

MONATSBERICHTE DES  
ÖSTERREICHISCHEN INSTITUTES  
FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

---

XXXIV. Jahrgang

Beilage Nr. 66

März 1961

---

**Steuerliche Belastung  
und Wegekosten des motorisierten  
Straßenverkehrs in Österreich**

WIEN 1961

IM SELBSTVERLAG DES ÖSTERREICHISCHEN INSTITUTES FÜR  
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG, WIEN, I., HOHER MARKT 9

# Steuerliche Belastung und Wegekosten des motorisierten Straßenverkehrs in Österreich

## Gliederung

	Seite
<b>Struktur der Fiskalabgaben</b> .....	3
Die Kraftfahrzeugsteuer .....	3
Entwicklung seit 1931 .....	3
Mängel der Hubraumsteuer .....	5
Unterschiedliche Bemessungsgrundlagen und Steuer- sätze für Güterfahrzeuge .....	6
Ist der Personenkraftwagen ein Luxusgut? .....	8
Reform der Kraftfahrzeugsteuer .....	8
Die Mineralölsteuer .....	9
Entwicklung der Mineralölbesteuerung .....	9
Kostengerechte Differenzierung der Abgaben auf Benzin und Dieselöl .....	10
Die Beförderungsteuer .....	12
Zölle und sonstige Abgaben .....	14
<b>Fiskalbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs</b> .....	15
Die Belastung einzelner Fahrzeugtypen .....	16
Die Abgabenleistung einzelner Fahrzeugkategorien ..	18
<b>Steuern und Wegekosten</b> .....	20
Erhaltung der Verkehrswege durch die Benützer .....	20
Der Anteil des motorisierten Straßenverkehrs an den Wegkosten .....	21
Die Verteilung der Straßenkosten auf die einzelnen Kraftfahrzeugkategorien .....	23
Vergleich der Straßenkosten und Steuerleistung .....	26
Ungleiche Fiskalbelastung .....	27
Wettbewerbsneutrale Besteuerung als Ziel .....	29
<b>Literaturhinweis</b> .....	31

## Steuerliche Belastung und Wegekosten des motorisierten Straßenverkehrs in Österreich

*Die Koordinierung der Verkehrsmittel, insbesondere von Bahn- und Straßenverkehr, wird infolge der rasch fortschreitenden Motorisierung immer dringlicher. Die Defizite der Bahnen gehen zu einem erheblichen Teil auf den Strukturwandel des Transportangebotes vom Bahnmonopol zu einer Vielzahl selbständiger Anbieter zurück. Dadurch wurde die bisherige, meist wirtschaftspolitisch ausgerichtete Tarifikalkulation der Bahnen erschüttert. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln ist im Begriffe sich marktwirtschaftlicher zu orientieren. Die Verkehrspolitik trägt diesem Wandel durch die Forderung nach gleichen wirtschaftlichen Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsmittel Rechnung.*

*Eine wichtige Voraussetzung für gleiche Wettbewerbsbedingungen ist die Erhaltung der Verkehrswege durch ihre Benutzer. Dies erfordert eine Wegekostenrechnung und eine Zurechnung der Kosten für die Wegeerhaltung auf die einzelnen Benutzer. Unter diesem Gesichtspunkt analysiert die vorliegende Studie die gegenwärtige Besteuerung des motorisierten Straßenverkehrs in Österreich und versucht, für einzelne Kraftfahrzeugkategorien das Verhältnis zwischen Steuerleistung und anteiligem Wegekostenbeitrag festzustellen. Für exakte Berechnungen reichen die Statistiken noch nicht aus. Wir müssen uns vorderhand mit geschätzten Größenvorstellungen begnügen. Die Ergebnisse zeigen, daß das Steueraufkommen des motorisierten Straßenverkehrs die Aufwendungen für Straßenerhaltung und Straßenbau nur zum Teil deckt und die Fiskallast auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer ungleich verteilt ist. Eine ausgleichende Korrektur würde entscheidend dazu beitragen, gleiche Wettbewerbsbedingungen im Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße zu schaffen und das Angebot der einzelnen Verkehrsmittel entsprechend ihren technisch-wirtschaftlichen Vorteilen zu verschieben.*

*Die vorliegende Studie wurde von dem wissenschaftlichen Sachbearbeiter des Institutes, Dkfm. Walter Kohlhauser verfaßt.*

### Struktur der Fiskalabgaben

Schon seit Jahrhunderten werden die Wegbenutzer mit Abgaben aller Art belastet, sei es für die Erhaltung von Straßen und Brücken oder aus anderen Gründen. Die gegenwärtige Steuerstruktur ergibt sich daher zu einem großen Teil aus dem historischen Entwicklungsprozeß, der in erster Linie von fiskalpolitischen Zielen bestimmt wurde; erst in den letzten Jahren setzten sich auch verkehrspolitische Motive durch, wobei jedoch überlieferte Steuerformen oft mit dem verkehrspolitischen Steuerzweck kollidierten. Drei Steuergruppen bildeten sich in Österreich und einer Reihe anderer Länder im Laufe der Entwicklung heraus: Abgaben für den Besitz eines Fahrzeuges, für den Betrieb des Fahrzeuges und für die Verkehrsleistung, also Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer und Beförderung-

steuer. Außerdem belasten den motorisierten Straßenverkehr noch einige Nebengebühren und Zölle, die jedoch verkehrspolitisch bedeutungslos sind. Die wirtschaftspolitische Forderung nach Erhaltung des Fahrweges durch seine Benutzer verlangt eine Steuerstruktur, die zu einer kostengerechten Abgabenleistung der einzelnen Verkehrsmittel führt. Die bestehende Abgabenstruktur ist daher vor allem unter diesem Gesichtspunkt zu prüfen.

#### Die Kraftfahrzeugsteuer

##### *Entwicklung seit 1931*

Die gegenwärtige Kraftfahrzeugsteuer beruht in ihren Grundzügen auf dem Gesetz über die Kraftwagenabgabe vom 28. Jänner 1931. Es vereinheitlichte viele sehr unterschiedliche Kraftwagenabga-

ben des Bundes, der Länder und Gemeinden und besteuerte Personenkraftwagen, Motorräder, Zugmaschinen, Anhänger und elektrisch betriebene Lastkraftwagen, während alle übrigen Fahrzeuge, wie Lastkraftwagen, Omnibusse sowie Taxi keiner Kraftfahrzeugsteuer unterlagen. Als Bemessungsgrundlage wurde für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren der Hubraum gewählt; Elektrofahrzeuge, Zugmaschinen und Anhänger wurden je Stück besteuert. Die Steuerbefreiung der Lastkraftwagen wurde damit begründet, daß sie infolge ihres höheren Treibstoffverbrauches weit stärker durch die im gleichen Gesetz erlassene Kraftstoffsteuer belastet seien. Die anderen Fahrzeuge wurden aus sozialpolitischen Erwägungen von Steuern befreit. Dieser Steueraufbau galt, von kleinen Veränderungen, wie z. B. der Befreiung der Motorräder bis 350 ccm (Gesetz vom 8. Juni 1934), abgesehen, bis deutsche Gesetze übernommen wurden.

Nach dem Krieg dehnte die Verkehrsteuernovelle vom 18. Februar 1948 in Anlehnung an die deutschen Gesetze die Kraftfahrzeugsteuer auch auf Lastkraftwagen und Omnibusse aus. Befreit blieben nur Taxi, Zugmaschinen in landwirtschaftlichen Betrieben, Motorräder unter 125 ccm und einige Sonderfahrzeuge. Als Bemessungsgrundlage galt beim Personenkraftfahrzeug weiterhin der Hubraum, an die Stelle der Klasseneinteilung trat jedoch ein Steuersatz je 100 ccm (15 S). Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Omnibusse dagegen wurden nach dem Eigengewicht, mit Gewichtsstufen von 200 kg, besteuert. Der Steuersatz sank für das über 2.400 kg hinausgehende Gewicht bei Lastkraftwagen und Omnibussen auf die Hälfte und bei Zugmaschinen auf ein Drittel.

Das auch heute noch gültige Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 (Gesetz vom 27. Mai 1952) verwendet drei Bemessungsgrundlagen: den Hubraum für Personenkraftwagen und Krafträder, das Eigengewicht für Zugmaschinen und Omnibusse und die zugelassene Nutzlast (Ladegewicht) für Lastkraftwagen. In allen Fällen trat wieder an die Stelle der Einheitssätze eine Einteilung nach Größengruppen. In der Personenkraftwagensteuer wurden außerdem die Sätze für großvolumige Fahrzeuge ab 2.500 ccm drastisch erhöht, während die Tarife für Güterfahrzeuge im Durchschnitt unverändert blieben (Übersicht 1). Zwischen den Fahrzeugen von 1.001 bis 2.500 ccm und jenen von 2.501 bis 5.000 ccm ergibt sich dadurch eine durchschnittliche Spanne von 1 : 2,7 für 100 ccm Hubraum. Die Jahressteuer springt am „Knick“ (2.500 ccm) von 540 S auf 2.400 S jährlich.

## Übersicht 1

## Vergleich der vor und nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 1. Juli 1952 geltenden Steuersätze

	Steuersatz		Tarifveränderung		
	vor dem 1. Juli 1952	nach dem 1. Juli 1952	für ein Kraftfahrzeug Mitte der Steuergruppe	Ende der Steuergruppe %	
<b>Zwei- und Dreiradkrafträder<sup>1)</sup></b>					
<i>ccm</i> -Hubraum					
101—125	20	30	+ 50	+ 50	
126—250	20—30	72	+260	+140	
251—500	30—50	96	+140	+ 92	
501—1.000	60—100	240	+220	+140	
über 1.000	110+ 10				
	je 100 <i>ccm</i>	360			
<b>Personenkraftwagen<sup>2)</sup></b>					
<i>ccm</i> -Hubraum					
bis 1.000	15—150	300	—	+100	
1.001—1.250	165—195	336	—	+ 72	
1.251—1.500	210—225	396	—	+ 76	
1.501—2.000	240—300	480	—	+ 60	
2.001—2.500	315—375	540	—	+ 44	
2.501—3.000	390—450	2.400	—	+433	
3.001—3.500	465—525	3.000	—	+471	
3.501—4.000	540—600	3.600	—	+500	
4.001—5.000	615—750	4.800	—	+500	
über 5.000	765+ 15				
	je 100 <i>ccm</i>	5.400			
<b>Kraftomnibusse<sup>3)</sup></b>					
<i>kg</i> -Eigengewicht					
bis 500	30—90	96	+ 60	+ 7	
501—1.500	90—240	240	+ 60	± 0	
1.501—3.000	240—390	360	± 0	— 8	
3.001—5.000	400—490	480	+ 9	— 2	
über 5.000	500+ 10	600			
	je 200 <i>ccm</i>				
<b>Lastkraftwagen<sup>4)</sup></b>					
<i>kg</i> -Nutzlast <i>kg</i> -Eigengewicht					
bis 500	1.000	30—150	72	— 20	— 52
501—1.500	1.001—1.500	180—210	144	— 20	— 31
1.501—3.500	1.501—3.200	210—400	360	+ 33	— 10
3.501—5.000	3.201—4.200	410—450	480	+ 12	+ 7
über 5.000	über 4.200	460+ 10	600		
		je 200 <i>kg</i>			
<b>Zugmaschinen</b>					
<i>kg</i> -Eigengewicht					
bis 500		20—60	60	+ 50	± 0
502—1.500		60—160	120	+ 20	— 25
1.501—3.000		160—270	240	± 0	— 11
3.001—5.000		280—370	360	+ 13	— 3
über 5.000		380+ 10	600		
		je 200 <i>kg</i>			

<sup>1)</sup> Vor dem 1. Juli 1952 für je 100 ccm Hubraum 10 Schilling. — <sup>2)</sup> Vor dem Gesetz für je 100 ccm Hubraum 15 Schilling. — <sup>3)</sup> Vor dem Gesetz für je 200 kg Eigengewicht bis 2.400 kg 30 Schilling, von dem Eigengewicht über 2.400 kg 10 Schilling je 200 kg. — <sup>4)</sup> Vor dem Gesetz war das Eigengewicht die Bemessungsgrundlage und die Tarife gleich hoch wie für Omnibusse, durch das Gesetz wurde die Nutzlast Bemessungsgrundlage; mit Hilfe technischer Unterlagen konnten die Steuergruppen vergleichbar gemacht werden. Für Lastkraftwagen, die mit nichtflüssigen Treibstoffen betrieben werden sind die Steuersätze in beiden Vergleichsperioden halb so hoch wie für Lieferwagen mit flüssigen Treibstoffen.

Während in der Fahrzeuggruppe bis 2.500 ccm der durchschnittliche Gruppensatz von 40 S auf 24 S je 100 ccm sinkt, ist der Steuersatz in der oberen Gruppe progressiv; er steigt von 87 S bis zu 108 S je 100 ccm. Nach dem Steuergesetz 1948 dagegen hatte der Steuerbetrag kontinuierlich von 100 zu 100 ccm Hubraum um den Einheitssatz (15 S) zugenommen, wodurch auch die willkürlichen Sprünge an den Gruppengrenzen vermieden wurden.

### Mängel der Hubraumsteuer

Die Kraftfahrzeugsteuer war ursprünglich eine Luxusaufwandsteuer und galt nur für nichtgewerbliche Personenfahrzeuge. Man wählte den Hubraum als Bemessungsgrundlage, da entsprechend dem damaligen Stand der Technik mit dem Hubraum auch der Anschaffungspreis der Personenkraftwagen stieg. Die Fahrzeugkonstrukteure wichen durch den Bau von kleinvolumigen, hochkomprimierten und schnelllaufenden Fahrzeugmotoren (vor allem in Deutschland) der Steuer aus und störten das proportionale Verhältnis zwischen Steuerkraft des Fahrzeughalters und Hubvolumen seines Wagens. Zusammen mit anderen technischen Neuerungen und komfortabler Ausstattung entstanden dadurch zwischen gleichvolumigen Fahrzeugen enorme Preisunterschiede. Höhervolumige Wagen sind nun oft in der Anschaffung wie im Betrieb billiger als Personenkraftwagen mit einem kleineren Hubraum (Übersicht 2). So schwanken auf dem österreichischen Personenkraftwagenmarkt in der steuerlich gleich behandelten Klasse bis 1.000 ccm die Fahrzeugpreise zwischen 20.000 S (Goggomobil) und 90.000 S (z. B. DKW Sport). In der Klasse zwischen 2.000 und 2.500 ccm gibt es Fahrzeuge zu einem Preis von rund 64.000 S (z. B. Ford Zephir mit 2.495 ccm), für die um 80% mehr Steuer gezahlt werden muß als für die teureren Personenkraftwagen in der untersten Steuergruppe. In die gleiche Steuergruppe fallen aber auch Personenkraftwagen mit einem Anschaffungspreis von fast 200.000 S (z. B. Mercedes 220 SE Coupé). Für einen Rolls-Royce (430.000 S) ist der Steuersatz niedriger als für den um 65% billigeren Pontiac. Ebenso steht der Steuerknick bei der 2.501 ccm-Grenze in keinem Verhältnis zu den Personenkraftwagen-Preisen in diesem Bereich; in vielen Fällen sind sie oberhalb des Steuerknicks gleich hoch oder sogar niedriger als für Personenkraftwagen der niedrigeren Steuergruppe, z. B. Studebaker (112.000 S) gegen Lancia Flamina (164.000 S) mit einem Preisverhältnis von 1:1,5, aber einem Steuerverhältnis von 1:0,1 oder Ford Fairlane (135.000 S) gegen Mercedes 220 SE (125.000 S) mit Verhältnissen von 1:0,9 und 1:0,1. Auch die Unterschiede in den Betriebs- und Wartungskosten sind meist minimal. Besonders widersinnig wird die gegenwärtige Kraftfahrzeugsteuer über 2.500 ccm, wenn das Fahrzeug in zweite Hand übergeht.

