

## **3920/AB XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 19.07.2002**

BM für Finanzen

auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3938/J vom 23. Mai 2002 der Abgeordneten Dr. Evelin Lichtenberger und Kollegen, betreffend Zustimmung Österreichs zu wettbewerbsverzerrenden und verkehrssteigernden Steuerbegünstigungen für LKW-Diesel in Transit-Quellstaaten, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Eingangs möchte ich festhalten, dass sich in einem Vergleich der Höhe der Mineralölsteuer auf Treibstoffe in den EU-Mitgliedstaaten die österreichischen Mineralölsteuersätze wie jene Spaniens, Portugals, Griechenlands und Luxemburgs im unteren Drittel finden. Nach den von der Europäischen Kommission verlautbarten Steuersatztabellen liegen die Dieselsteuersätze Frankreichs (373,5 €/1.000 l), Italiens (381,7 €/1.000 l) und der Niederlande (325,5 €/1.000 l) maßgeblich über jenen Österreichs (282 €/1.000 l). Den aktuellst vorliegenden Daten zufolge liegt die Mineralölsteuerbelastung für den gewerblichen Güterkraftverkehr in den drei Staaten auch nach Anwendung der Begünstigung über dem österreichischen Steuersatz. Laut den Angaben der drei Mitgliedstaaten im Beihilfenverfahren

wurden die Steuerbegünstigungen im Jahre 2001 jeweils wesentlich reduziert.

Durch Ratsentscheidung 2001/224/EG vom 12. März 2001 wurde eine Vielzahl von Mineralölsteuersonderregelungen sämtlicher EU-Mitgliedstaaten vom Rat der Europäischen Union angenommen. In diesem Junktin enthalten waren neben österreichischen Sonderregelungen, wie beispielsweise jener für Flüssiggas im öffentlichen Nahverkehr, auch die Verlängerung der Sonderregelungen zur Steuersatzdifferenzierung zugunsten des gewerblichen Verkehrs für Italien, Frankreich und die Niederlande. Hintergrund der Sonderregelungen war, dass diese drei Mitgliedstaaten ihre Mineralölsteuersätze auf Dieselöl angehoben hatten und von dieser Anhebung den gewerblichen Güterverkehr ausnehmen wollten.

Laut der genannten Entscheidung dürfen Italien, Frankreich und die Niederlande im Falle der Gewährung der Begünstigung den Mindestsatz in Höhe von 245 €/1.000 l keinesfalls unterschreiten. Zusätzliche Begrenzungen der Begünstigungsmöglichkeiten wurden politisch fixiert. Eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Gewährung der Begünstigungsmöglichkeit war, dass sich Italien, Frankreich und die Niederlande verpflichteten, ausländische und inländische Unternehmen gleich zu behandeln. Sollte ausländischen Frachtern oder Transportunternehmern der Zugang zur Begünstigung erschwert werden, wäre dies EG-rechtlich nicht zulässig.

Im Lichte dieser Situation kann daher die von Ihnen vorgenommene Beurteilung der Sonderregelungen als grob wettbewerbsverzerrend nicht geteilt werden. Dies gilt umso mehr, als Frankreich und die Niederlande keine Nachbarstaaten Österreichs sind. Weiters wird bemerkt, dass sich auch im Falle einer Aufhebung der Begünstigung für Österreich in wettbewerblicher Hinsicht faktisch keine Auswirkungen ergeben dürften, da eher nicht davon ausgegangen werden kann, dass die ausländischen Frachter und Transportunternehmer ihr Tankverhalten gegenüber Österreich ändern würden.

Bei den gegenständlichen Steuerbegünstigungen handelt es sich um ausländische Rechtsnormen auf der Basis einer EG-rechtlichen Ermächtigung, nicht um innerösterreichisches Recht. Zu welchen verfassungsrechtlichen Bedenken diese Anlass geben sollen, ist daher nicht nachvollziehbar.

Zu 1. und 2.:

Die Republik Österreich hat keinen "grob wettbewerbsverzerrenden und verfassungsrechtlich bedenklichen Steuerbegünstigungen auf Diesel für italienische, französische und niederländische Frachter und Transportunternehmer" zugestimmt. Österreich hat jedoch die Ratsentscheidung 2001/224/EG vom 12. März 2001 mit angenommen, in der eine Vielzahl von Mineralölsteuersonderregelungen sämtlicher EU-Mitgliedstaaten, auch Österreichs, enthalten sind, auch die Sonderregelungen zur Steuersatzdifferenzierung zugunsten gewerblich genutzter Fahrzeuge für Italien, Frankreich und die Niederlande.

Zu 3. und 4.:

Die Annahme der erwähnten Entscheidung 2001/224/EG erfolgte im Rat der Finanzminister vom 12. März 2001. Die diesbezügliche Federführung oblag dem Bundesministerium für Finanzen.

