 öS in den höchsten Gewichtsklassen. Die exakten Beträge schwanken mit dem ECU-Kurs und sind detailliert dem Anhang der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 zu entnehmen (siehe Beilage). Derzeit entspricht der österreichische Satz von 5.400 öS etwa 400 ECU.

Für alle weiteren Fragen in diesem Bereich darf ich Sie an den dafür zuständigen Bundesminister für Finanzen verweisen.

Zu Frage 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?"

Aufgrund des EU-Beitritts Österreichs muß die Mineralölsteuer für Gasöl und Kerosin von derzeit 361 öS je 100 kg, das sind 3,03 öS je l, auf den EU-Mindeststeuersatz

- 4 -

von 245 ECU je 1000 l, das sind 3,29 öS je l, angehoben werden. Die österreichischen Benzinsteuersätze liegen bereits über den EU-Mindeststeuersätzen.

Legt man einer Steuerschätzung den Gasölverbrauch des Jahres 1993 zugrunde, ergibt sich aus der Steuererhöhung ein zusätzliches Mineralölsteueraufkommen von rund 750 Mio. öS jährlich.

Das Steueraufkommen, das auf Kerosin entfällt, kann vernachlässigt werden, weil der steuerpflichtige Verbrauch von Kerosin unbedeutend ist.

Zu Frage 6:

"Bestehen bereits Pläne hinsichtlich einer zweckgebundenen Verwendung dieser zusätzlichen Einnahmen, wenn ja, wofür?"

Nach ho. Wissensstand hat das Bundesministerium für Finanzen keine Pläne in dieser Richtung. Da jedoch der Gesamtsaldo der anfallenden Abgaben (die sich ja zum Teil auch verringern) zu betrachten ist, ist es falsch, hier in einer isolierten Betrachtung von "zusätzlichen Einnahmen" zu sprechen.

Zu den Fragen 7, 12 und 14:

"Wie lautet genau die vollständige Vereinbarung zwischen den Koalitionsparteien hinsichtlich eines Ausgleichs des Einnahmenverlustes aufgrund der beitriffsbedingten Senkung des Straßenverkehrsbeitrages?"

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?"

Welche sonstigen Möglichkeiten eines Ausgleichs der finanziellen Begünstigung des LKW-Transits sehen Sie bzw. welche Maßnahmen planen Sie?"

Die Vereinbarung lautet:

"Eine interministerielle Arbeitsgruppe wurde mit dem Ziel eingerichtet, durch eine Kombination von Abgaben und Mautsystemen eine zumindest gleichbleibende Belastung des Schwerverkehrs zu erreichen. Diese Arbeiten werden bis 1.8.1994 abgeschlossen."

Eine isolierte Gegenrechnung zweier Einzelkomponenten ist nicht sinnvoll (Maut versus Straßenverkehrsbeitrag). Ob der Ausgleich von Verringerungen bei einzelnen Komponenten gegeben ist, kann nur an einem Gesamtsaldo Straßenbenutzungsgebühr, MÖST, Kfz-Steuer, Erdölsonderabgabe und Mauten beurteilt werden.

- 5 -

Zu den Fragen 8 und 9:

"Welche Gesamteinnahmen würden voraussichtlich durch das kürzlich von der Koalition unter Hinweis auf diese Vereinbarung vorgestellte 'road-pricing' Mautsystem erbringen?"

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?"

Das vom Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kürzlich vorgestellte Beispiel eines Road-Pricing-Systems, stützt sich auf eine von der französischen Firma TRANSROUTE Consultants im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführte Studie, deren Langfassung dem ho. Ressort bis heute nicht zur Verfügung steht.

Dem zusammenfassenden Kurzbericht des Wirtschaftsministeriums über diese Studie ist zu entnehmen, daß ein offenes entwicklungsfähiges Mautsystem bei der vom Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten genannten Mauthöhe von 0,3 öS/km für Pkws und 1,2 öS/km für Lkws bei Ausdehnung dieses Tarifes auch auf die bestehenden Mautstrecken ab dem Jahr 2000 ca. 6,3 Mrd. öS Bruttoeinnahmen (Wert 1992) erbringen soll, wobei die Einnahmen aus dem Pkw- und die Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr nicht gesondert ausgewiesen werden.

Für alle weiteren Detailauskünfte über diesen Vorschlag muß ich Sie an den Herrn Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten verweisen.