Der Hubraum ist infolge der technischen Veränderungen auf dem Kraftfahrzeugmarkt kaum mehr ein geeignetes Kriterium für die finanzielle

### Übersicht 2

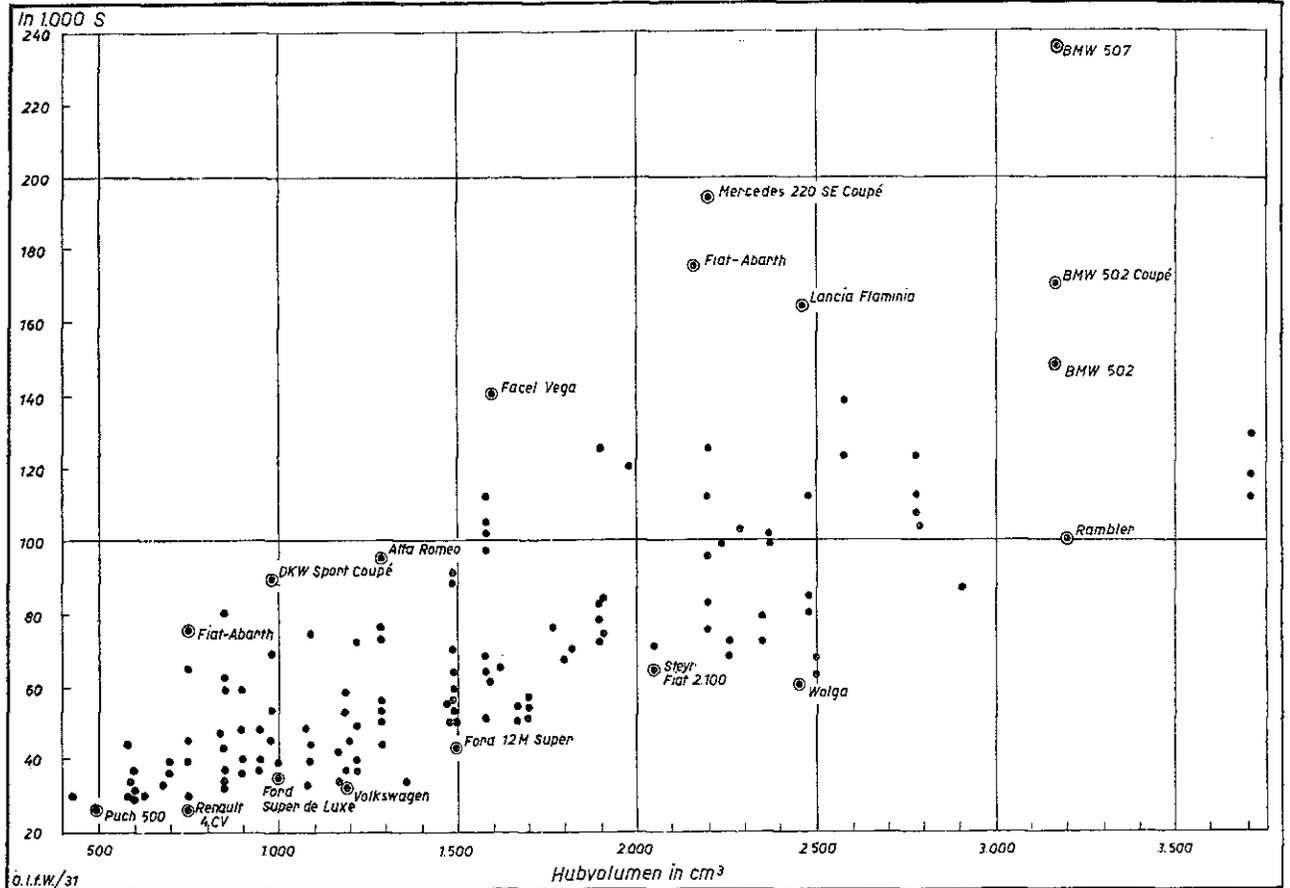
#### Verhältnis von Hubvolumen, Kaufpreis und Kraftfahrzeugsteuer bei einigen Personenkraftwagen

	Hubvolumen ccm	Preis 1.000 S	Steuer je ccm S	Steuer je 1.000 S Kaufpreis S	Verhältnis unterer zu oberem Gruppenwert
<b>Bis 1.000 ccm (300 Schilling)</b>					
Goggomobil T 400	400	21 8	0 75	13 76	411
Renault 4 CV	747	29 5	0 40	10 16	
DKW Junior	750	39 6	0 40	7 58	
Renault Floride, H. T.	845	62 4	0 36	4 80	
FIAT 850	847	80 0	0 35	3 75	
Morris Minor	848	31 9	0 35	9 40	
Wartburg, Coupe	900	47 8	0 33	6 27	
Wartburg Limousine	900	35 9	0 33	8 35	
DKW, Sport	980	89 6	0 31	3 35	100
<b>1.001—1.250 ccm (336 Schilling)</b>					
Lancia Appia	1.090	74 0	0 31	4 54	100
Volkswagen	1.192	36 6	0 31	9 18	202
Volkswagen, Ghia	1.192	57 6	0 31	5 83	
Steyr-Fiat 1200	1.221	48 8	0 28	6 89	
<b>1.251—1.500 ccm (396 Schilling)</b>					
Simca Oceane	1.290	75 9	0 31	5 22	
Alfa Romeo	1.290	95 0	0 31	4 16	100
Morris Oxford	1.489	53 5	0 27	7 40	
Ford 12 M	1.498	42 9	0 26	9 23	222
<b>1.502—2.000 ccm (480 Schilling)</b>					
Porsche 1600	1.582	111 7	0 30	4 30	
MGA 1600	1.588	61 5	0 30	7 80	
Facel Vega, Cabriolet	1.600	140 0	0 30	3 42	100
Ford 17 M	1.698	50 9	0 30	9 43	276
<b>2.001—2.500 ccm (540 Schilling)</b>					
Mercedes 220 SE	2.195	194 0	0 25	2 78	
Volga	2.445	59 9	0 22	9 01	324
Lancia Flamina	2.458	164 0	0 22	3 29	100
Ford Zephir	2.495	63 2	0 22	8 54	
<b>2.501—3.000 ccm (2.400 Schilling)</b>					
Wolsley 6/99	2.912	87 0	0 82	27 58	
<b>3.501—4.000 ccm (3.600 Schilling)</b>					
Chevrolet Bel Air	3.856	130 0	0 93	27 69	
<b>4.001—5.000 ccm (4.800 Schilling)</b>					
Chevrolet Impala	4.637	155 0	1 04	30 96	
Rolls-Royce	4.887	430 0	0 98	11 16	
<b>Über 5.000 ccm (5.400 Schilling)</b>					
Pontiac	6.364	151 2	0 85	35 71	

Leistungsfähigkeit des Fahrzeughalters. Die gegenwärtige Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen entspricht daher der Forderung nach Steuergerechtigkeit nur wenig. Ihr Aufbau kann auch nicht mit der Wegeabnutzung begründet werden, da zwischen Hubraum und Fahrzeuggewicht ebenfalls keine enge Korrelation besteht. Außerdem würde eine Wegekostenbesteuerung ein anderes Steuerverhältnis zwischen Personenkraftwagen und den übrigen Fahrzeugen erfordern. Der Aufbau der gegenwärtigen Kraftfahrzeugsteuer entstammt einer verkehrspolitisch und verkehrswirtschaftlich anders strukturierten Zeit.

Auch der Steuerzweck änderte sich. Die Kraftfahrzeugsteuer wie früher als reine Luxussteuer aufzufassen, ist nicht mehr vertretbar, weil sich die Bedeutung des Personenkraftwagens als Verkehrs-

## Hubvolumen und Kaufpreise von Kraftfahrzeugen im Jahre 1960



Die frühere Proportion zwischen Hubvolumen und Preis eines Fahrzeuges ging durch die technische Entwicklung im Fahrzeugbau weitgehend verloren. Zwischen Kraftfahrzeugen mit gleichem Hubvolumen bestehen Preisspannen bis dreihundert Prozent. Das Hubvolumen ist daher vom Gesichtspunkt einer Luxusbesteuerung als Bemessungsgrundlage überholt; soll das Ausmaß der Straßenabnutzung Besteuerungsmaßstab sein, dann ist das Fahrzeuggewicht die geeignetste Bemessungsgrundlage.

mittel gewandelt hat. Sie wird auch von den Steuerbehörden nicht mehr als Luxussteuer angesehen, sondern mehr oder weniger offen als Beitrag zu den Wegekosten, ohne daß man jedoch die Bemessungsgrundlage dem neuen Steuerzweck angepaßt hätte. Dadurch entsteht eine steuerliche Zweckkollision, wie sie vielen Steuern, denen die wirtschaftliche Entwicklung vorausgeht, beschieden ist. Eine baldige Bereinigung wäre um so dringlicher, als die Steuern auf Verkehrsmittel die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsmitteln und zwischen den Verkehrszweigen entscheidend beeinflussen.

#### Unterschiedliche Bemessungsgrundlagen und Steuersätze für Güterfahrzeuge

Der Wandel des Zwecks der Kraftfahrzeugsteuer von der Luxussteuer zum Straßenkostenbeitrag zeigt sich ferner darin, daß später auch die Kraftfahrzeuge für Güterbeförderung und gewerbsmäßige Personenbeförderung mit der Kraftfahr-

zeugsteuer belastet wurden<sup>1)</sup>. De jure ist sie allerdings noch immer eine Steuer und kein Beitrag, da ihre Erträge nicht zweckgebunden sind, sondern vom Fiskus nach dem Grundsatz der generellen Entgeltlichkeit verwendet werden können.

Wenn als Bemessungsgrundlage für die übrigen Fahrzeuge nicht ebenfalls der Hubraum gewählt wurde, dann ist dies teilweise noch eine Nachwirkung der alten Luxusbesteuerung. Eine Hubraumsteuer hätte für diese bisher befreite Gruppe im Durchschnitt eine höhere Steuer ergeben als für Personenkraftwagen. Neben allgemeinen Kosten- und Preisüberlegungen sprach aber auch der neue Steuerzweck (Beitrag zu den Wegekosten) dafür, von dem als technische Meßgröße ungeeigneten Hubraum abzugehen. Beste Bemessungs-

<sup>1)</sup> Von der Steuer befreit sind im wesentlichen nur gemeinnützige Kraftfahrzeuge (Polizei, Rettung usw.), Mietwagen und Taxi, Zugmaschinen, die ausschließlich in landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden, sowie Zwei- und Dreiradkraftfahrzeuge bis zu 100 ccm.

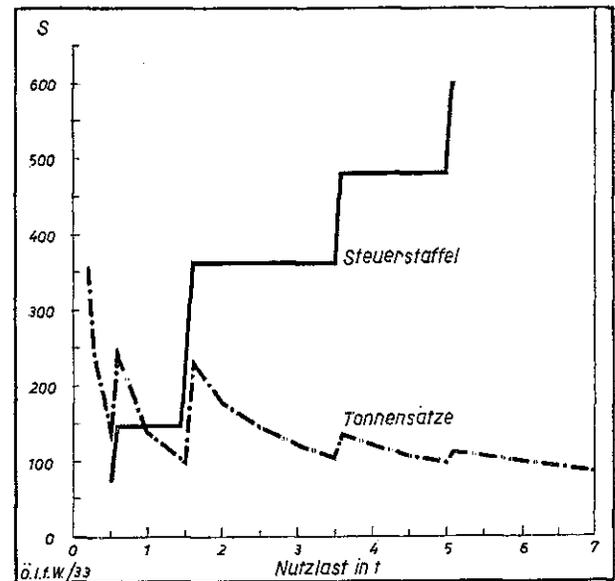
grundlage ist zweifellos das Gewicht, mit dem die Straße belastet wird (Verkehrslast), insbesondere wenn das Straßennetz wie in Österreich nur wenige schwer ausgebaute Straßen besitzt, die durch das rollende Gewicht weniger stark abgenützt werden. Von den Möglichkeiten Gesamtgewicht, Eigengewicht, Nutzlast oder einen Mittelwert daraus, wählte man für Lastkraftwagen die zugelassene Nutzlast und für Omnibusse und Zugmaschinen, die keine Güternutzlast besitzen, das Eigengewicht.

Die Besteuerung nach der Nutzlast scheint am zweckmäßigsten zu sein, wenn jeder Einfluß des Konstrukteurs auf die Steuer vermieden werden soll. Der Konstrukteur kann nicht wie bei der Hubraum-Bemessungsgrundlage die Einstufung in die Steuergruppen durch technische Neuerungen verändern. Auch die Basis Eigengewicht gibt Anreiz zu technischen Veränderungen, und zwar wird bei gleichbleibender Leistung eine leichtere Bauweise der Fahrzeuge bevorzugt. Dadurch wird das Verhältnis Nutzlast zu Eigengewicht günstiger, das Gesamtgewicht sinkt, damit aber auch die Straßenbelastung und der Treibstoffverbrauch. Diese Vorteile liegen zwar im allgemeinen Interesse, aber nur solange, als nicht die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge darunter leidet.

Im Steueraufbau der vier Steuerobjekte (Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Omnibusse und Zugmaschinen) fällt auf, das trotz den großen Gewichtsunterschieden, die in der Praxis bestehen — so z. B. bei Lastkraftwagen von 0,5 t bis 12 t — nur fünf Gruppen eingerichtet wurden. (Vor 1952 galt ein Steuersatz für je 200 kg, d. h. die Steuer stieg praktisch linear an und oberhalb 2.400 kg wurde sie degressiv.) Durch die weitgespannten Gruppengrenzen (bis zu 2.000 kg) entsteht eine sehr willkürliche Tonnenbelastung: die Fahrzeuge unterhalb der jeweiligen Gruppenmitte sind gegenüber jenen in der oberen Hälfte relativ zu hoch belastet. Bei zu großen Gruppenspannen entstehen überdies sprunghafte Gruppenübergänge. So beträgt z. B. die Steuer für Lastkraftwagen je Rechnungstonne für ein Fahrzeug mit 1,5 t Nutzlast 96 S, für das unterste Fahrzeug der nächsten Gruppe (1,6 t bis 3,5 t) 225 S und für den Lastkraftwagen am Gruppenende 103 S. Die Belastung je Tonne schwankt innerhalb einer Gruppe bis zu 150%. Da die Transportkosten je Nutzlasttonne kalkuliert werden, kann ein derartiger Steuerunterschied nicht gleichgültig sein.

Weitere Strukturmerkmale dieser Gewichtsteuer sind die unterschiedliche Steuerhöhe und der unterschiedliche degressive Steuerverlauf bei den einzelnen Fahrzeugkategorien. Die 50%ige Steuer-

### Der Aufbau der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen



Die Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen wurde im Jahre 1952 von einem Staffeltarif mit einem Einheitssatz für je 200 kg Eigengewicht in einen Tarif mit fünf Nutzlasttonnen-Steuergruppen umgewandelt. Da die Steuergruppen sehr weit gespannt sind, ist die Belastung je Tonne Nutzlast sehr verschieden. So beträgt in der Steuergruppe 1,6 bis 3,5 t der Tonnensatz am Gruppenanfang 225 S, am Gruppenende aber nur 103 S. Die unterschiedliche Steuerbelastung je Frachtonne wirkt sich nur infolge der niedrigen Kraftfahrzeugsteuersätze auf die Kalkulation nicht aus.

ermäßigung für Lastkraftwagen, die mit nichtflüssigen Brennstoffen betrieben werden, stammt aus der Kriegswirtschaft und ist heute unberechtigt. Da für diese Fahrzeuge auch keine Treibstoffsteuer gezahlt werden muß, schrumpft ihr Beitrag zu den Straßenkosten auf einen Bruchteil der Steuerleistungen anderer Kraftfahrzeuge zusammen. Die geringere Belastung schafft auch einen Wettbewerbsvorteil, der allerdings infolge der geringeren Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeuge meist nicht voll genutzt werden kann. Aber ist es die Aufgabe einer Steuer, Produktionsmittel, und um ein solches handelt es sich beim Kraftfahrzeug, die relativ unproduktiv sind, steuerlich zu begünstigen? Immerhin gibt es in Österreich rund 1.406 Lastkraftwagen, die mit nichtflüssigen Brennstoffen betrieben werden.

Die Begünstigung von Zugmaschinen, soweit sie nicht in der Landwirtschaft<sup>1)</sup> verwendet werden, ist durch die technische Entwicklung ebenfalls überholt; dies gilt insbesondere für Sattelschlepper, deren Bruttogewicht einschließlich der Zuglast im

<sup>1)</sup> Zugmaschinen die ausschließlich in landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden, sind steuerfrei.

Durchschnitt höher ist als das von Lastkraftwagen-transporten. Da die Zugmaschine allein wirtschaftlich nicht nutzbar ist, ist ein Steuervergleich nur sinnvoll, wenn Zugmaschinen und Anhänger als Einheit betrachtet werden. Da aber Anhänger in Österreich — im Gegensatz zu allen anderen Ländern — nicht besteuert werden, ergeben sich beachtliche Steuerunterschiede. Dafür einige Beispiele.

Die Zugleistung einer Zugmaschine beträgt durchschnittlich das Drei- bis Vierfache des Eigengewichtes der Maschine. Das gesamte Bruttogewicht einer solchen Transporteinheit kann bis auf rund 30 t steigen, übertrifft also die Leistungsfähigkeit wie auch die Straßenabnutzung eines schweren Lastkraftwagen bei weitem. Auch die Geschwindigkeit steht mit 70 km je Stunde hinter einem vergleichbaren Lastkraftwagen nicht zurück. Sieht man von diesen Mammutenheiten ab und zieht für einen Vergleich den in Österreich am häufigsten vertretenen Anhänger mit einer Nutzlast von 3 t und einem Eigengewicht von 1,5 t sowie als Zugmaschine einen Steyr-Traktor 180 mit 1.900 kg Eigengewicht heran, dann ist die Jahressteuer dieser Einheit um 50% und 33% niedriger als für entsprechende Omnibusse und Lastkraftwagen. Auf Straßen bis zu 10%iger Steigung reicht jedoch für diese Anhängelast auch der Steyr-Traktor 80 mit 1.200 kg Eigengewicht; der Steuervorteil erhöht sich dann gegenüber den beiden Vergleichstarifen auf 67%. Für eine Sattelzugmaschine mit 4.700 kg Eigengewicht (Krupp S 70 E 3) und einen Auflieger von 4.800 kg Eigengewicht und 15 t Nutzlast (Blumhorst) zahlt man um 40% weniger Jahressteuer als für einen entsprechenden Lastkraftwagen. Dies sind beachtliche Unterschiede, die sich bei einer Kalkulation je Nutzlast noch erhöhen. Aber auch ohne Berücksichtigung der Anhängelast ist die Zugmaschine infolge der niedrigen Steuersätze für gleiche Gewichte begünstigt. Die Ermäßigung der Jahressteuer beträgt bis zu 50%.

