
658/A(E) XXIV. GP

Eingebracht am 29.05.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Themessl, Gradauer
und weiterer Abgeordneter

betreffend Ökologisierung der LKW-Steuer

Österreich hat die höchsten Kfz-Steuern der EU und eine wesentlich höhere Mautbelastung als beispielsweise unser Nachbar die Bundesrepublik Deutschland. Der scharfe Wettbewerb und die politischen Rahmenbedingungen tragen dazu bei, dass die österreichischen Transportunternehmen weiter geschwächt werden, immer mehr Insolvenzen auftreten - allein im Zeitraum 2002 bis 2005 ein Anstieg um knapp 60% - und das Ausfliegen heimischer LKW-Flotten immer größere Ausmaße annimmt.

Belastet werden die Frächter aber nicht nur durch die Steuern, sondern sie sind auch massiv vom Zurückgehen der Transportaufträge betroffen. Nach einer Wachstumsphase in der Transportbranche in den vergangenen Jahren ist das Geschäft Mitte 2008 eingebrochen. Mittlerweile belaufen sich die Rückgänge bei der Fracht bis zu 60 Prozent, gut 3.000 der 56.000 Lkw stehen bereits still. Vor gut einem Monat waren 8.500 Mitarbeiter arbeitslos gemeldet, um 3.000 mehr als noch vor einem Jahr.

Es ist in Zeiten der Wirtschaftskrise ein Gebot der Stunde, dass die Kfz-Steuern nicht nur halbiert, sondern als Minimalforderung auf einen europäischen Mittelwert von rd. 900,- Euro/Jahr gesenkt wird. Dies würde dazu führen, dass ein Teil der ausgeflagten Fahrzeuge wieder nach Österreich zurückgeholt werden könnte. Darüber hinaus würde für die heimische Transportwirtschaft ein Anreiz geschaffen, in neue umweltfreundlichere Fuhrparks zu investieren.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat einen Entlastungsplan für die heimische Verkehrswirtschaft vorzulegen, der folgende Zielsetzung enthält:

1. eine Staffelung der Höhe der Kfz-Steuer für LKW entsprechend dem Schadstoffausstoß und der Motorklasse, mit der Zielsetzung einer weiteren Verringerung der Kfz-Steuer, sodass diese für die schadstoffärmsten LKW nicht höher ist, als der von der EU vorgegebene Mindeststeuersatz und die Besteuerung aller anderen LKW im Durchschnitt dem europäischen Mittelwert entsprechen,
2. eine Ökologisierung der LKW-Mautgebühren entsprechend den Schadstoffklassen im Sinne eines Bonus-Systems für schadstoffarme Fahrzeuge.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Ausschuss für Wirtschaft und Industrie vorgeschlagen.