

**3938/J XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 23.05.2002****ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Zustimmung Österreichs zu wettbewerbsverzerrenden und verkehrssteigernden Steuerbegünstigungen für LKW-Diesel in Transit-Quellstaaten

Einige wesentliche Quellstaaten für den LKW-Transit durch Österreich und die gesamte Sensible Zone Alpen, nämlich die Niederlande, Italien und Frankreich, gewähren ihren Transportunternehmern beträchtliche Steuerbegünstigungen bei der Mineralölsteuer auf Dieseltreibstoff. Diese Praxis wurde im Zusammenhang mit Preissprüngen bei den Öl- und Treibstoffpreisen im Herbst 2000 auf EU-Ebene mit Zustimmung von FPÖ-Finanzminister Grasser erlaubt bzw. legalisiert. Diese Subventionierung führt zu einer weiteren Verbilligung des LKW-Langstreckengüterverkehrs, der ohnedies seine Kosten bei weitem nicht trägt. Zudem verzerrt sie den Wettbewerb zwischen Unternehmern unterschiedlicher Provenienz innerhalb der EU ebenso wie zwischen dem Verkehrsträger LKW und anderen, ökologisch wesentlich vorteilhafteren Verkehrsträgern. Damit wird der LKW-Transit, unter dem in Österreich und im sensiblen Alpenraum große Bevölkerungsteile und die Umwelt besonders leiden, weiter erleichtert. Kürzlich wurde nun bekannt, dass die Republik Österreich trotz dieser Kritikpunkte und der eigenen negativen Betroffenheit die erwähnten Staaten bei ihren wettbewerbsverzerrenden, menschen- und umweltbeeinträchtigenden Praktiken aktiv unterstützt. Österreichs Regierungsvertreter stärken diese Staaten gegen die EU-Kommission, die diese - im Jahr 2000 nur befristet zugestanden - Subventionierungen als wettbewerbswidrige "unerlaubte staatliche Beihilfe" abstellen wollte. Die österreichische Stimme im EU-Rat war ausschlaggebend, dass die Mitgliedsstaaten sich einstimmig über das entgegenstehende Votum der Kommission hinwegsetzen konnten und die Dieselsubventionierung zunächst bis Ende 2002 aufrecht bleibt. Dieses Vorgehen ist bisher einmalig, auch weil es nach dem EU-Vertrag nur durch außergewöhnliche Umstände rechtfertigt werden kann. Ob diese derzeit und in diesem Zusammenhang vorliegen, ist mehr als fraglich, weshalb die Kommission den Beschluss des Rates voraussichtlich vor dem EuGH anfechten wird. Zu schlechter Letzt wurde diese Gelegenheit entgegen den Ankündigungen nicht einmal dazu genützt, um für die fragwürdige Leistung eine entsprechende Gegenleistung zu erreichen. Insbesondere ist nach wie vor nicht einmal Italiens Zustimmung zur weiteren Anwendung der Ökopunkte, geschweige denn eine Zustimmung zur vollinhaltlichen Fortsetzung der Transitregelung incl. Obergrenze über 2003 hinaus erreicht.

Mit dieser Vorgangsweise haben österreichische RegierungsvertreterInnen den Interessen Österreichs daher mehrfach schweren Schaden zugefügt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

- 1) 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?
- 2) Wenn nein, gibt es eine mediale Korrektur zu den zahlreichen Medienberichten?
- 3) 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.
- 4) Welches Ressort bzw. welche Ressorts bzw. welche/r Ressortleiter/in war/en mit dieser Entscheidung a) federführend, b) mitverantwortlich befasst?
- 5) Ist Ihnen bewusst, dass derartige "Steuerbegünstigungen" grob wettbewerbsverzerrend zum Nachteil der österreichischen Transportwirtschaft sind?
- 6) Gibt es für österreichische Transportunternehmer "Kompensations-erleichterungen" oder ähnliche "Steuerbegünstigungen", oder sind solche in unmittelbarer oder mittelbarer Folge des gegenständlichen Ratsbeschlusses vorgesehen, und wenn ja, welche und ab wann?
- 7) Ist Ihnen bewusst, dass derartige "Steuerbegünstigungen" einen schweren wirtschaftlichen und wettbewerbsmäßigen Schaden für die Eisenbahn darstellen?
- 8) 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 verlärt 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)?
- 9) 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?
- 10) 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 Einheit 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?

- 11) 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?
- 12) 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?
- 13) 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?
- 14) 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?
- 15) Welche sonstigen Gegenleistungen wurden Österreich für die Zustimmung zum europäischen Steuerdumping beim LKW-Diesel nachvollziehbar schriftlich zugesichert?
- 16) 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?
- 17) 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?
- 18) 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?
- 19) 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?

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