#### *Ist der Personenkraftwagen ein Luxusgut?*

Die größten Belastungsunterschiede bestehen zwischen Individualfahrzeugen und allen anderen Kraftfahrzeugkategorien. Nimmt man den für Personenkraftwagen und Krafträder geltenden Hubraum als generelle Bemessungsgrundlage, dann ergeben sich z. B. folgende Unterschiede. Ein Lastkraftwagen mit 3.000 ccm Hubraum, 2 t Nutzlast und über 4 t Gesamtgewicht wird mit 360 S, ein Personenkraftwagen mit gleichem Hubvolumen mit rund 2 t zu-

lässigem Gesamtgewicht wird mit 2.400 S jährlich besteuert. Die Steuer auf Lastkraftwagen reicht von 72 S bis 600 S, die für Personenkraftwagen von 300 S bis 5.400 S. Der kleinste Personenkraftwagen mit rund 900 kg Gesamtlast ist mehr als viermal so hoch besteuert wie ein Lieferwagen (0,5 t Nutzlast) mit rund 1,5 t Gesamtgewicht.

Diese Unterschiede wären nur gerechtfertigt, wenn man den Personenkraftwagen als Gut ansieht, das nur gehobene Bedürfnisse, ja reinen Luxus befriedigt. Dies ist aber keineswegs der Fall. Meist ist auch der Personenkraftwagen Produktionsmittel, das betrieblichen und sonstigen beruflichen Zwecken dient. Er wird überdies von breiten Schichten der Bevölkerung erworben, deren finanzielle Leistungsfähigkeit sich vom Durchschnitt durchaus nicht sonderlich abhebt. Er ermöglicht es, bahnferne Fremdenverkehrsgebiete zu erschließen, auch die Siedlungsstruktur kann durch die fortschreitende Motorisierung aufgelockert, die Freizeit verlängert werden; richtig genutzt, läßt der Besitz eines Personenkraftwagen auch das Bedürfnis des Menschen nach physischer und psychischer Regenerierung schneller befriedigen. Aus diesen Gründen kann der Personenkraftwagen nicht verallgemeinert als Luxus bezeichnet werden. Aber selbst wo der Personenkraftwagen besonderer Ausstattung und Größe als Luxus angesehen werden könnte, ist die Berechtigung einer Luxussteuer strittig, weil dann auch alle anderen Güter des gehobenen Konsums in gleicher Weise mit Luxussteuern belegt werden müßten (Pelze, Schmuck usw.)

#### *Reform der Kraftfahrzeugsteuer*

Die Differenzierung der Kraftfahrzeugsteuer nach Fahrzeugkategorien läßt sich im wesentlichen historisch-soziologisch erklären. Die Reihenfolge der Kategorien mit steigender Belastung: Zugmaschinen, Lastkraftwagen, Omnibusse und Personenkraftwagen spiegelt die Vorstellung einer steigenden Leistungsfähigkeit der Fahrzeughalter wider, die zudem mit einer betriebs- und volkswirtschaftlich überholten steuerlichen Unterscheidung nach Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung einerseits und Personenbeförderung andererseits verbunden ist. Das Kraftfahrzeug ist aber infolge der technischen Entwicklung in allen Verwendungsbereichen ein unentbehrliches Verkehrsmittel geworden, das gleichwertig neben den anderen Verkehrsmitteln steht. Das Kraftfahrzeug wird in erster Linie nach wirtschaftlichen Nutzenüberlegungen und den technischen Erfordernissen gewählt. Es gibt keine all-

gemein gültigen Kriterien für einen Zusammenhang zwischen Fahrzeugart und finanzieller Leistungsfähigkeit. Ist ein Sägewerk, das Sattelschlepper und Zugmaschinen benötigt, weniger leistungsfähig als ein gewerblicher Fuhrbetrieb mit Lastkraftwagen oder ein Reisebüro mit Kleinomnibussen oder ein Vertreter, der einen geräumigen Personenwagen braucht? Das Prinzip der Leistungsfähigkeit läßt sich daher für eine Gliederung der Kraftfahrzeugsteuer nach Fahrzeugkategorien wie nach Fahrzeuggrößen nicht anwenden.

Da auch die gegenwärtigen Steuerstufen innerhalb jeder Kategorie historisch oder zufällig sind und weder technisch noch wirtschaftlich begründet werden können, wäre eine generelle Überprüfung der Kraftfahrzeugsteuer dringend erforderlich. Für eine Reform müssen zwei Überlegungen maßgebend sein. Kraftfahrzeuge sind Produktionsmittel geworden, die allgemein nicht besteuert werden. Auch andere Verkehrsmittel unterliegen keiner derartigen Steuer. Der Grundsatz der Steuergleichheit läßt daher die Kraftfahrzeugsteuer als Sondersteuer für einen der Kraftfahrzeugwirtschaft dienenden Zweck ansehen. Zweitens sollte die Kraftfahrzeugsteuer nach straßenbaulichen und straßenbaupolitischen Erwägungen aufgebaut werden.

#### Die Mineralölsteuer

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Abgabe für den Besitz eines Kraftfahrzeuges, unabhängig von der Fahrleistung. Im Gegensatz zu dieser Pauschalsteuer steht die Besteuerung der Fahrzeugnutzung. Als Bemessungsgrundlage einer derartigen Verbrauchsbesteuerung können alle die Nutzung des Fahrzeuges anzeigenden technischen Größen, wie Treibstoff, Schmieröl, Reifen, Fahrtkilometer usw., herangezogen werden. Die Besteuerung des Mineralöles ist daher nur eine dieser Möglichkeiten und sie ist auch nur eine Untergruppe der Treibstoffbesteuerung, da es auch nichtflüssige Treibstoffe für Kraftfahrzeuge gibt. Von den Mineralölprodukten für Kraftfahrzeuge werden in Österreich außerdem nur die Kraftstoffe zum Antrieb des Motors, nicht aber Motoröle (Schmieröle) besteuert. Ebenfalls steuerfrei sind alle übrigen Treibstoffe, wodurch gegenwärtig rund 1.400 Kraftfahrzeuge keiner Verbrauchsbesteuerung unterliegen.

#### Entwicklung der Mineralölbesteuerung

Die Kraftfahrzeugsteuer auf Benzin und Dieselöl (Gasöl) wurde in Österreich gleichzeitig mit der Kraftfahrzeugsteuer durch Gesetz vom 28. Jän-

ner 1931 eingeführt. Der Besteuerung unterlagen diese Kraftstoffe aber nur, wenn sie zum Antrieb von Kraftfahrzeugen verwendet wurden; außerdem wurden von der Steuer alle ausschließlich im Wirtschaftsbetrieb verwendeten Kraftfahrzeuge befreit, wodurch die Nutzung des Wagens zu einem entscheidenden Kriterium wurde. An eine Zweckbindung der Steuer dachte man aber aus grundsätzlichen fiskalpolitischen Überlegungen nicht. Der Steuersatz betrug 13 Groschen je *kg*, wurde dann einige Monate später (3. Oktober 1931) im Zusammenhang mit dem Budgetsanierungsgesetz auf 30 Groschen je *kg* erhöht. Zwischen Benzin und Dieselöl wurde nicht unterschieden (Übersicht 3).

Nach dem Krieg wurde das deutsche Steuersystem teilweise übernommen und nach den beiden Produkten unterschieden. Das Mineralölsteuergesetz 1949 (BGBl. 140 vom 18. Mai 1949) legte das Spannenverhältnis der Steuersätze (je *kg*) für Dieselöl und Benzin mit 1 : 2,6 fest. In den erläuternden Bemerkungen heißt die Begründung: „... um anregend auf den Bau von Dieselfahrzeugen sowie Dieselstandmotoren zu wirken und damit den Absatz von inländischem Gasöl zu sichern.“ In Deutschland waren seinerzeit devisenpolitische Erwägungen maßgebend, da man auf Importe angewiesen war und mit der sparsamen Arbeitsweise des Dieselmotors den Mineralölverbrauch senken konnte.

Die im Motivenbericht angeführte Begründung war eigentlich schon im Zeitpunkt, als das Gesetz in Kraft trat, durch die technische Entwicklung überholt. Es ist richtig, daß der Dieselmotor vor dem Krieg<sup>1)</sup> nur langsam und mit Hilfe steuerlicher Begünstigung vordringen konnte. Aber schon in den Dreißigerjahren hatte er sich technisch, dank seiner größeren Wirtschaftlichkeit<sup>2)</sup> auch im Fahrzeugbau (vor allem im Straßen- und Schiffsverkehr) durchgesetzt. Die Ersparnis an Betriebskosten gegen den Vergasermotor, insbesondere bei schweren Ein-

<sup>1)</sup> Der erste Fahrzeug-Dieselmotor wurde 1924 auf der Berliner Automobilausstellung gezeigt (Benz); 1926 bauten Daimler-Benz und MAN bereits serienmäßig Diesel-Lastkraftwagen.

<sup>2)</sup> Der Kraftstoffverbrauch je PS-Stunde liegt bei 185 bis 220 Gramm gegen 300 bis 500 Gramm beim Vergasermotor. Die Wärmeenergie wird zu 35% in Arbeit umgesetzt, gegen 25% bis 28% beim Vergasermotor. Die kilometrische Lebensdauer ist fast doppelt so hoch. Außerdem ist Diesel nicht feuergefährlich und seine Auspuffgase sind im Gegensatz zum Vergasermotor nicht giftig (kein Kohlendioxyd). Dies ist vor allem bei regem Verkehr im Fabrikgelände wichtig.

heiten, waren Anreiz genug, ihn auch ohne steuerliche Begünstigung zu verwenden.

Die im Mineralölgesetz 1949 festgelegten Steuersätze von 26 Groschen je *kg* für Benzin und 10 Groschen je *kg* für Dieselöl wurden 1952 erhöht und betragen seit 1. Jänner 1961 51 Groschen und 22 Groschen.

Der ständig wachsende Bedarf an Verkehrsfläche und der Mangel an Budgetmitteln für den Straßenbau führten schon zwei Jahre nach dem Erlaß des Mineralölsteuergesetzes zu einem Zuschlag zur Mineralölsteuer (BGBl. 88 vom 8. März 1950). Er wurde in doppelter Höhe der Mineralölsteuer, also 52 Groschen und 20 Groschen, eingehoben und ab 1. April 1952 auf das Vierfache der Steuer erhöht; seit 1. Jänner 1961 beträgt er 204 Groschen für 1 *kg* Benzin und 88 Groschen für 1 *kg* Dieselöl. Die gesamten Abgaben je *kg* erhöhten sich dadurch auf 110 Groschen für Dieselöl und 255 Groschen für Benzin. Das Belastungsverhältnis verringerte sich von 1 : 2,6 auf 1 : 2,3 und auf Literbasis, infolge der verschiedenen spezifischen Gewichte von 1 : 2,3 auf 1 : 2.

Der Zuschlag zur Mineralölsteuer wurde für den Straßenbau gebunden. Mit ihm verfolgte man aber auch verkehrspolitische Ziele. In den erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage über den Zuschlag heißt es, daß er „... zur Bedeckung des Investitionsaufwandes im Straßenbau dienen soll. Gleichzeitig sollen hiedurch die Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Straße zugunsten der Schiene eine Verbesserung erfahren.“

#### Übersicht 3

##### Entwicklung der Mineralölsteuersätze

Bundesgesetzblatt	Wirksam ab	Steuer		Zuschlag		Insgesamt	
		Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
45/1931	1. Mai 1931	13	13	—	—	13	13
294/1931	1. Oktober 1931	30	30	—	—	30	30
140/1949	18. Juli 1949	26	10	—	—	26	10
88/1950	5. Mai 1950	26	10	52	20	78	30
180/1951	1. August 1951	46	18	92	36	138	54
73/1952	30. April 1952	46	18	184	72	230	90
248/1960	1. Jänner 1961	51	22	204	88	255	110
1950=100		196	220	392	44	327	367

Zweckbindung und fiskalische Beeinflussung der Wettbewerbsverhältnisse sind die besonderen Kennzeichen der österreichischen Verkehrsbesteuerung. Durch die Bindung der Abgaben für den Straßenbau wird anerkannt, daß der Zuschlag zur Mineralölsteuer eine Sonderbelastung der Kraftverkehrswirtschaft bedeutet. Er ist keine Steuer, sondern ein Beitrag. Beiträge sind aber Abgaben für eine zwar

der Allgemeinheit dienende Sache, von der jedoch die Beitragspflichtigen den unmittelbaren Vorteil haben<sup>1)</sup> Kehrt man den Satz um, dann werden auch Steuern der Beitragspflichtigen zu Beiträgen, sofern die Steuereingänge nur in ihrem Interesse verwendet werden. Dies trifft für die Mineralölsteuer wie auch für die Kraftfahrzeugsteuer zu, die materiell längst Beiträge sind; es wäre daher angebracht, ihnen auch formell den Steuercharakter zu nehmen.

#### Kostengerechte Differenzierung der Abgaben auf Benzin und Dieselöl

Die Zweckbindung für den Straßenbau wirft wie jede Beitragsleistung die Frage nach der gerechten Lastenverteilung auf. Im Gegensatz zur echten Steuer, die meist im Zusammenhang mit der finanziellen Leistungsfähigkeit des Steuerpflichtigen festgelegt wird, kann sich der Beitrag zum Straßenbau nur auf die Kosten des Baues und der Erhaltung der Straßen oder (und) der Benützung der Straßen stützen. Ist aber der Mineralölverbrauch ein geeigneter Verteilungsschlüssel und wird in diesem Zusammenhang berechtigt zwischen Dieselöl und Benzin unterschieden?

Der Treibstoffverbrauch ist bloß mit Einschränkung ein geeigneter Maßstab für die Benützung (nicht Abnutzung) der Straße (Exakt wird sie nur von der Zahl der Fahrkilometer gemessen). Der Verbrauch wird auch von Faktoren beeinflusst, die mit der Nutzung der Straße nichts zu tun haben; so z. B. vom Straßenzustand, der Straßenführung, der Belagsart, der Verkehrsdichte (Stadt und Land), dem Geländecharakter (bergig oder eben), dem Bruttogewicht und Alter des Fahrzeuges. Zum Teil kann der Fahrzeughalter diese Einflüsse ausschalten oder in ihrer Bedeutung vermindern (Wahl der Straßen, sparsame Fahrweise). Zum Teil sind sie nur zeitbedingt, wie die Straßenqualität, da sich mit fortschreitender Straßenbautechnik die Unterschiede verringern. Teilweise sind sie freilich nicht zu beeinflussen, wie die topographischen Verhältnisse. Der größte Verbrauchsunterschied (spezifischer Verbrauch je 100 *km*) beruht auf dem verschiedenen Bruttogewicht. Man kann hier im wesentlichen zwei Hauptgruppen unterscheiden: den Leichtverkehr, der fast ausschließlich Benzinfahrzeuge benützt, und den Schwerverkehr, für den das Dieselfahrzeug repräsentativ ist. Die Überschneidungen, wie sie durch Diesel-Personenkraftfahr-

<sup>1)</sup> Eheberger-Boesler, „Grundriß der Finanzwirtschaft“, 1939

zeuge und Diesel-Lieferfahrzeuge und Benzin-Lastkraftwagen entstehen, sind relativ gering und können vernachlässigt werden. Sieht man zunächst von dem Einfluß des Bruttogewichtes, der Geschwindigkeit usw. auf die Straßenkosten ab, dann müßte man versuchen, den unterschiedlichen spezifischen Verbrauch an Treibstoff steuerlich zu egalisieren. Im Prinzip sollte die Mineralölabgabe je Entfernungseinheit für jedes Fahrzeug gleich groß sein. Die individuelle Steuerleistung würde somit zunächst nur von der Zahl der Fahrkilometer, also der Benützung der Straße abhängen, und nicht vom spezifischen Verbrauch je 100 km. Innerhalb der Mineralölabgabe ist eine derartige Egalisierung allerdings nur zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen möglich, da nur hier die Steuer differenziert werden kann. Ist mit Hilfe der Steuerdifferenzierung eine spezifisch (je 100 km) gleich hohe Abgabebelastung erreicht, dann können die Steuersätze (der Mineralöl- oder Kraftfahrzeugsteuer) im Ausmaß der unterschiedlichen Kostenverursachung (verschieden hohe Abnutzung der Straße) korrigiert werden.

