

3924/AB XXI.GP

Eingelangt am: 22.07.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3936/J-NR/2002 betreffend Zustimmung Österreichs zu wettbewerbsverzerrenden und verkehrssteigernden Steuerbegünstigungen für LKW-Diesel in Transit-Quellstaaten, die die Abgeordneten Lichtenberger und Freundinnen am 23. Mai 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 bis 20:

Ist es richtig, dass die Republik Österreich auf EU-Ebene der Aufrechterhaltung der grob wettbewerbsverzerrenden und verfassungsrechtlich bedenklichen Steuerbegünstigungen auf Diesel für italienische, französische und niederländische Frachter und Transportunternehmer zugestimmt hat, und wann genau erfolgte diese Zustimmung durch wen und mit welchem Wortlaut?

Wenn nein, gibt es eine mediale Korrektur zu den zahlreichen Medienberichten?

Auf welcher Basis erfolgte die Zustimmung, lag insbesondere ein entsprechender Parlamentsbeschluss, Ministerratsbeschluss, eine Weisung der Außenministerin oder eines anderen Regierungsmitglieds oder ähnliches vor?

Wenn ja, bitte um genau Angabe und um wörtliche Wiedergabe.

Welches Ressort bzw. welche Ressorts bzw. welche/r Ressortleiter/in war/en mit dieser Entscheidung a) federführend, b) mitverantwortlich befasst?

Ist Ihnen bewusst, dass derartige "Steuerbegünstigungen" grob wettbewerbsverzerrend zum Nachteil der österreichischen Transportwirtschaft sind?

Gibt es für österreichische Transportunternehmer "Kompensationserleichterungen" oder ähnliche "Steuerbegünstigungen", oder sind solche in unmittelbarer oder mittelbarer Folge des gegenständlichen Ratsbeschlusses vorgesehen, und wenn ja, welche und ab wann?

Ist Ihnen bewusst, dass derartige "Steuerbegünstigungen" einen schweren wirtschaftlichen und wettbewerbsmäßigen Schaden für die Eisenbahn darstellen?

Wie begründen Sie derartige "Steuerbegünstigungen" gegenüber der Bevölkerung, die heute schon durch den LKW-Transit im Inntal und in anderen Tal- und Beckenlagen in der Sensiblen Zone Alpen und darüberhinaus vergiftet und verlärmert wird, wo doch durch derartige Maßnahmen der LKW-Transit zusätzlich künstlich erhöht und forciert wird, dies gerade auch im Hinblick darauf, dass Italien und die Niederlande 2001 für 43% der LKW-Transitfahrten durch Österreich verantwortlich waren (707.000 von 1,640.000 Fahrten)?

Wie begründen Sie derartige "Steuerbegünstigungen" für LKW gegenüber gewöhnlichen Pendlerinnen, die auf dem Weg zur Arbeit mangels öffentlicher Verkehrsmittel mit dem eigenen Diesel-PKW die "volle Steuer" zu bezahlen haben?

Wie begründen Sie derartige "Steuerbegünstigungen" grundsätzlich, nachdem der Rat von Göteborg (14. Juni 2001) die Kommission aufgefordert hat, der Entkoppelung des Verkehrs von der Wirtschaft Einhalt zu gebieten, wobei mit derartigen "Steuerbegünstigungen" dieser Entkoppelung geradezu fahrlässig Vorschub geleistet wird, da durch die Verbilligung des Betriebsmittels Diesel für dasselbe wirtschaftliche Ergebnis noch mehr gefahren werden kann und somit die Effizienz verschlechtert statt verbessert wird?

Wie begründen Sie derartige "Steuerbegünstigungen" gegenüber der/dem Steuerzahlerin, die/der Milliarden Euro in die Eisenbahn investieren soll, während Sie real den internationalen LKW-Transit durch die aktive Unterstützung derartiger Praktiken fördern und damit den Betrieb auf den teuer errichteten neuen Eisenbahnstrecken zum Dauersubventionsfall machen?

Wie bringen Sie derartige "Steuerbegünstigungen" mit dem europäischen Ziel der 'Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene' in Einklang, wie soll diese Verlagerung insbesondere realisiert werden, wenn Sie durch die Zustimmung zu Treibstoffsubventionen für Frachter den Transport auf der Straße weiter gegenüber dem Schienenverkehr verbilligen?

Wie lassen sich derartige "Steuerbegünstigungen" im "Internationalen Jahr der Berge 2002" mit den Vorgaben der Alpenkonvention nach "Reduktion der Belastungen und Risiken des alpenquerenden Straßengütertransitverkehrs" vereinbaren?