Zu den Fragen 10 und 11:

"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?"

Ist es richtig, daß eine Bemautung gemäß diesem Konzept eine noch stärkere Subventionierung des LKW-Verkehrs durch die PKW-Benützer bedeuten würde, wenn ja, halten Sie dies für sinnvoll?"

Grundsätzlich sind Mauten für die Kostenanlastung im Straßengüterverkehr u. a. deshalb gut geeignet, weil sie Ausländer und Inländer gleichermaßen belasten und Wettbewerbsnachteile für österreichische Transporteure, die sich etwa durch eine hohe Kfz-Steuer ergeben würden, weitgehend vermieden werden können. Ein Mautsystem, welches zu einem noch stärkeren Ungleichgewicht zwischen Lkw und

- 6 -

Pkw bei der Kostenanlastung führen würde, wäre jedoch aus verkehrspolitischer Sicht nicht sinnvoll. Im übrigen darf ich auf meine Antwort zu den Fragen 7, 12 und 14 verweisen.

Zu Frage 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?"

Anders als bei der Straßenbenutzungsgebühr sieht die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten für Mauten keine Höchstgrenzen vor. Artikel 7 h) sieht in diesem Zusammenhang lediglich vor, daß sich die Mautgebühren an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes orientieren sollen. Welche Mauthöhe mit Rücksicht auf heimische Frächter vertretbar erscheint ist nur im Rahmen einer Gesamtbilanz der zu leistenden Abgaben sinnvoll zu beurteilen (siehe auch Antwort zu den Fragen 7, 12 und 14).

Zu Frage 15:

"In welchem Umfang bewegt sich derzeit die Subvention pro per Rollender Landstraße über die Transitrouten beförderten LKW durch Österreich?"

In der nachfolgenden Tabelle werden die Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen pro Lkw für die einzelnen RoLas im Jahr 1993 ausgewiesen:

Abgeltung pro LkW in öS

RoLa 1993

Wien - Regensburg	5.154,-
Graz - Regensburg	5.545,-
Brennersee - Ingolstadt	2.039,-
Brennersee - München	2.646,-
Wels - Mainz	2.713,-
Villach - Budweis	6.387,-
München - Verona	0
München - Laibach	3.719,-
Wels - Budapest	4.906,-

- 7 -

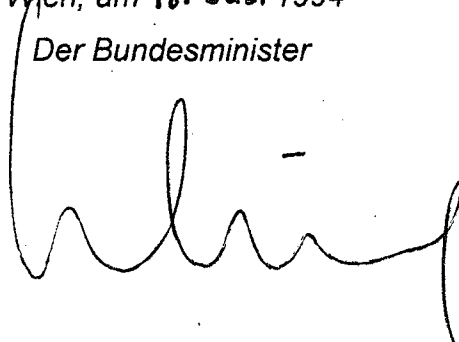
Zu Frage 16:

"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?"

Wie schon ausgeführt sind sich die Koalitionsparteien darüber einig, daß es zu keiner Verbilligung des Lkw-Verkehrs kommen darf.

Wien, am 18. Juli 1994

Der Bundesminister



12. 11. 93

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften

Nr. L 279/37

ANHANG

BEILAGE

KRAFTFAHRZEUGSTEUER-MINDESTSÄTZE

Kraftfahrzeuge

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in Ecu/Jahr)	
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleich- wertig anerkanntes Federungssystem (*) an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungs- systeme an der (den) Antriebs- achse(n)
2 Achsen			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 Achsen			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 Achsen			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(*) Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).

Fahrzeugkombinationen (sattelverbundene Kraftfahrzeuge und Lastzüge)

Achszahl und zulässiges Gesamtgewicht (in Tonnen)		Mindeststeuer (in Ecu/Jahr)	
gleich oder über	unter	Luftfederung oder als der Luftfederung gleich- wertig anerkanntes Federungssystem (*) an der (den) Antriebsachse(n)	Andere Federungs- systeme an der (den) Antriebs- achse(n)
2 + 1 Achsen			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 Achsen			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 Achsen			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 Achsen			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 Achsen			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

(*) Als der Luftfederung gleichwertig anerkanntes Federungssystem gemäß der Definition in Anhang III der Richtlinie 92/7/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 zur Änderung der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).