*Übersicht 4*

*Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch je 100 km der vierspürigen Benzinfahrzeuge auf Grund der Bestandsstruktur 1959*

	Bestand in 1 000	Anteil %	Norm- ver- brauch <sup>1)</sup> l	Mit Be- stand- anteil gewogen	Durchschnittlicher Norm- verbrauch <sup>1)</sup> l	
<i>Personenkraftwagen</i>						
<i>Hubraum, ccm</i>						
bis 1 000	89 0	27	6 1	165		durch-
1 001—1 500	208 3	61	7 5	458		schnitt-
1 501—2 000	22 3	7	10 3	72		lich um
2 001—2 500	14 5	4	12 0	48		32% über
2 501 und mehr	3 2	1	15 0	15		Normver- brauch
	337 3	100	—	758	7 6	9 9
<i>Lastkraftwagen</i>						
<i>Nutzlast in kg</i>						
bis 1 000	25 7	76	10 0	760		durch-
1 001—3 500	7 4	22	14 0	308		schnitt-
3 501 und mehr	0 5	2	20 0	40		lich um
	33 6	100	—	1 108	11 1	14 7
<i>Zusammen</i>						
Personenkraftwagen	337 3	91	7 6	692		durch-
Lastkraftwagen	33 6	9	11 1	100		schnitt-
	370 9	100	—	792	7 9	10 4

<sup>1)</sup> Normverbrauch und Lastverbrauch auf Grund technischer Angaben für rund 50 Fahrzeugtypen; EMO-Plan *Alsfelder* Gutachten, Prospekte und eigene Erhebungen.

Unter der ersten Annahme sind die Wegekosten vom Gewicht der rollenden Verkehrslast unabhängig. Die gesuchte egalisierende Abgabenspanne zwischen Dieselöl und Benzin muß einen maxima-

len Wert ergeben, da sich eine Berücksichtigung der gewichtsbedingten Straßenkosten nur zuungunsten der schweren Dieselfahrzeuge auswirken kann und daher die Abgabenspanne vermindern muß. Jede über die Maximalspanne hinausgehende Differenzierung würde den Schwerverkehr begünstigen. Inwieweit ist nun das bestehende Steuerverhältnis Dieselöl : Benzin von der gesuchten Maximalspanne entfernt?

Das gegenwärtige Abgabenverhältnis zwischen Dieselöl und Benzin beträgt 1 : 2 3 je kg und 1 : 2 je Liter<sup>1)</sup>. Zwei vergleichbare Kraftfahrzeuge sind dann je Entfernungseinheit (z. B. 100 km) in gleichem Maß mit Steuern belastet, wenn der spezifische Treibstoffverbrauch des Dieselfahrzeuges 2 3-mal so hoch ist (bzw. doppelt so hoch in Litern gemessen) wie für das Kraftfahrzeug mit Vergasermotor. Da die Berechnung nicht für alle Wagenarten und Wagenklassen durchgeführt werden kann, muß man sich mit einem repräsentativen Durchschnittsverbrauch in jeder Gruppe begnügen. Als Verbrauch wurden die technischen Angaben der Erzeugerfirmen (*Emo*-Plan und Prospekte) und der Fahrzeughalter (*Alsfelder* Gutachten) verwendet, als Durchschnitt kommt nur ein gewogenes Mittel<sup>2)</sup> in Betracht, das auf Grund der Gliederung des österreichischen Kraftfahrzeugbestandes nach Fahrzeugtypen und -marken errechnet werden kann.

Die gewogenen Mittel des Treibstoffverbrauches in Österreich betragen nach diesen Berechnungen bei der gegenwärtigen Kraftfahrzeug-Bestandsstruktur für Benzinfahrzeuge 7 9 Liter Normverbrauch<sup>3)</sup> und 10 4 Liter Lastverbrauch (ohne Anhänger) je 100 km. Bei gleicher Abgabenleistung müßte auf Grund der gegenwärtigen Literspanne von 1 : 2 der Durchschnitt für die Dieselgruppe das Zweifache dieser Mengen, d. s. 15 8 Liter und 20 8 Liter betragen. Nach den Berechnungen dieser Studie beträgt er in Österreich 13 8 Liter für den Normverbrauch und 20 2 Liter für den Lastver-

<sup>1)</sup> Das spezifische Gewicht von Benzin beträgt 750, das von Dieselöl 855

<sup>2)</sup> Das gewogene Mittel berücksichtigt (im Gegensatz zum arithmetischen) die Zahl der Fahrzeuge in jeder Verbraucherguppe. Schematisches Beispiel: 50 Kraftfahrzeuge mit je 10 l Verbrauch und 5 Kraftfahrzeuge mit je 14 l Verbrauch; das gewogene Mittel beträgt  $\frac{(50 \times 10) + (5 \times 14)}{55} =$

$$= 10 4 l. \text{ das arithmetische Mittel } \frac{10 + 14}{2} = 12 l$$

<sup>3)</sup> Verbrauch auf Grund besonderer international geregelter Testbedingungen; Lastverbrauch gilt für beladenen Zustand unter durchschnittlichen Betriebsbedingungen



ein sehr enger Zusammenhang zwischen der Besteuerung der Transporte und dem Finanzbedarf des Staates für Kriegs- und Rüstungszwecke. Dieser ursprünglich rein fiskalische Charakter der Beförderungsteuer wurde in den Dreißigerjahren, vor allem aber nach dem zweiten Weltkrieg auch mit verkehrspolitischen Zielsetzungen vermengt. Meist wollte man dadurch den Wettbewerb zugunsten der Bahnen und der Schifffahrt beeinflussen.

Die Bemessungsgrundlage war früher durchwegs das Transportentgelt. Die Beförderungsteuer kann daher als Gliedsteuer der Umsatzsteuer<sup>1)</sup> angesehen werden. In den letzten Jahren werden jedoch auch technische Größen, wie z. B. die Nutzlasttonnen der eingesetzten Straßenfahrzeuge verwendet. Sie sind allerdings nur ein Ersatz für finanziell schwer erfaßbare Transportleistungen, wie z. B. im Werkverkehr.

Ein einheitliches, alle Transportvorgänge erfassendes Beförderungsteuergesetz wurde in Österreich erst nach dem zweiten Weltkrieg geschaffen. In der Zwischenkriegszeit wurden die Transporte zum Teil durch die Warenumsatzsteuer (§ 9, 1 Punkt 11 der WUST 1923) besteuert, zum Teil durch spezielle Steuern<sup>2)</sup>, wie die Eisenbahnverkehrssteuer (1924), die Fahrkartensteuer für die Grazer Kleinbahn und die Kraftwagenverkehrssteuer, die im Zusammenhang mit dem Budgetsanierungsgesetz vom 3. Oktober 1931 erlassen wurde. Schifffahrt, Luftverkehr, Werkverkehr und der Ortsverkehr wurden nicht mit Transportsteuern belastet. Nach dem Krieg galt zunächst das deutsche Beförderungsteuergesetz (1926 in der Fassung 1936), später wurde es durch das noch heute gültige Beförderungsteuergesetz 1949 in der Fassung von 1953 (Nr. 22) ersetzt (Übersicht 6).

Im geltenden Beförderungsteuergesetz sind die verkehrspolitischen Ziele besonders stark ausgeprägt. Gleiche Leistungen werden unterschiedlich besteuert. Von allen Transporten erfaßt das Gesetz nur jene mit Schienenbahnen, Kraftfahrzeugen, Pferdefuhrwerk und Seilbahnen, soweit sie entgeltlich sind oder gewerblichen Zwecken dienen. Schifffahrt und Luftfahrt bleiben ausgenommen. Der Gesetzgeber differenziert nach Verkehrsmittel und Verkehrsart. Die vom Transportentgelt eingehobenen Steuersätze schwanken zwischen 20% für Straßenbahnen und 8% für Personen- und Gepäck-

<sup>1)</sup> G. Schmolders, „Allgemeine Steuerlehre“, Wien-Stuttgart 1952, S. 112

<sup>2)</sup> Siehe W. Neidl, „Die öffentlichen Abgaben in Österreich“, Wien 1931

Übersicht 6

Entwicklung der Beförderungsteuersätze

Verkehrsart	1. Juli 1949 BGBl. 123/49	31. Juli 1951 195/51	1. Mai 1952 64/52	1. Jänner 1961
<b>Personenverkehr</b>				
Eisenbahnen	8	5	5	5
Kraftfahrzeuge	8	8	8	8
<b>Ortslinienverkehr</b>				
(KOM und Taxi)	2	3	3	3
Straßenbahnen und Obusse	2	2	2	2
<b>Grenzüberschreitender Kraftfahrzeugverkehr (g je Person und km)</b>				
	2 g	2 g	2 g	2 g
<b>Güterverkehr</b>				
Eisenbahnen	4	5	5	5
<b>Kraftfahrzeuge</b>				
<b>Gewerblicher Verkehr</b>				
Werkverkehr (S je Nutzlasttonne im Jahr)	4	6	6	6
Zugfahrzeug	52 S	208 S	208 S	208 S
Anhänger	26 S	104 S	104 S	104 S
<b>Grenzüberschreitender Verkehr (g je t und km)</b>				
	4 g	20 g <sup>1)</sup>	40 g <sup>2)</sup>	40 g <sup>2)</sup>
<b>Fernverkehr (für jede Fahrt nur Nutzlasttonne)</b>				
65—130 km	—	—	35	35
131—300 km	—	—	35	45
über 300 km	—	—	35	55

<sup>1)</sup> Seit 10. März 1951, BGBl. 51/1951. — <sup>2)</sup> Seit 2. Mai 1952, BGBl. 77/1952, ab 1. September 1958, BGBl. 172/1958 gelten 40 g für die ersten 90 km und von der weiteren Fahrstrecke 5 g je t/km.

verkehr mit Kraftfahrzeugen; der Kraftfahrzeuggüterverkehr unterliegt dem allgemeinen Steuersatz von 6%. Der gesamte Schienenverkehr wird mit 5%, der Ortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie der Mietwagen- und Taxiverkehr mit 3% besteuert. Der Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen — jedoch nicht mit anderen Verkehrsmitteln — und Anhängern wird durch eine Pauschalsteuer erfaßt. Sie beträgt jährlich gegenwärtig für Zugfahrzeuge 208 S, für Anhänger 104 S „von jeder Tonne Nutzlast der dem Werkverkehr dienenden“ (§ 6, Abs. 2 aus 22/1953) Fahrzeuge. Die Steuer hängt, weil Pauschalsteuer, nicht von der Transportleistung ab. Auch die 1952 eingeführte Fernverkehrssteuer für Gütertransporte mit Kraftfahrzeugen in einer Entfernung von mehr als 65 km steht mit der Transportleistung nur in losem Zusammenhang. Bis Ende 1960 mußten 35 S „für jede Tonne Nutzlast und für jede Fahrt des verwendeten Kraftfahrzeuges (Anhänger)“, (§ 6, Abs. 3 aus 22/1953) gezahlt werden, wobei unter Nutzlast die verfügbare Nutzlast, aber nicht die tatsächliche Lademenge verstanden wird. Seit 1. Jänner 1961 ist die Fernverkehrssteuer nach drei Zonen gestaffelt: 65 bis 130 km 35 S; 131 bis 300 km 45 S; über 300 km 55 S.

Die unterschiedliche Belastung der Verkehrsträger mit Beförderungsteuer mögen zwei Beispiele demonstrieren: Ein 6-t-Lastkraftwagen befördert

Waren in einen 100 km entfernten Ort. Er ist in Hin- und Rückfahrt jeweils zu 4 t ausgelastet. An Fernverkehrsteuer muß er (1. Zone, zwei Fahrten, 6 t Nutzlast) 420 S entrichten. Die gleiche Leistung im Bahnverkehr würde im Falle einer Tarifierung nach Klasse D 5 nur mit rund 44 S besteuert werden. Die Beförderung eines Gutes über 400 km mit Rückfracht erfordert im Straßenverkehr Steuerleistungen von 660 S, im Bahnverkehr (Annahme Klasse A 5) aber nur 194 S. Außerdem ist für den Lastkraftwagen, sofern es sich um einen Werkverkehr handelt, noch das jährliche Steuerpauschale von 1.248 S (6-t-Wagen) zu zahlen.

In Österreich schließen sich Beförderungsteuer und Umsatzsteuer grundsätzlich aus. Damit wollte wohl der Gesetzgeber den gleichgearteten Besteuerungscharakter dokumentieren. (In Anlehnung an die Umsatzsteuer ist auch derjenige steuerpflichtig, der die steuerpflichtige Beförderung ausführt.) Zwischen Beförderungsteuer und Umsatzsteuer besteht aber ein wesentlicher Unterschied. Die Umsatzsteuer strebt eine möglichst wettbewerbsneutrale Besteuerung an, die Beförderungsteuer hingegen verfolgt wirtschafts- und verkehrspolitische Ziele und weist infolgedessen sehr differenzierte Tarife auf. Sie kann daher nur mit erheblichen Einschränkungen als Ersatz für die Umsatzsteuer angesehen werden.

Die Beeinflussung des Wettbewerbes durch die Beförderungsteuer trifft in erster Linie den Straßenverkehr. Dadurch sollen die „ungleichen Startbedingungen“ im Wettbewerb der einzelnen Verkehrsmittel nivelliert werden. Unter diesem nicht exakt erfassbaren Begriff versteht die Verkehrspolitik im allgemeinen die anteilige Wegekostendeckung durch das betreffende Verkehrsmittel. Das würde bedeuten, daß die im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln höhere Besteuerung des Straßenverkehrs als Beitragsleistung zu den Straßenkosten angesehen wird. Ist aber die Beförderungsteuer für eine derartige Belastungsverteilung geeignet? Das Entgelt für eine Beförderungsleistung ist kein Maß für Straßennutzung und -abnutzung. Es entgelt bestenfalls den Nutzen der Straße für den Steuerpflichtigen. Dieser subjektive Nutzen hängt jedoch nicht mit der Straßenkostenverursachung zusammen, außerdem müßte diese Bemessungsgrundlage, konsequent angewendet, für den gesamten Straßenverkehr gelten. Dies ist aber praktisch nicht möglich, da für weite Teile des Straßenverkehrs dieser Nutzen nicht festgestellt werden kann. Auch die unterschiedliche Besteuerung von Personen- und Güterverkehr steht in keinem Zusammenhang

mit den Straßenkosten. Ähnliches gilt für die Fernverkehrsteuer.

Für eine Verteilung der Wegekosten auf die Benutzer ist daher die Beförderungsteuer ungeeignet. Sie ist aber auch als verkehrspolitisches Lenkungsmittel problematisch. Die Differenzierung der Steuer zuungunsten der Kraftfahrzeuge und zum Schutz der Schienenbahnen trifft nämlich auch den nichtkonkurrierenden Straßenverkehr. Dieser hilft, wirtschaftsschwache Gebiete zu erschließen. Oft steht er nicht nur in keinem Wettbewerb zu anderen Verkehrsmitteln, sondern leistet im Gegenteil Zubringerdienste. Diese Verkehrsleistungen werden aber entgegen den Absichten des Gesetzgebers mit höheren Frachtkosten belastet. Die Besteuerung des Straßen-Fernverkehrs verzerrt dessen Kosten und verhindert die volkswirtschaftlich rationellste Verkehrsbedienung. Es gibt keine transportwirtschaftliche Begründung für eine differenzierte Steuerbelastung nach Entfernungszonen; für die Straßenkosten sind sie ohne Bedeutung und für eine regionale Lenkung des Verkehrsstromes fehlen Anhaltspunkte, welches Verkehrsmittel in einer bestimmten Entfernungzone am rationellsten arbeitet. Die mittlere Transportweite der Bahn liegt zur Zeit bei 160 km, es läßt sich aber nicht beurteilen, ob es die „richtige“ Transportweite ist. Dies schließt nicht aus, daß man als Übergangsmaßnahme die Beförderungsteuer verkehrspolitisch einsetzt; man könnte dazu aber ebenso eine andere Fiskalmaßnahme treffen. Langfristig ist jedoch die Beförderungsteuer nicht als Regulator geeignet. Sie ist, sobald man das Beförderungsentgelt (oder einen Ersatz hierfür) als Bemessungsgrundlage wählt, eine Umsatzsteuer und es wäre angebracht, sie wieder auf diese Funktion zu beschränken und gegebenenfalls in die Umsatzsteuer einzubeziehen, wobei der Grundsatz, gleiche Leistungen mit gleichen Abgaben zu belegen, gewahrt werden müßte.