Zu 5. und 6.:

Zur Frage der Wettbewerbsverzerrung ist einerseits zu berücksichtigen, dass das Gemeinschaftsrecht bei der Besteuerung von Diesel nur Mindeststeuersätze vorschreibt und Mitgliedstaaten somit höhere Steuersätze anwenden können und dies auch tun. Diese Mindeststeuersätze werden nach den mir vorliegenden Informationen in den drei Mitgliedstaaten auch eingehalten. Andererseits liegen - soweit mir bekannt ist - die Steuersätze, die sich nach den Vergütungen an das Transportgewerbe in den drei Mitgliedstaaten ergeben, in der Regel signifikant über dem österreichische Steuersatz für Diesel. Ein Wettbewerbsnachteil für die österreichische Transportwirtschaft ist daher für mich nicht ersichtlich und es wären schon aus diesem Grund

ähnliche Steuerbegünstigungen oder Kompensationserleichterungen sachlich nicht gerechtfertigt.

Zu 7.:

Da nicht anzunehmen ist, dass im Falle der Nichtgewährung der Begünstigungen sämtliche derzeit begünstigten Transporte per Bahn vorgenommen worden würden, ist der schwere wirtschaftliche und wettbewerbsmäßige Schaden für die Eisenbahn nicht ersichtlich.

Zu 8. und 9.:

Die Einführung der Steuerbegünstigung war eine Entscheidung Frankreichs, Italiens und der Niederlande. Österreich gewährt dem Transportgewerbe keine derartige Steuerbegünstigung. Auch eine Benachteiligung österreichischer Pendler ist für mich nicht erkennbar. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf den im europäischen Vergleich niedrigen Mineralölsteuersatz für Diesel hinweisen, von dem auch österreichische Pendler profitieren.

Zu 10. bis 13.:

Ich möchte hier nochmals darauf hinweisen, dass die Entscheidung über die Gewährung derartiger Steuerbegünstigungen nicht von Österreich getroffen wurde, sondern von Frankreich, Italien und den Niederlanden.

Zu 14.:

Selbstverständlich muss auch im Bereich der für Österreich so wichtigen Ökopunkteregelung versucht werden, auf politischer Ebene mit den anderen Mitglied Staaten der EU eine Lösung zu finden. Da aber gerade in dieser Frage vitale wirtschaftliche Interessen anderer Mitgliedstaaten angesprochen sind, ist es für Österreich sehr schwer eine Zustimmung zu erlangen.

Zu 15.:

Durch Ratsentscheidung 2001/224/EG vom 12. März 2001 wurden auch die österreichischen Sonderregelungen, wie beispielsweise jene für Flüssiggas im öffentlichen Nahverkehr, verlängert.

Zu 16.:

Laut den Entscheidungen des Rates gemäß Artikel 88 Abs. 2 Unterabsatz 3 EG-Vertrag betreffend die Niederlande, Frankreich und Italien liegen die "außergewöhnlichen Umstände" darin, dass diese Mitgliedstaaten die - weit über dem EG-Mindestniveau liegenden - Dieselölsteuersätze angehoben hatten. Die Steuererhöhung sowie die bedeutende Kostensteigerung aufgrund der Verteuerung des internationalen Rohölpreises wirkten sich stark negativ auf die Tätigkeiten des Straßengüterverkehrs aus. Zur Abwendung schwerwiegender wirtschaftlicher und sozialer Schwierigkeiten im Straßenverkehrssektor erwies sich die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen als erforderlich.

Zu Frage 17.:

Fragen im Zusammenhang mit dem Straßengüterverkehr fallen primär in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zu 18. und 19.:

Kompensationsleistungen an die Transportunternehmer für die LKW-Maut kann ich nicht erkennen. Aus der LKW-Maut folgt, dass die Benützungsgebühr (Straßenbenützungsabgabe) abgeschafft wird. Weiters wurde bereits im Zuge der Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer (BGBl I 2000/142) gesetzlich normiert, dass die temporäre Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer dann auf das vorherige Niveau zurückgeführt wird, wenn eine fahrleistungsabhängige Maut eingeführt wird.

Zu 20.:

Die Annahme der Ratsentscheidung 2001/224/EG vom 12. März 2001 erfolgte auf Basis einer politischen Einigung, die in Form von Schlussfolgerungen vom Rat (Wirtschaft und Finanzen) vom 12. Februar 2001 angenommen wurden. Teil dieser politischen Einigung ist eine vom Rat zur Kenntnis genommene Erklärung der Kommission, keine weiteren Verlängerungen der gegenständlichen Sonderregelungen vorzuschlagen. Eine Ratsentscheidung ist ohne Kommissionsvorschlag EG-rechtlich nicht möglich.