Haben Sie sich als Kompensation für diese Zustimmung von den anderen Mitgliedstaaten die Zustimmung zur Verlängerung des Ökopunktesystems mit beiden Säulen (Ökopunkte mit mengenmäßiger Begrenzung) ausgehandelt, so wie auch andere EU-Staaten ihre Zustimmung nur gegen massive, explizit gewährte und nicht etwa nur nebulos versprochene Gegenleistungen gegeben haben - wenn ja, bitte um Wiedergabe der schriftlichen Zusicherungen aus Amsterdam, Paris und insbesondere Rom -, oder wurde diese Gelegenheit dilettantisch vergeben?

Welche sonstigen Gegenleistungen wurden Österreich für die Zustimmung zum europäischen Steuerdumping beim LKW-Diesel nachvollziehbar schriftlich zugesichert?

Welche "außergewöhnlichen Umstände" in Sinne des EG-Vertrags rechtfertigen die Unterstützung der Position der drei LKW-Subventionsstaaten gegen die wettbewerbsrechtlich einwandfreie Position der EU-Kommission?

Welche Maßnahmen im einzelnen haben Sie wann wo innerstaatlich wie auf EU-Ebene zum Abbau von Subventionen und Verbilligungen des Straßengüterverkehrs aus öffentlichen Mitteln gesetzt?

Halten Sie die angekündigten Kompensationen der Transportunternehmer für die LKW-Maut, unter anderem auch im steuerlichen Bereich, für europarechtlich unproblematisch, verkehrspolitisch sinnvoll und wirtschafts- und standortpolitisch zielführend, und wenn ja, aufgrund welcher Befunde im einzelnen?

Welchen Beitrag leistet die Zustimmung Österreichs zur beihilfenrechtswidrigen Treibstoffsubventionierung in einzelnen EU-Staaten zur "Abwicklung zusätzlicher Güterverkehrsaufkommen auf umweltfreundlichen Verkehrsträgern" und zum "ökologischen Transport von Gütern durch Österreich" im Sinne des Regierungsübereinkommens von FPÖ und ÖVP?

Werden Sie zum Ende des Jahres 2002 eine erneute Fortsetzung des Subventionsunwesens im Straßengüterverkehr unterstützen, und wenn ja, warum?

Antwort:

In Bezug auf Verbrauchssteuerermäßigungen und -befreiungen für Mineralöle, die zu bestimmten Zwecken verwendet werden möchte ich grundsätzlich darauf hinweisen, dass die federführende Zuständigkeit in diesem Dossier beim Bundesminister für Finanzen liegt.

Fragen betreffend die Position Österreichs, insbesondere auch was eine allfällige Zusicherung von Gegenleistungen für die Zustimmung Österreichs zum diesbezüglichen Ratsbeschluss betrifft, wären daher an den Bundesminister für Finanzen zu richten. In diesem Zusammenhang erlaube ich mir darüber hinaus, auf die im Rahmen des schriftlichen Verfahrens zur Annahme des Ratsbeschlusses abgegebene einseitige Erklärung Österreichs hinzuweisen, die folgenden Wortlaut hat:

"Österreich unterstützt vollinhaltlich die Erklärung Schwedens.

Darüber hinaus möchte Österreich nachdrücklich darauf hinweisen, dass die Zustimmung ausschließlich im Lichte der besonderen Sachlage und Wichtigkeit in den betroffenen Mitgliedstaaten erfolgt. Österreich geht davon aus, dass in für Österreich ähnlich sensiblen und wichtigen Fragen (z.B. Übergangsregelung für den Transitverkehr) ebenfalls im Sinne der verstärkten Vertrauensbildung bei der Entscheidungsfindung vorgegangen wird."

Die von Österreich vollinhaltlich unterstützte Erklärung Schwedens lautet wie folgt:

"Schweden betont, dass das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des Vertrags nur in Ausnahmefällen anzuwenden ist.

Schweden erinnert an die in Göteborg und Barcelona gefassten Beschlüsse. Gemäß den Beschlüssen von Göteborg beruht "die EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung auf dem Grundsatz, dass die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen aller Politikbereiche in koordinierter Weise geprüft und bei der Beschlussfassung berücksichtigt werden sollten". Ferner weist der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen von Göteborg auf die Bedeutung einer "korrekten Preisgestaltung" hin, bei der die Preise die tatsächlichen Kosten verschiedener Tätigkeiten für die Gesellschaft besser widerspiegeln und die somit ein besserer Anreiz für Verbraucher und Hersteller bei den täglichen Entscheidungen darüber wäre, welche Erzeugnisse und Dienstleistungen angeboten oder gekauft werden sollen.

In Barcelona hat der Europäische Rat außerdem zur Kenntnis genommen, dass die Kommission einen Rahmen vorschlagen wird, mit dem sichergestellt werden soll, dass ab 2004 den gesamtgesellschaftlichen Kosten der einzelnen Verkehrsmittel besser Rechnung getragen wird."