#### Zölle und sonstige Abgaben

Die übrigen Abgaben haben im Vergleich zu den besprochenen nur eine untergeordnete Bedeutung. Von den periodisch anfallenden Abgaben sind die Versicherungsteuer für die Haftpflicht und die Gebühr für die technische Kraftfahrzeugüberprüfung anzuführen, zu den einmaligen Abgaben gehören die Zulassungsgebühren sowie Zölle. Abgesehen von den Zöllen belasten diese Abgaben den Kraftverkehr nur geringfügig und stehen auch außerhalb der Diskussion über die Fiskalbelastung des motorisierten Straßenverkehrs. Mit Zöllen sind

in Österreich zur Zeit nur die Importe von Kraftfahrzeugen und Bestandteilen belegt, während im Gegensatz zu vielen anderen Ländern die Treibstoffimporte nicht verzollt werden. Die Zölle für die einzelnen Kraftfahrzeugkategorien sowie Bestandteile sind sehr unterschiedlich. Ihre Höhe wird teilweise vom Schutzbedürfnis der inländischen Produktion bestimmt, teils sind es reine Finanzaufschläge. Verkehrspolitische Überlegungen spielten bisher bei der Zollfestsetzung keine Rolle. Die Zollsätze schwanken zwischen 5% und 32% des Einfuhrwertes. Da die Zolleinnahmen in Österreich nicht detailliert ausgewiesen werden, läßt sich die Gesamtbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs mit Zöllen nicht exakt feststellen. Auf Grund der Einfuhrwerte ergibt sich für 1959 eine Zolleinnahme von rd. 480 Mill S, von denen 441 Mill S auf Kraftfahrzeuge aller Art (einschließlich Mopeds) und 39 Mill S auf Fahrgestelle mit Motor, Karosserien sowie Teile und Zubehör entfallen. Die durchschnittliche Zollbelastung des gesamten Einfuhrwertes frei Grenze (2 333 3 Mill. S) betrug 21%.

## Übersicht 7

## Einfuhrwert und Zolleinnahmen aus Kraftfahrzeugimporten 1959

	Importwert 1 000 S	Zoll	Zoll- belastung %
<b>Fertige Kraftfahrzeuge</b>			
1 Traktoren	152 376	30 663	20
2 Lastkraftwagen	253 419	68 539	26
3 Personenkraftwagen	1 595 143	325 905	20
4 Omnibusse	43 203	8 853	21
5 Spezialfahrzeuge	11 934	2 984	25
6 Motorräder	17 366	4 004	23
7 Mopeds	103	33	32
1—7	2 073 544	440 980	21
<b>Kraftfahrzeugteile</b>			
8 Gestelle mit Motor	12 967	2 705	21
9 Karosserien	16 883	3 666	22
10 Zubehör und Teile für vierspürige Kraftfahrzeuge	225 518	31 062	12
einspürige Kraftfahrzeuge	4 347	1 322	30
8—10	259 715	38 755	15
1—10	2 333 259	479 735	21

## Fiskalbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs

Die gesamte Abgabenleistung des Kraftfahrzeugverkehrs erreichte (1959) 2.630 Mill. S. Darin sind enthalten: Mineralölsteuer, Zuschlag zur Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Beförderungsteuer, Zölle, Ausgleichsteuer, Versicherungsteuer auf die Haftpflicht sowie kleinere zweckgebundene Einnahmen aus Gebühren. Weitaus am größten ist der Anteil der Mineralölabgaben (59%), ihnen folgen die Zölle einschließlich der Ausgleichsteuer (23%), die beim Import entrichtet werden müssen. Auf die statistisch ausgewiesene Beförderungsteuer

## Übersicht 8

## Abgaben des Kraftfahrzeugverkehrs im Jahre 1959

	Mill S	Mill S	Anteil %
1 Mineralölsteuer <sup>1)</sup>	308 7		11 7
2 Zuschlag zur Mineralölsteuer <sup>1)</sup>	1.234 4		46 9
1+2		1 543 1	58 6
3 Kraftfahrzeugsteuer		143 4	5 5
4 Beförderungsteuer			
a) Linienverkehr	27 9		1 1
b) Gelegenheitsverkehr <sup>2)</sup>	22 0		0 8
c) Werkverkehr — Pauschale <sup>3)</sup>	36 0		1 4
d) Nahverkehr — Gewerbe <sup>4)</sup>	79 9		3 0
e) Fernverkehr <sup>5)</sup>	105 0		4 0
a—e		270 8	10 3
5 Andere Einnahmen		16 7	0 6
6 Zölle		479 7	18 3
7 Ausgleichsteuer		124 1	4 7
8 Versicherungsteuer <sup>6)</sup> für Haftpflicht (7%)		52 2	2 0
1—8		2 630 0	100 0
Je Kraftfahrzeug ohne Anhänger und Mopeds	(858 295 S)		S 3 064
Je Kraftfahrzeug mit Anhänger ohne Mopeds	(912 029 S)		S 2 884
Je Kraftfahrzeug mit Anhänger u. mit Mopeds	(1 253 905 S)		S 2 097

<sup>1)</sup> Ohne Schienenbahnen, ortsfeste Motore und sonstigen Verbrauch mit einem Steuererlösnutzen von 48 Mill. S — <sup>2)</sup> Schätzung — <sup>3)</sup> Schätzung auf Grund des Bestandes.

<sup>4)</sup> Schätzung; siehe Übersicht 9 — <sup>5)</sup> Unter der Annahme, daß die Beförderungsmenge 3 Mill. t betrug (d. s. 3 8% jener des deutschen Fernverkehrs 1958; 78 3 Mill. t), die von 15 000 Nutzlasttonnen an 200 Arbeitstagen mit täglich einer Fahrt befördert wurden; 15 000 × 35 × 200 = 105 Mill. S. Siehe Übersicht 10 — <sup>6)</sup> Die Prämieingänge für die Haftpflicht betragen im Jahre 1959 745 Mill. S plus 7% Steuer

entfallen nur 6%, einschließlich der Fernverkehrsteuer schätzungsweise 10%. Am wenigsten ins Gewicht fallen die Kraftfahrzeugsteuer (6%), die Versicherungsteuer (2%) und die übrigen Gebühren (Übersicht 8).

Eine Größenvorstellung über diese Steuerleistungen gewinnt man aus einem Vergleich mit anderen Abgaben. Die gesamte Abgabenleistung des Kraftfahrzeugverkehrs (2.630 Mill. S) erreichte 9 4% aller öffentlichen Abgaben (27 897 6 Mill. S). Die Zolleinnahmen aus den Kraftfahrzeugimporten betragen im Berichtsjahr 22 1% der gesamten Zolleingänge, obwohl der wertmäßige Anteil an der Gesamteinfuhr nur 8% ausmachte. Die Mineralölabgaben sind an den Eingängen von Verbrauchsteuern zu 42%, die Beförderung- und Ausgleichsteuer an der Umsatzsteuer zu 5% beteiligt. Innerhalb der Verkehrswirtschaft ist der Straßenverkehr praktisch der einzige Steuerträger, sofern man nur die Abgaben auf das Verkehrsmittel und seinen Betrieb berücksichtigt. Die Leistungen der übrigen Verkehrsträger beschränken sich auf die Beförderungsteuer (187 4 Mill. S) und Mineralölabgaben (rd. 19 Mill. S) der Schienenbahnen sowie auf die geringen Mineralölabgaben der Schifffahrt und Luftfahrt<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Im internationalen Luftverkehr wird der Treibstoff steuerfrei an die Fluggesellschaften abgegeben; ebenso zahlt die Schifffahrt im internationalen Verkehr keine Abgaben (BGBl 2 von 1960).

## Übersicht 9

Aufgliederung der Beförderungsteuereinnahmen  
im Jahre 1959

	Ohne Fernverkehrsteuer Mill. S	Mit
Einnahmen laut Rechnungsabschluß <sup>1)</sup>	353 2	458 2
davon		
Schienen- und Seilbahnen <sup>2)</sup>		
Eisenbahnen	168 9	
Straßenbahnen	12 2	
Hauptseilbahnen	4 8	
Kleinseilbahnen	1 5	187 4
Straßenverkehr		
Post <sup>3)</sup>	12 0	
Kraftwagendienst ÖBB <sup>4)</sup>	6 2	
Städte Oberleitungsbusse <sup>5)</sup>	1 2	
Städte Kraftomnibusse <sup>5)</sup>	1 5	
Privater Linienverkehr <sup>5)</sup>	7 0	
Privater Gelegenheitsverkehr <sup>5)</sup>	22 0	
Werkverkehr-Pauschal <sup>5)</sup>	36 0	
Gewerblicher Nahverkehr <sup>5)</sup>		
als Restpost zu Einnahmen	79 9	165 8
Fernverkehr <sup>5)</sup>		105 0

<sup>1)</sup> Rechnungsabschluß 1959 Kap 17/5/7 — <sup>2)</sup> Q: Amtliche Eisenbahnstatistik —

<sup>3)</sup> Geschäftsbericht 1959 der Post und Telegraphenverwaltung S. 128 — <sup>4)</sup> Geschäftsbericht 1959 der ÖBB, Schaubild 37 und amtliche Eisenbahnstatistik — <sup>5)</sup> Schätzung (Siehe Übersicht 10)

## Die Belastung einzelner Fahrzeugtypen

Neben der absoluten Abgabenhöhe sind vor allem interessant: die relative Fiskalbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs und die Verteilung der Abgabenleistungen auf die einzelnen Kraftfahrzeugkategorien. Die relative Belastung kann nur für einzelne Fahrzeugtypen berechnet werden, da sich der Kostenaufwand für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr auch nicht annähernd schätzen läßt. Wählt man jedoch Kraftfahrzeuge, die für die österreichische Fahrzeugstruktur repräsentativ sind, dann sind die hierfür berechneten Belastungszahlen auch global aufschlußreich. Auf Grund der Bestandsstruktur 1959 wurden für den Individualverkehr mit Personenkraftwagen folgende Fahrzeuge ausgewählt: Steyr Fiat 600, Volkswagen, Opel Rekord, Mercedes 190, Opel Kapitän und Ford Mercury. Für den Lastkraftwagenpark erschienen die Fahrzeuge Steyr 480 und 580 sowie Gräf & Stift (8 t) repräsentativ.

Als Betriebsmittelaufwand mußte ein Minimalaufwand zugrunde gelegt werden, da die Einbeziehung weiterer Aufwandsposten zu einer Ermessensfrage wird und sich außerdem die Fehler beträchtlich erhöhen. Diese Beschränkung wirkt sich vor allem bei den gewerblich verwendeten Fahrzeugen aus, deren Aufwand schon allein durch den Fahrerlohn und die Garagierung stark steigt. Aus Vergleichsgründen wurde einheitlich eine jährliche Fahrleistung von 20.000 km und eine Abschreibungsdauer von 7 Jahren angenommen, während

die übrigen Daten spezifische Aufwendungen sind. Die Abgaben wurden in zwei Gruppen geteilt, in Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölabgaben einerseits und in Beförderungsteuer, Versicherungsteuer sowie Zölle und Ausgleichsabgaben andererseits.

Im Individualverkehr mit Personenkraftwagen ergaben sich zwischen den ausgewählten Fahrzeugen beachtliche Abgabenunterschiede. Die Extremwerte betragen bei der angenommenen Jahresleistung von 20.000 km 3 631 S für den Kleinwagen (20 PS) und 16 449 S für den Großwagen (280 PS). Das Verhältnis von 1 : 4,5 sinkt auf 1 : 3,6, wenn man nur die laufenden Abgaben (also ohne Zoll) vergleicht. Kraftfahrzeugsteuer und Zoll tragen am meisten zu dem großen Abgabenunterschied bei; er verringert sich jedoch auf ungefähr die Hälfte, wenn man den Kleinwagen mit einem Großwagen vergleicht, der noch unterhalb des Kraftfahrzeugsteuerknickes (bei 2 500 ccm) liegt und der durchschnittlichen Preiskategorie dieser Klasse angehört. Das Abgabenverhältnis dieses Wagens (85 PS) zum Kleinwagen beträgt 1 : 2,3 bzw. ohne Zoll 1 : 1,9. Dieser Unterschied in der Abgabenhöhe ist vor allem im Zusammenhang mit den Wegekosten interessant.

Der Anteil der Abgaben am Gesamtaufwand (siehe Übersicht 11) ist ziemlich konstant. Er beträgt für alle Abgaben rund 28%, der Anteil der laufenden Abgaben allein sinkt mit zunehmender Fahrzeuggröße von 25% auf 21%. Dieses Ergebnis ist nicht überraschend, da entscheidende Abgabenposten annähernd linear mit den Aufwendungen steigen, wie die für Treibstoff, Versicherung und Amortisation. Die sinkende Belastungsquote bei den laufenden Abgaben erklärt sich daraus, daß der in einem festen Prozentverhältnis zur Amortisationsquote stehende Zoll wegfällt. Bezieht man noch weitere Aufwandsposten wie z. B. für Reparaturen, Garagierung u. a. ein, dann sinkt auch die globale Belastungsquote mit zunehmender Fahrzeuggröße, da diese Aufwendungen mit der Fahrzeuggröße rasch steigen. Die durchschnittliche Belastung ist dann niedriger. Sie dürfte aber, sofern man nicht noch einen Fahrerlohn hinzurechnet, global kaum unter 17% und für die laufenden Abgaben allein nicht unter 12% sinken. Ob man diese Quote als hoch oder niedrig ansieht, hängt von den Kriterien ab. Betrachtet man den Personenkraftwagen als Produktionsmittel (Berufsfahrten) oder als dauerhaftes Konsumgut, wie Radio, Fernsehapparat usw., dann dürfte es nur wenig gleichrangige Güter mit ähnlich hohen jährlichen steuerlichen Belastungsquoten geben. Anders ist es, wenn man die Wege-

Steuer<sup>1)</sup> und Verkehrsleistung im Fernverkehr auf der Straße (über 65 km) bei einer Steuer von 35 S für jede Fahrt und Nutzlasttonne

Angenommene Beförderungsmenge	Menge in % der deutschen OBB Jahresleistung		Steuerleistung bei einer Kapazitätsausnützung der Fahrzeuge in Höhe von				Differenz zwischen Steuerleistung und Einnahmen 1959 aus Stempelmarken <sup>2)</sup> bei	
	1958 <sup>3)</sup>	1959 <sup>4)</sup>	100%	90%	80%	70%	100%	70%
	Mill t		Mill S				Ausnützung Mill S	
1	1.3	2.4	35	39	42	46	207	196
2	2.6	4.8	70	77	84	91	172	151
3 <sup>5)</sup>	3.8	7.2	105	111	126	137	137	105
4	5.1	9.6	140	154	168	182	102	60
5	6.4	12.0	175	193	210	228	67	14
6	7.7	14.4	210	231	252	273	32	— 31

<sup>1)</sup> Die Fernverkehrssteuer wird im allgemeinen in Stempelmarken entrichtet und ist — im Gegensatz zur Kraftfahrzeugsteuer — in der Budgetpost „in Stempelmarken zu entrichtende Gebühren“ (Kap. 17/5/1a) enthalten. Nur die von den Finanzämtern nachgeforderten Steuerbeträge gehen in die Budgetpost „Beförderungsteuer“ (Kap. 17/5/1a) ein. Die Höhe der Fernverkehrsteuereinnahmen ist daher unbekannt. — <sup>2)</sup> 78.3 Mill. t. — <sup>3)</sup> 41.4 Mill. t. — <sup>4)</sup> 242.2 Mill. S. In denen alle übrigen Einnahmen aus stempelpflichtigen Gebühren enthalten sind. Diese betragen 1951 ein Jahr vor Einführung der Fernverkehrssteuer (1. Mai 1952) 76 Mill. S.; nimmt man seitdem eine Steigerung um 80% (Tarifsteigerung und Wirtschaftsbelebung) auf 137 Mill. S. an, dann bleiben 105 Mill. S. für die Fernverkehrssteuer, der eine Beförderungsmenge von 3 Mill. t. entspricht. Diese Menge, wie auch die 137 Mill. S., sind jedoch Minimalwerte und liegen an der Grenze des Vertretbaren. Wahrscheinlich liegen beide Werte höher und die tatsächlichen Einnahmen aus der Fernverkehrssteuer niedriger.

kosten als Kriterium ansieht, wie dies im nächsten Abschnitt erfolgt.

Die Belastung der Aufwendungen für Lastkraftwagen mit Abgaben werden von der Fernverkehrssteuer so entscheidend beeinflusst, daß es zweckmäßig ist, die Belastung zunächst ohne Beförderungsteuer zu berechnen. Unter den Lastkraftwagen weichen die Abgaben etwas weniger stark voneinander ab als unter den Personenfahrzeugen. Sie schwanken bei den angeführten Fahrzeugen unter den angegebenen Bedingungen (jährlich 20 000 km, 7 Jahre Amortisation) zwischen 4 771 S (Steyr 480) und 7 530 S (Gräf & Stift 8 t). Das daraus resultierende Verhältnis 1 : 1.6 gilt auch, wenn man nur die laufenden Kosten berücksichtigt. Auch wenn die leichteren Lastkraftwagen einbezogen werden, ändert sich dieses Verhältnis kaum, da der Treibstoffverbrauch nur wenig sinkt und die Kraftfahrzeugsteuer keinen Einfluß hat. Die Abgabenleistung für Lieferwagen bis 1.5 t Nutzlast, worunter überwiegend Lastkraftwagen mit Benzinmotoren fallen, entspricht nahezu dem 5-t-Lastkraftwagen. Nur schwere Lastkraftwagen mit Benzinantrieb sind weit stärker mit Steuern belastet. Sie können jedoch vernachlässigt werden, da es sich um wenige Spezialfahrzeuge handelt.

Der Anteil der Abgaben am Gesamtaufwand schwankt zwischen 9% und 11%, ist also ziemlich konstant. Die Belastungsquote importierter Lastkraftwagen steigt durch den Zoll auf 20% und mehr und liegt nur wenig unter jener für Personenkraftwagen.

Die Beförderungsteuer für den Fernverkehr verschiebt jedoch die Belastungsverhältnisse grundlegend. Für ein 8-t-Fahrzeug steigen bei entsprechenden Fernfahrten die Abgaben von 7 530 S (ohne Fernverkehrssteuer) auf 70 302 S (siehe hierzu

die Angaben in der Übersicht 11), die Belastungsquote von 10% auf 50%. Die Abgaben sind somit fast ebenso hoch wie alle sonstigen Aufwendungen. Vom Entgelt für die im Beispiel angenommene gewerbliche Transportleistung entfallen 37% auf Abgaben; im Fernverkehr innerhalb der ersten Zone (bis 130 km) beträgt bei 200 steuerpflichtigen Fahrten und 15 000 km Fahrtleistung mit einem 8-t-Lastkraftwagen und voller Auslastung die Beförderungsteuer 60 967 S und die Frachtgebühr (ohne Beförderungsteuer) 95 523 S. Steuerliche Belastungen auf einen Produktionsvorgang in dieser Höhe sind nur dann wirtschaftspolitisch gerechtfertigt, wenn sie prohibitiv wirken sollen; wird dies nicht erreicht, dann verfehlen derartige künstliche Kostenerhöhungen ihren Zweck. Die Praxis der vergangenen Jahre zeigt, daß die Entwicklung des Fernverkehrs durch diese Steuer nicht entscheidend beeinflusst werden konnte. Die Frachtsätze blieben meist trotz der hohen steuerlichen Belastung konkurrenzfähig, insbesondere auf größeren Entfernungen und für hochwertige Güter. Die entscheidende Ursache dürfte allerdings darin liegen, daß man eine für den Steuerpflichtigen sehr wohlwollende Erhebungsmethode wählte. Vermutlich wird in vielen Fällen verabsäumt, die als Stempelmarke (auf einem nach dem Transportvorgang unverbindlichen Begleitpapier) vorgeschriebene Fernverkehrssteuer zu entrichten. Sie ist auch statistisch nicht ersichtlich, weil sie in die Sammelpost „Eingänge aus Stempelmarken“ eingeht<sup>1)</sup>. Die tatsächliche Belastung des Fernverkehrs mit Abgaben bleibt daher

<sup>1)</sup> Die in der Finanzstatistik ausgewiesenen Eingänge aus der Beförderungsteuer enthalten daher nicht die Einnahmen aus der ebenfalls als Beförderungsteuer deklarierten Fernverkehrsabgabe. Nur Steuernachforderungen gehen in die Beförderungsteuer ein.

Fiskalbelastung (Steuersätze 1961) und Minimalaufwand für einige Kraftwagentypen bei 20.000 km Jahresleistung und siebenjähriger Lebensdauer

Wagenkategorie Verwendungszweck	Wagenmarke Hubraum ccm/PS	Personenkraftwagen Individualverkehr					Lastkraftwagen		Gewerblicher Nah- u. Fernverkehr Gräf&Stift
		Steyr Fiat 600 633/20	Volkswagen 1.192/34	Opel-Rekord 1.477/50	Mercedes 190 1.897/80	Opel Kapitän 2.493/85	Ford Mercury 6.276/280	Werk-Nah- verkehr Steyr 480 5 t 5.322/95	
<b>Abgaben</b>									
1 Kraftfahrzeugsteuer	300	336	396	480	540	5.400	480	600	600
2 Mineralölabgaben	3.070	3.262	4.221	5.372	5.756	6.897	4.089	4.461	6.692
1 und 2	3.370	3.598	4.617	5.852	6.296	12.297	4.569	5.061	7.292
3 Beförderungsteuer	—	—	—	—	—	—	1.040	30.648 <sup>2)</sup>	62.772 <sup>2)</sup>
4 Versicherungssteuer <sup>3)</sup>	59	80	106	152	152	152	202	238	238
5 Zoll plus Ausgleichsabgabe (1/7) <sup>4)</sup>	202	764	1.079	1.746	1.827	4.000	—	—	—
3 bis 5	261	844	1.185	1.898	1.979	4.152	1.242	30.886	63.010
1 bis 5	3.631	4.442	5.802	7.750	8.275	16.449	5.811	35.947	70.302
<b>Aufwand für</b>									
6 Treibstoff u Öl (o. Abgaben)	3.409	3.652	4.708	5.989	6.393	7.713	6.992	7.564	11.556
7. Bereifung <sup>5)</sup>	700	775	805	1.033	1.033	1.830	6.645	6.645	8.180
8 Service ohne Reparatur <sup>6)</sup>	500	550	800	1.000	1.000	1.300	1.300	1.300	1.500
9. Versicherung (Haftpflicht)	845	1.145	1.510	2.175	2.175	2.175	2.890	3.400	3.400
10. Amortisation (7 Jahre)	4.214	5.229	7.129	11.143	11.414	25.143	19.357	22.171	45.314
6 bis 10	9.668	11.351	14.952	21.340	22.015	38.161	37.184	41.080	69.950
Abgaben plus Aufwand	13.299	15.793	20.754	29.090	30.290	54.610	42.995	77.027	140.252
Abgaben 1 und 2 in % von Inzessamt	25	23	22	20	21	23	11	7	5
Abgaben 1 bis 5 in % von Inzessamt	27	28	28	27	27	30	14	47	50

<sup>1)</sup> 1 248 S Pauschalsteuer und 140 Fernfahrten je 210 S Beförderungsteuer = 29 400 S — <sup>2)</sup> 5 000 km Nahverkehr in 100 Arbeitstagen zu je 5 Verrechnungstunden und 5 t Auslastung ergibt 30 070 S Fracht + 1 805 S Beförderungsteuer. Ferner 15 000 km Fernverkehr bis 130 km durch 200 steuerpflichtige Fahrten mit 8 t Auslastung ergibt 95 523 S Fracht + 56 000 S Beförderungsteuer; das Beförderungsentgelt beträgt insgesamt 188 365 S, davon sind 33% Beförderungsteuer und 4% andere Abgaben. — <sup>3)</sup> 7% der Versicherungsprämie — <sup>4)</sup> Auf 7 Jahre aufgeteilt — <sup>5)</sup> 40 000 km Lebensdauer — <sup>6)</sup> Laut Kundendienstbüchern ohne Materialkosten und Reparaturen

meist hinter dem rechnerischen Wert zurück Um wieviel, kann allerdings nicht festgestellt werden (Übersicht 10).

### Die Abgabenleistung einzelner Fahrzeugkategorien

Wie sich die Abgaben auf die einzelnen Fahrzeuggruppen verteilen, läßt sich nur mit verschiedenen Annahmen und Beschränkungen annähernd ermitteln. Von den Abgaben können nur die Mineralölabgaben und die Kraftfahrzeugsteuer berücksichtigt werden, da die Aufteilung der anderen Steuerleistungen in dieser detaillierten Form nicht möglich ist. Die Aufgliederung der Kraftfahrzeugsteuer ist mit Hilfe der Bestandsstatistik ziemlich genau möglich. Die Mineralölabgaben mußten mittels Annahmen über jährliche Fahrleistung, durchschnittliches Fahrzeuggewicht und spezifischen Treibstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeuge aufgeteilt werden. Grundlagen hierfür lieferten zum Teil eigene Erhebungen des Institutes, zum Teil andere Statistiken des In- und Auslandes sowie gewisse Kombinationen aus diesen Unterlagen. Es wurde bewußt darauf verzichtet, mit Hilfe „plausibler Verteilungsschlüssel“ von den globalen Steuereingängen aus Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölabgaben auf die Teilgrößen zurückzurechnen; eine Methode, die sehr naheliegend ist, der Willkür jedoch zu großen Spielraum läßt. Die Berechnung vom einzelnen

Fahrzeug aus orientiert sich dagegen an technischen Erfahrungssätzen. Eine Kontrolle für deren Richtigkeit besteht immerhin insoweit, als die so errechnete globale Abgabensumme nicht allzuweit von den tatsächlichen Steuereingängen abweichen darf. Allerdings bestehen auch bei dieser Berechnungsart noch Fehlerquellen und die Übereinstimmung könnte zufällig sein, falls etwa zu hoch angesetzte Leistungen einer Gruppe durch zu niedrige einer anderen kompensiert werden. Da aber doch zahlreiche feststehende Grunddaten verwendet werden, dürften die Fehlerquellen nicht allzu groß sein. Der Berechnung wurden die seit 1. Jänner 1961 gültigen Abgabensätze zugrunde gelegt und außerdem angenommen, daß 15% des Kraftwagenbestandes außer Betrieb sind<sup>1)</sup>. Die errechneten Abgabensummen weichen bei der Kraftfahrzeugsteuer nur geringfügig von den um die Steuererhöhung korrigierten Eingängen für 1959 ab, bei den Mineralölabgaben sind sie um 70 Mill. S, d. s. 4% geringer. Dieser Betrag dürfte dem Aufkommen der übrigen Verbraucher entsprechen. Es ist daher anzunehmen, daß die Detailergebnisse mit der Wirklichkeit weitgehend übereinstimmen (Übersicht 12).

Die Abgabenbeiträge der einzelnen Fahrzeuggruppen werden von der Bestandshöhe, dem An-

<sup>1)</sup> Reparaturen, Stillstand, Totalschäden usw.

*Verkehrs- und Steuerleistungen 1959 nach Kraftfahrzeugkategorien zu den seit 1. Jänner 1961 geltenden Steuersätzen*

	Zahl der Kfz <sup>1)</sup>	Fahrleistung		Treibstoffverbrauch	Mineralöl	Abgaben Kfz-Steuer	Insgesamt	Abgabenanteile		
		Mill. km	Mill.					Mineralöl	Kfz-Steuer	Insgesamt
		Mill. km	Mill.	Mill. l	Mill. S	Mill. S	Mill. S	%	%	%
1. Lastkraftwagen (Diesel)	30.891	932	6.244	200	188 0	12 5	200 5	11 0	8 7	10 8
2. Anhänger zu 1 (Diesel)	19.932	315	1.799	14	13 2	—	13 2	0 8	—	0 7
1 und 2	50.823	1.247	8.043	214	201 2	12 5	213 7	11 8	8 7	11 5
3. Spezialfahrzeuge (Diesel)	4.581	116	703	36	33 8	2 1	35 9	2 0	1 5	2 0
4. Spezialfahrzeuge (Benzin)	4.300	43	260	15	28 7	1 9	30 6	1 7	1 3	1 7
5. Lieferwagen bis 1.000 kg Nutzlast (Benzin)	21.995	484	774	53	101 2	2 7	103 9	5 9	1 9	5 6
6. Lastkraftwagen über 1.000 kg Nutzlast (Benzin)	6.587	165	519	29	55 4	1 1	56 5	3 3	0 8	3 1
7. Zugmaschinen ohne Landwirtschaft (Diesel)	5.126	77	497	23	21 6	1 7	23 3	1 2	1 2	1 2
1 bis 7.	93.412	2.132	10.796	370	441 9	22 0	463 9	25 9	15 4	25 1
8. Traktoren Landwirtschaft (Diesel)	89.757	—	—	124	116 6	—	116 6	6 8	—	6 3
9. Omnibusse mit Anhänger (Diesel)	4.061	120	1.148	35	32 9	2 1	35 0	1 9	1 5	1 9
10. Personenkraftwagen mit Anhänger (Benzin)	293.233	4.490	4.995	475	907 3	105 1	1.012 4	53 2	73 4	54 7
11. Motorräder, Roller (Benzin)	270.142	1.905	506	80	152 8	13 9	166 7	9 0	9 7	9 0
12. Mopeds (Benzin)	290.595	1.453	189	29	55 4	—	55 4	3 2	—	3 0
9 bis 12	858.031	7.968	6.007	619	1.148 4	121 1	1.269 5	67 3	84 6	68 6
Insgesamt	1.041.200	10.100	17.634	1.113	1.706 9	143 1	1.850 0	100 0	100 0	100 0

<sup>1)</sup> Abzüglich 15% für Stillstand, Reparaturen usw.

triebsmittel (Dieselöl oder Benzin), dem spezifischen Treibstoffverbrauch, der Fahrleistung und den für die Kraftfahrzeugsteuer maßgeblichen Bemessungsgrundlagen (Hubraum, Gewicht, Nutzlast) bestimmt. Die Fahrzeuggruppen, die auf Grund der Bestandsstatistik gebildet werden konnten, wurden nach steuerlichen Gesichtspunkten und im Hinblick auf die Wegekostenfrage aufgegliedert. Es wurden daher die Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge in Diesel- und Benzinfahrzeuge getrennt, die Zugmaschinen in landwirtschaftliche und andere und die Personalfahrzeuge nach Omnibussen, Personenkraftwagen, Motorrädern und Mopeds unterteilt.

Die Aufteilung der Abgabensumme von 1.850 Mill. S für 1959 zu den seit 1. Jänner 1961 gültigen Steuersätzen ergibt für die Hauptgruppen Güterverkehr, Personenverkehr und Traktoren in der Landwirtschaft Anteile von 25%, 68% und 6%. Es überwiegt somit bei weitem die Abgabenleistung des Personenverkehrs, insbesondere mit Personenkraftwagen, der allein 55% der Steuern erbrachte, es folgen Motorräder (9%), Mopeds (3%) und Omnibusse (2%). Im Straßengüterverkehr stehen Dieselfahrzeuge aller Art mit einem Anteil von 15% an erster Stelle. Die Benzinfahrzeuge sind mit 10% noch verhältnismäßig stark vertreten, hauptsächlich infolge der ständig steigenden Zahl von Lieferwagen (bis rd. 1 5 t Nutzlast), die nahezu ausschließlich im Stadtverkehr und in der Nahzone verwendet werden. Der Anteil der landwirtschaftlichen Traktoren scheint mit knapp 6% relativ hoch zu sein. Man muß jedoch berücksichtigen, daß der Traktor zu einem Allroundfahrzeug wurde, das sehr viel mit Vollast gefahren wird und in der Landwirtschaft nun auch in den Wintermonaten in Betrieb ist.

Da von der Abgabensumme 92% auf die Mineralölabgabe entfallen, weicht deren Gliederung nach Fahrzeugarten von der gesamten Aufteilung nur wenig ab. Die Aufteilung der Kraftfahrzeugsteuer dagegen ergibt andere Anteilsverhältnisse. Personalfahrzeuge sind zu 85% und die Güterfahrzeuge zu 15% am Aufkommen beteiligt. Landwirtschaftliche Traktoren und Zugmaschinen sowie Anhänger aller Art sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit.

Diese Gliederung des Steueraufkommens sagt zwar nichts über die Belastung einzelner Fahrzeuggruppen aus, da die Bezugsgröße des Gesamtaufwandes in diesen Gruppen fehlt; sie gibt jedoch Aufschluß über die Bedeutung der einzelnen Fahrzeugarten am Steueraufkommen und in weiterer Folge über deren Beitrag zu den Wegekosten. So ist es interessant, daß die Diesel-Lastkraftwagen, zu denen der gesamte Schwerverkehr zählt, keinen höheren Beitrag leisten als Motorräder und Mopeds (12%) zusammen. Die Steuerleistung der landwirtschaftlichen Traktoren ist mit 6% halb so hoch, wobei nur ein geringer Teil ihrer Fahrleistung auf Straßen entfällt. Der Individualverkehr trägt mehr als die Hälfte des Steueraufkommens. Diese Anteilsverhältnisse können verkehrspolitisch relevant werden, da es sich de facto um zweckgebundene Abgaben handelt, und der Anteil der einzelnen Gruppen an der Aufbringung auch für die Verwendung mitbestimmend sein kann. Ein typisches Beispiel für verkehrspolitische Entscheidungen dieser Art ist das kürzlich erlassene Wochenendfahrverbot für Lastkraftwagen, welches das Verkehrsbedürfnis der übrigen Verkehrsteilnehmer (in diesem Fall deren Verkehrssicherheit) als wichtiger einstufte als

jenes des Güterverkehrs. Aber auch die Trassenführung, die Frage der Maße und Gewichte für Lastkraftwagen sind Probleme, für deren Lösung der Steuerbeitrag relevant werden kann. Freilich immer nur als eines von vielen Kriterien, die bei derartigen Entscheidungen eine Rolle spielen.

### Steuern und Wegekosten

Die Abgabenleistungen für die Benützung von Straßen und Brücken wurden im Laufe der Verkehrsentwicklung sehr unterschiedlich geregelt. Die Spanne reicht vom „unentgeltlichen“ Benützungsrecht — die Leistungen wurden über allgemeine Steuern erbracht — bis zu den außerordentlich hohen den Verkehr lähmenden Wegegeldern und Mauten im 15. und 16. Jahrhundert<sup>1)</sup>. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Straßenabgaben ziemlich allgemein zweckgebunden, freilich ohne daß die Straßenbenützer eine rechtliche Handhabe hatten, die Verwendung der Abgabeneinnahmen für den Straßenbau zu erzwingen. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen sank ab Mitte des 19. Jahrhunderts das Interesse an den Straßen. Mit dem Niedergang des Straßenverkehrs wurde es auch praktisch unmöglich, für die Benützung der Straßen Steuern einzuheben. Als sich das Kraftfahrzeug zu einem vollwertigen Verkehrsmittel entwickelt hatte, änderte sich jedoch die Situation wieder grundlegend. Im Laufe der letzten Jahrzehnte kristallisierten sich zwei Probleme heraus: Wie soll der Finanzbedarf für den unbestritten notwendigen Straßenbau gedeckt werden und wie soll das Problem des Wettbewerbes der Verkehrsmittel, insbesondere zwischen Schiene und Straße, verkehrspolitisch gelöst werden. Beide Fragen werden überwiegend stark interessengebunden behandelt, da ihre Lösung entscheidend in die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Gruppen eingreift. Hier sollen diese Probleme nur soweit besprochen werden, als sie mit dem Thema zusammenhängen.

#### Erhaltung der Verkehrswege durch die Benützer

Die wichtigste und nahezu allgemein anerkannte Forderung zur Regelung des Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße ist: gleiche ökonomische Voraussetzungen für beide Konkurrenten. Nur unter dieser Bedingung ist ein Wettbewerb auf der Grundlage marktwirtschaftlicher Prinzipien mit dem Ziele möglich, die volkswirtschaftlich

rationellste Verkehrsbedienung zu erreichen. Eine Voraussetzung für „gleiche Startbedingungen“ ist die Erhaltung und der Bau der Verkehrswege durch die jeweiligen Benützer. Bei den Bahnen ist diese Forderung erfüllt, da Weg und Verkehrsmittel unter einer Leitung stehen. Im Straßenverkehr jedoch bestehen große Schwierigkeiten, da die gemeinsame Betriebsführung fehlt und eine Vielzahl voneinander unabhängiger Betriebsführungen mit sehr unterschiedlichen Fahrzeugen eine Kostenzurechnung erfordert. Außerdem ist die Straße im Gegensatz zur Schiene ein jedermann zugängliches Gemeingut, woraus sich weitere Zurechnungsprobleme ergeben. Gelingt jedoch die Kostenaufteilung und deckt der Straßenverkehr seine anteiligen Kosten, dann hat er in Österreich alle Voraussetzungen für die kostengemäße Eigenwirtschaftlichkeit erreicht, während die Bahn noch durch eine Reihe verkehrspolitischer Auflagen, wie Betriebs-, Beförderungs- und Fahrplanpflicht, Tarifsübsventionierungen usw., im Wettbewerb gehemmt ist. Die Abgeltung der echten gemeinwirtschaftlichen Lasten durch den Staat setzt sich jedoch immer mehr durch und die Tarifreformen der letzten Jahre geben den Bahnen allmählich auch die notwendige Tarifautonomie. Eine Straßenkostenrechnung unter dem Gesichtspunkt der Eigenwirtschaftlichkeit ist daher zeitgemäß, auch wenn zunächst mangels genügender statistischer Unterlagen nur grobe Größenvorstellungen gewonnen werden können.

Zwei Fragen sind vor allem zu beantworten: In welchem Ausmaß soll der motorisierte Straßenverkehr die Straßenkosten tragen und wie soll diese finanzielle Last auf die Kraftfahrzeuge aufgeteilt werden?

Die Literatur über die Wegekostenrechnung und aller damit zusammenhängenden Fragen ist infolge der großen Zahl der Interessenten (Straßen, Bahn, Verwaltung und Wissenschaft) bereits sehr umfangreich. Die Abhandlungen leiden jedoch zum Teil darunter, daß sie interessengebunden sind, zum Teil unter der ständig wachsenden Komplizierung der Berechnungsmethoden. So dürfte der Versuch, die Straßenkosten nach dem Nutzen aufzugliedern, der den einzelnen Gruppen aus der Benützung der Straße erwächst, in der Praxis zu keinem brauchbaren Ergebnis führen. Nutzenüberlegungen sind selbst auf statistisch fundierteren Gebieten wenig geeignete Verteilungsschlüssel. Versucht man eine Straßenkostenrechnung mit betriebswirtschaftlichen bzw. erwerbswirtschaftlichen Methoden als Vermögen-Aufwandrechnung, so scheidet man an der Bewertung, die sich für das Straßennetz nicht

<sup>1)</sup> Vergl. P. Hassler, „Das Problem der Straßenkostenrechnung“, Wien 1957, S. 6 f.

durchführen läßt; zumindest nicht als brauchbare Kostenrechnung. Aus den gleichen Gründen scheint es vergeblich zu sein, den Kapitalwert des überlieferten Straßennetzes, die sogenannte „legacy of the past“ einzubeziehen. Für die Verteilung der anteiligen Straßenkosten auf die einzelnen Fahrzeuge werden die Betriebskosten als Verteilungsschlüssel vorgeschlagen. Abgesehen davon, daß die zugrunde liegende Behauptung, zwischen Kostenaufwand und Nutzen bestehe eine positive Korrelation, für weite Bereiche des Kraftfahrzeugverkehrs nicht zutrifft, dürfte es verwaltungsmäßig gar nicht möglich sein, derart komplizierte, mehr oder weniger dem Fahrzeughalter anheimgestellte Bemessungsgrundlagen anzuwenden. Noch komplizierter ist die Methode der „unterschiedlichen Ersparnisse“ (Bemessungsgrundlage wird die Betriebskosteneinsparung durch Verbesserung der Straße) oder die „Space-Time“-Theorie<sup>1)</sup>.

Den meisten dieser Methoden liegen Nutzenüberlegungen zugrunde, also Bemessungsgrundlagen, die mit der Verursachung der Straßenkosten in keinem Zusammenhang stehen. Die Forderung war jedoch: gleiche ökonomische Startbedingungen, d. h. möglichst exakte Zuteilung der tatsächlich verursachten Kosten ohne Rücksicht auf den subjektiven Nutzen, der letztlich erst eine Folge wirtschaftlicher Leistung ist. Die steuerliche Belastung soll also der Kostenverursachung möglichst entsprechen. Dies ist auch im Interesse einer leistungsgebundenen Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße erforderlich, die nur über eine neutrale Besteuerung zu erreichen ist.

Die kausale Berechnungsmethode, die vorwiegend auf technischen, mit den Straßenkosten zusammenhängenden Meßgrößen basiert, scheint dafür geeigneter zu sein. Allerdings kommt auch sie zu keinen exakten Lösungen, da sich der Zusammenhang zwischen diesen technischen Größen und den Straßenkosten nicht einwandfrei feststellen läßt. Außerdem besteht auch hier die Gefahr komplizierter Methoden, die für die Praxis unbrauchbar sind. Man muß sich daher, um überhaupt Größenvorstellungen zu gewinnen, mit einer Kombination von feststellbaren technischen Zusammenhängen, Schätzungen und gewissen Nutzenüberlegungen begnügen.

<sup>1)</sup> Eine gute Zusammenstellung der verschiedenen Methoden bieten: G. Vogel, „Grenzen der Koordinierung der Verkehrsmittel“, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg. 1953, Heft 2, sowie H. Otto und R. Krause „Verkehrs- und finanzpolitische Aspekte zur fiskalischen Belastung von Kraftfahrzeugen und Kraftverkehr“, Sonderheft 45 des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung, Berlin 1959.

### *Der Anteil des motorisierten Straßenverkehrs an den Wegekosten*

In welchem Ausmaß soll der motorisierte Straßenverkehr die Kosten des Straßenbaues und der Straßenerhaltung — die Wegekosten — tragen? Die Straße dient nicht nur den Motorfahrzeugen, sondern auch anderen Verkehrsteilnehmern, wie vor allem Fußgängern, Radfahrern, Pferdefuhrwerken und Handfahrzeugen.

Neben der Nutzung durch den einzelnen Verkehrsteilnehmer entsteht auch eine „gesellschaftliche Nutzung“, die aber unseres Erachtens vernachlässigt werden kann. Denn obwohl die Straße Gemeingut ist, unterscheidet sich ihr Nutzungscharakter prinzipiell nicht von dem des Schienenweges, insbesondere wenn er sich in der Hand des Staates befindet. Die Argumentation, daß die Straße den wirtschaftlichen und militärischen Interessen der Gesellschaft dient, trifft im gleichen Ausmaß für die Schiene zu. Die Höhe dieses Nutzens für die Allgemeinheit ist je nach den verkehrsgeographischen, wirtschaftsstrukturellen oder auch jeweiligen militärischen Verhältnissen verschieden; einmal wird die Straße, das andermal die Schiene bedeutsamer sein. Das unterschiedliche Ausmaß feststellen zu wollen, ist ein hoffnungsloses Bemühen.

Es bleibt somit nur die Gruppe der übrigen Straßenbenützer zu berücksichtigen. Wie groß ihr Anteil am Verkehr ist, wird regional und auch in den einzelnen Straßenkategorien sehr verschieden sein. Vor dem Krieg hätte man auch den regionalen Faktor (nach Bundesländern) bedenken müssen, infolge der allgemein fortschreitenden Motorisierung dürfte es sich jedoch jetzt erübrigen. Die Straßenkategorie dagegen ist von entscheidender Bedeutung. Bis zu einem gewissen Grad spiegelt die Trennung in Autobahn, Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen auch siedlungsbedingte Bestimmungsfaktoren wider.

Für die Bestimmung des Anteiles der Nichtmotorisierten bei den einzelnen Straßenkategorien gibt es keine Meßgrundlagen. In Deutschland versuchte man die Mehrkostenmethode anzuwenden. Die Straßenbaukosten vor dem ersten Weltkrieg (1913), als der Kraftverkehr noch bedeutungslos war, wurden mit den gegenwärtigen verglichen und die Differenz dem Kraftfahrzeugverkehr angerechnet. Dies stößt auf nahezu unüberwindbare statistische Schwierigkeiten und auf den grundsätzlichen Einwand, daß man nur schwer beurteilen kann, wie sich das Straßenwesen ohne Kraftfahrzeug, aber

unter sonst gleichen wirtschaftlichen Wachstumsbedingungen entwickelt hätte

Auch andere „exakte“ Methoden<sup>1)</sup> scheitern daran, daß es unmöglich ist, diesen komplexen Transportvorgang statistisch und mathematisch genau zu erfassen. In der vorliegenden Untersuchung wird versucht, auf Grund des Bedeutungswandels der Straße für die einzelnen Straßenbenutzer, ihren Anteil an den Wegekosten zu schätzen.

Wie sehr sich die Bedeutung der Straße für Wirtschaft und Gesellschaft ändert, äußert sich nicht allein in der steuerlichen Belastung seiner Benutzer (Erleichterungen im „Eisenbahnzeitalter“, Erhöhungen seit der Motorisierung), sondern auch in einem Wandel der Bedeutung der Straße für die einzelnen Benutzer. Der Extremfall Autobahn zeigt dies am deutlichsten; sie dient ausschließlich dem Kraftfahrzeug und hat für die übrigen Straßenbenutzer jede Bedeutung verloren; sie ist ein Gegenstück zur Schiene und kann wie diese nur noch von einem Verkehrsmittel benutzt werden<sup>2)</sup>. Die übrigen Straßen stehen zwar jedermann offen, sind jedoch zu einem Großteil, wie die Bundesstraßen und stark frequentierten Landesstraßen, weder für Fußgänger noch Radfahrer geeignete Verkehrswege. Ihre Benützung ist für beide gefahrvoll, durch Staub und Auspuffgase lästig und ungesund, und im Falle einer modernen, dem Kraftfahrzeug dienenden Straßenführung auch zeitraubend. Von den Stadtstraßen ist ein Teil der Straßenverkehrsfläche dem Fußgänger überhaupt unzugänglich, außerdem sind die Gefahrenquellen für Fußgänger wie Radfahrer noch größer als auf den Überlandstraßen. Die Straßen sind somit zwar rechtlich allgemein nutzbar, praktisch aber für große Teile der Bevölkerung von geringerem Wert, da die Verkehrsfläche einseitig dem anders gearteten Bedarf des motorisierten Verkehrs angepaßt ist. Der Charakter der Straße nähert sich immer mehr jenem der Schiene, heute schon ist sie zu weiten Teilen fast ausschließlich Verkehrsweg des Kraftfahrzeuges.

Die Folgerung aus diesem Bedeutungswandel der Straße für die einzelnen Benutzer ist zunächst die Einbeziehung bestimmter Teile der Straßen-

kosten in die Betriebskosten des Kraftfahrzeuges. Der Hinweis, die Straße sei Allgemeingut und die Kosten seien daher aus allgemeinen Steuermitteln zu tragen, ist nicht aufrecht zu halten. Weiters ergeben sich aus diesem Funktionswandel Anhaltspunkte für den Anteil des motorisierten Straßenverkehrs an den Wegekosten. Folgende Werte scheinen vertretbar zu sein, wobei zum Vergleich ähnliche deutsche Schätzungen angegeben werden (Übersicht 13).

	Institutsschätzung für Österreich <sup>1)</sup>			Deutsche Schätzung <sup>2)</sup>
	Erhaltung	Bau <sup>3)</sup>	Insgesamt 1959 <sup>4)</sup>	
	%			
Autobahnen	94	94	94	96
Bundesstraßen	85	94	93	94
Landesstraßen	75	85	81	73 <sup>2)</sup>
Gemeindestraßen	57	66	61	50 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Ohne Verwaltungskostenanteil — <sup>2)</sup> Zusammengestellt bei W. Dreskornfeld, a. a. O., S. 26. Die deutschen Vergleichszahlen sind ein Mittel aus Landesstraßen I. Ordnung und II. Ordnung (80% und 63%) sowie für die Gemeindestraßen ein Mittel aus Landesstraßen II. Ordnung (sie gleichen vielfach unseren Gemeindestraßen) und Gemeindestraßen (65% und 35%). — <sup>3)</sup> Zu den Baumaßnahmen zählen nicht nur Neubauten, sondern auch Ausbau, Frostsanierung usw. —

<sup>4)</sup> Die Anteile für „Insgesamt“ hängen vom jeweiligen Verhältnis der Aufwendungen für Erhaltung zu denen für Straßenbau ab und ändern sich daher jährlich.

Die Gliederung könnte, wie dies in Deutschland versucht wurde, noch verfeinert werden, so z. B. in Erneuerung, Ausbau, Neubau usw., doch wären daraus kaum viel exaktere Ergebnisse zu erwarten. Die Anteile des motorisierten Verkehrs an den Erhaltungskosten sind niedriger als die am Bau. Der Straßenbau wird nahezu ausschließlich dem Bedarf des Kraftfahrzeugverkehrs angepaßt, während die Erhaltung von Gemeindestraßen und einigen Landesstraßen, die von den Kraftfahrzeugen weniger benutzt werden, auch im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Die sinkenden Anteile von der Autobahn bis zur Gemeindestraße erklären sich aus der zunehmenden Bedeutung der aufgezählten Straßenkategorien für die übrigen Straßenbenutzer. Die Autobahn ist für sie ohne Nutzen, die Gemeindestraßen aber, insbesondere auf dem Land, sind auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer notwendig und werden oft ihrem Bedarf angepaßt. Wenn trotzdem der Anteil der Kraftfahrzeuge auf 65% geschätzt wurde, dann beruht dies auf der Erfahrung, daß eine Gemeindestraße alten Typs auch durch wenige Kraftfahrzeuge stark beschädigt wird, in einem Maße, wie es durch die übrigen Benutzer einschließlich der Pferdefuhrwerke und landwirtschaftlichen Geräte nicht

<sup>1)</sup> Vergl. E. Kauer, „Die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Straßen in der Schweiz und der Kostenbeitrag des privaten Motorfahrzeugverkehrs“

<sup>2)</sup> Der Einwand, die Autobahn sei jedem, der ein Kraftfahrzeug besitzt, zugänglich, während der Schienenweg nur einer Besitzergruppe gehört, ist rein formal. Verkehrswirtschaftlich relevant ist nur die uneingeschränkte Benutzung eines Verkehrsweges für den Transportvorgang; und dies ist bei der Schiene, infolge der gesetzlichen Verpflichtungen zu einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, der Fall.

Anteile<sup>1)</sup> des motorisierten Straßenverkehrs an den Wegekosten 1959

	Insgesamt Mill S	Erhaltung davon Kfz-Verkehr		Insgesamt Mill S	Baumaßnahmen davon Kfz-Verkehr		Insgesamt Mill S	Erhaltung + Baumaßnahmen davon Kfz-Verkehr		
		Anteil %	Mill S		Anteil %	Mill S		Anteil in % mit Aufschlag <sup>1)</sup>	Anteil in % ohne Aufschlag	Mill. S mit Aufschlag
Autobahn	8 9 <sup>2)</sup>	100	8 9	713 1 <sup>3)</sup>	100	713 1	722 0	100	94	722 0
Bundesstraßen	224 2 <sup>4)</sup>	90	201 8	994 6 <sup>5)</sup>	100	994 6	1 218 8	98	93	1 196 4
Landesstraßen	329 2	80	263 4	436 2	90	392 6	765 4	86	81	656 0
Gemeindestraßen <sup>6)</sup>	376 0	60	225 6	383 0	70	268 1	759 0	65	61	493 7
	938 0	75	699 7	2 526 9	94	2 368 4	3 465 2	89	84	3 068 1

<sup>1)</sup> Einschließlich eines Aufschlages von 6% für Verwaltung Polizei, Verkehrssicherung usw. in Höhe von 180 Mill. S. Die Höhe der prozentuellen Anteile für „Insgesamt“ hängt vom jeweiligen Verhältnis der Aufwendungen für Erhaltung zu denen für Straßenbau auf und ab und ändert sich daher jährlich. — <sup>2)</sup> Rechnungsschluß 1959, Kap. 21/2/1/2 und 21/2a. — <sup>3)</sup> Kap. 21/7/1. — <sup>4)</sup> Kap. 21/2/1/1 und 21/4/1, 21/5. — <sup>5)</sup> Kap. 21/2/2. — <sup>6)</sup> Die Trennung der Gemeindeausgaben (ohne Wien) in Erhaltung und Baumaßnahmen wurde geschätzt.

der Fall ist<sup>1)</sup>, und jeder Neubau oder Umbau vorwiegend den Kraftfahrzeugen zugute kommt

Der Kraftfahrzeugverkehr hat außer den Straßenkosten auch einen Teil der Verwaltungskosten für Polizei, Gendarmerie, Planung usw. zu tragen. Für das Jahr 1959 wurde ein Anteil von 180 Mill. S. geschätzt, dies sind 15% der entsprechenden Budgetposten in Höhe von 1.200 Mill. S. und 6% der errechneten Straßenkosten. Da die anteiligen Verwaltungskosten laufend nur sehr schwer erfaßt werden können (vielfach gehen diese Aufwendungen in anderen Positionen unter), ist es angezeigt, über mehrere Jahre den reinen Wegekosten einen festen Prozentsatz zuzuschlagen. Es wurden daher die obigen Kostenanteile durchlaufend um 6% erhöht (Übersicht 13).

Der durchschnittliche Gesamtanteil an den Straßenkosten hängt von den effektiven Aufwendungen für die einzelnen Straßenkategorien ab und schwankt daher jährlich. Nehmen die Ausgaben für Landes- und Gemeindestraßen stärker zu als für Bundesstraßen (an denen der Anteilsatz sehr hoch ist), dann sinkt der prozentuelle Anteil des motorisierten Straßenverkehrs an den Wegekosten. Für das Jahr 1959 ergibt sich ein relativ hoher Anteil von 89% mit und 84% ohne Verwaltungskosten. In der Bundesrepublik Deutschland beträgt der Anteil nur 60%, da die jeweiligen Aufwendungen für Landes- und Gemeindestraßen rund dreimal so hoch sind wie für Bundesstraßen<sup>2)</sup>; in Österreich sind die Relationen gerade umgekehrt. Bei einer gleichen Aufwandsstruktur wie in Deutschland würde der Anteil von 89% auf 78% sinken.

Wenn dieser Kostenaufgliederung auch jede Stütze durch Zahlenmaterial fehlt, so dürfte sie sich doch innerhalb relativ geringer Fehlergrenzen halten. Dies gilt vor allem für die Autobahnen und Bundesstraßen, wo der Fehler vom Gesichtspunkt

<sup>1)</sup> Traktoren und Zugmaschinen zählen zu den Kraftfahrzeugen.

<sup>2)</sup> W. Dreskornfeld, a. a. O., S. 48, Tabelle 2 b

der Kostenverursachung — der gesellschaftliche Nutzen wurde ausgeschaltet — nur einige Prozent betragen kann. Bei den Landes- und noch mehr bei den Gemeindestraßen sind wohl größere Abweichungen möglich, da sich die Bedeutung der Verkehrswege für die einzelnen Verkehrsteilnehmer nicht so eindeutig festlegen läßt. Aber selbst wenn man den Anteilsatz der Kraftfahrzeuge an den Wegekosten für Gemeindestraßen halbiert (von 65% auf 33%), dann sinkt die gesamte Zurechnung an Wegekosten für den motorisierten Straßenverkehr nur um 8%-Punkte auf insgesamt 78%. Nimmt man den effektiven Aufwand eines Jahres, dann wirken sich Fehler im Bereich der Gemeindestraßen weniger aus, da das Gemeindebudget nur rund 20% des gesamten Straßenbudgets ausmacht.

## Die Verteilung der Straßenkosten auf die einzelnen Kraftfahrzeugkategorien

Wenn das Wettbewerbsproblem nach marktwirtschaftlichen Prinzipien gelöst werden soll, müssen die anteiligen Straßenkosten in die Betriebskosten der Kraftfahrzeuge eingehen. Diese sind daher auch auf die einzelnen Fahrzeugkategorien aufzuteilen, wobei der Verteilungsschlüssel das Ausmaß, wie die einzelnen Fahrzeuge die Straßenkosten verursachen, wiedergeben soll. (Die Größe des subjektiven Nutzens wurde bereits früher als Verteilungsschlüssel abgelehnt.) Die Berechnung kann nur für große Fahrzeuggruppen erfolgen, wie auch die Bahnen nur für große Einheiten Selbstkosten festzustellen vermögen.

Als Verteilungsschlüssel, nach welchem die Straßenkosten — im Sinne einer Erfolgsrechnung — aufzuteilen sind, kommen verschiedene Grundlagen in Frage. Welche gewählt werden soll, ist kein leicht zu lösendes Problem, da die Straßenabnutzung von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt wird. Als wichtigste sind zu nennen: Gewicht und Bauart des Fahrzeuges, Geschwindigkeit, Fahrleistung, Fahrtech-

nik, Straßenuntergrund, Bodenbewegung, Witterung, Baumaterialien, Bautechnik, Bauausführung usw. Der technisch-physikalische Zusammenhang zwischen diesen Faktoren und den Straßenkosten ist jedoch noch nicht genügend geklärt. Versuche mit Schwerverfahrzeugen (*Lahrer-Versuch* in Deutschland und *Washo Road Test* in den USA) haben nach der vorläufigen Auswertung ergeben, daß die Erhaltungskosten von schweren Straßen durch die Verkehrslast nur wenig beeinflusst werden, wogegen die Häufigkeit der Durchgänge (an einer Beobachtungsstelle) stärker in Erscheinung tritt. Dies trifft allerdings nur für schwere Straßen zu, bei leichteren Bauausführungen sind erfahrungsgemäß hohe Transportlasten für die Abnutzung von größerer Bedeutung. Der Einfluß und die finanziellen Auswirkungen werden jedoch vielfach überschätzt<sup>1)</sup>.

Für den Neubau und Ausbau von Straßen ist der Schwerverkehr bestimmend. Die Mächtigkeit des Unterbaues und die Güte des Belages sind auf hohe Lasten zugeschnitten und der Leichtverkehr würde diese Qualität nicht benötigen. Aber auch hier wird der Einfluß überschätzt. Auf Grund sehr eingehender Untersuchungen von *R. Ruckli*<sup>2)</sup> wirkt sich das Gewicht der Verkehrslast nur auf die Tragschicht (Unterbau) aus, die bei entsprechender Güte auch einen leichteren Belag ermöglicht. Die Aufwendungen für Tragschicht und Belag sind aber nur ein Teil der Kosten für Landerwerb, Erdbewegungen, Kanalisation, Kunstbauten, Aufbau der Fahrbahn, Sicherungsvorrichtungen usw. Eine Verstärkung von Tragschicht und Belag wirkt sich daher in den Gesamtkosten nicht stark aus. *Ruckli* kommt für die Schweiz zu dem Ergebnis, daß von den Kosten für Straßenerhaltung nur 25% von der

<sup>1)</sup> So wird auf die Frostaufbrüche hingewiesen, deren Schäden durch den Schwerverkehr verstärkt werden. Dies ist richtig, man vergißt aber, daß die frostgefährdete Straße auch für den Leichtverkehr allein frostsicher erneuert werden müßte, da der durch den Leichtverkehr verursachte Schaden zwar geringer ist, aber doch über jener Grenze liegt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit noch tragbar ist. Ähnliches gilt für schlechte Straßen, die grundsätzlich auch für das Leichtfahrzeug infolge der rasch zunehmenden Verkehrsdichte zu schlecht sind; sie müßten auch unabhängig von der sicher größeren Schadensverursachung durch das Schwerverfahrzeug erneuert werden.

<sup>2)</sup> *R. Ruckli*, „Der Einfluß der Verkehrslasten auf die Straßenkosten“ in Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaften und Verkehrspolitik, Jg. 1950, Heft 4. Die Studie ist eine Antwort auf eine Untersuchung von *H. Meyer*, Jg. 1950, Heft 1, der gleichen Schriftenreihe über „Die kostengerechte Fiskalbelastung des Motorfahrzeugverkehrs — ein aktuelles verkehrswirtschaftliches Problem“, in der *Meyer* die Brutto-Tonnen-Kilometer (*b-t-km*) als entscheidende Bemessungsgrundlage verwendet.

Brutto-Tonnen-Kilometerleistung abhängen und die Kosten für den Neubau oder Ausbau durch den Schwerverkehr um 5% bis 6% erhöht werden<sup>3)</sup>. Hinsichtlich der verwendeten Methode wird auf die Publikation verwiesen, da die sehr detaillierten Berechnungen hier nicht wiedergegeben werden können.

Die Ergebnisse *Ruckli's* können nach einigen Korrekturen, die sich aus der unterschiedlichen Straßenqualität ergeben, auf österreichische Verhältnisse übertragen werden. Es wird davon ausgegangen, daß mit zunehmender Straßenqualität die Bedeutung der Verkehrslast für die Straßenkosten abnimmt und dafür die Fahrleistung der Fahrzeuge (*km*) als Bemessungsgrundlage wichtiger wird. Unter den Erhaltungskosten fallen die Anteile des Brutto-Tonnen-Kilometer-Schlüssels von 50% bei ländlichen Gemeindestraßen auf 10% bei der Autobahn. Von den Aufwendungen für Ausbau und Neubau werden zu Lasten des Schwerverkehrs zwischen 5% (Autobahn) und 20% (ländliche Gemeindestraßen) abgezogen und der Rest nach Fahrkilometern verteilt (Übersicht 14). Auf Grund der Aufwendungen 1959 werden von den 3.068 Mill. S anteiligen Wegekosten 84% nach Fahrkilometern zugeteilt.

Die Verwendung der Fahrkilometer als Bemessungsgrundlage kann als eine Art Benützungsbüher mit Zeitfaktor betrachtet werden. Sie ist im Prinzip ähnlich der Mineralölsteuer eine Beitragsleistung im Ausmaß der Benützung (nicht Abnutzung). Nur für Zweiräder sind gewisse Korrekturen erforderlich.

Die Verkehrsleistungen der einzelnen Fahrzeuggruppen und die dafür verwendeten Grundlagen wurden bereits früher besprochen. Die Durchschnitte aus den verschiedenen Fahrzeuguntergruppen (z. B. Lastkraftwagen: leicht, mittel, schwer) ergeben für die wichtigsten Hauptgruppen folgende Werte; je Fahrzeug (abgerundet):

Diesel-Lastkraftwagen	30 000 km	200 000 b-t-km
Benzin-Lastkraftwagen	23 000 km	45 000 b-t-km
Zugmaschinen (ohne Landwirtschaft)	15 000 km	97 000 b-t-km
Omnibusse	30 000 km	283 000 b-t-km
Personenkraftwagen	15 000 km	17 000 b-t-km
Motorräder	7 000 km	1 873 b-t-km
Moped	5 000 km	650 b-t-km

<sup>3)</sup> Erwähnenswert ist, daß die modernen Straßenbaumaschinen oft 15 t bis 20 t (z. B. Walzen) wiegen und daher schon ihretwegen Straßen und Brücken entsprechend fundiert sein müssen.

Übersicht 14

Prozentuelle und absolute Aufgliederung der dem motorisierten Straßenverkehr anrechenbaren Wegekosten 1959<sup>1)</sup> nach Fahrkilometern und Brutto-Tonnen-Kilometern

	Prozentuell				Insgesamt	Absolut (1959) (Erhaltung+Baumaßnahmen)			Schwer- verkehr <sup>2)</sup>
	Erhaltung nach km	b-t-km	Baumaßnahmen <sup>3)</sup> nach km	Schwer- verkehr <sup>2)</sup>		km	davon nach b-t-km	Mill S	
Autobahn	90	10	95	5	722 0	685 4	0 9	35 7	
Bundesstraßen	75	25	90	10	1 196 4	1 046 4	50 5	99 5	
Landesstraßen	60	40	85	15	656 0	491 8	105 4	58 9	
Gemeindestraßen (ohne Wien)	50	50	80	20	367 5	237 8	93 8	36 0	
Wien	80	20	95	5	126 2	114 2	7 6	4 4	
Insgesamt <sup>4)</sup>	63	37	90	10	3 068 1	2 575 4	258 2	234 5	

<sup>1)</sup> Einschließlich eines Aufschlages von 6% für Verwaltung usw. in Höhe von 180 Mill S — <sup>2)</sup> Jener Teil der Baukosten der durch den Schwerverkehr verursacht wird, muß diesem ganz angelastet werde; als Berechnungsgrundlage dient die Untersuchung von *Ruckli* (siehe Literaturhinweis). Die verbleibenden Kosten können nach Fahrkilometern aufgeteilt werden — <sup>3)</sup> Lastkraftwagen, Spezialfahrzeuge, Zugmaschinen, Omnibusse, Anhänger — <sup>4)</sup> Auf Grund der Aufwendungen 1959. Die Anteile an den Gesamtaufwendungen betragen in obiger Reihenfolge: 14%, 8%, 7% und 8%.

Von den Zweirädern wurden die Mopeds ausgeschieden, da sie gleich den Fahrrädern, den Straßenbau und die Erhaltung nur minimal beeinflussen. Ihr Beitrag, den sie durch die Mineralölabgaben leisten, dürfte über ihren Kostenanteil hinausgehen. Für Motorräder und Roller gilt ähnliches. Das im Durchschnitt relativ geringe Bruttogewicht sowie der geringe Raumbedarf des Einzelfahrzeuges und damit seine geringe Bedeutung für den Straßenaufwand rechtfertigen es, sein Anteilsgewicht am Kraftfahrzeugbestand zu reduzieren. Es wurde auf ein Fünftel gesenkt.

Die Aufgliederung der Straßenkosten 1959 ergibt nach dem gewählten Verteilungsschlüssel, daß die

Hauptlast (66%) auf den Leichtverkehr entfällt. Darunter fallen Personenkraftwagen, Motorräder und Lieferwagen bis 1 t Nutzlast. Den Anteilen der Gruppen Leicht- und Schwerverkehr in Höhe von 66% und 34%, steht ein Verhältnis der Fahrleistung von 75% und 25% und der Brutto-Tonnen-Kilometer von 34% und 66% gegenüber. Da bei dieser Berechnung die Kostengliederung in erster Linie von der Fahrleistung bestimmt wird und weniger vom Gewicht, begünstigt sie den Schwerverkehr. Dieser Umstand ist für die folgende Gegenüberstellung der Soll-Kostengliederung bzw. Soll-Steuerleistung mit der Ist-Steuerleistung bedeut-

Übersicht 15

Aufgliederung der dem motorisierten Straßenverkehr zugeteilten Wegekosten<sup>1)</sup> 1959 nach Fahrkilometern und Brutto-Tonnen-Kilometern der einzelnen Kraftfahrzeugkategorien

	Insgesamt		Autobahn		Bundesstraßen		Landesstraßen		Gemeinde ohne Wien		Wien	
	km	b-t-km	km	b-t-km	km	b-t-km	km	b-t-km	km	b-t-km	km	b-t-km
Lastkraftwagen (Diesel)	337 42	225 77	89 80	20 26	137 09	74 12	64 42	71 59	31 15	54 54	14 96	5 26
Anhänger dazu	113 32	65 08	30 16	5 83	43 04	21 36	21 63	20 65	10 46	15 73	5 03	1 51
Spezialkraftfahrzeuge (Diesel)	41 21	25 36	10 97	2 29	16 74	8 33	7 87	8 03	3 80	6 12	1 83	0 59
Spezialkraftfahrzeuge (Benzin)	15 44	9 26	4 11	0 83	6 28	3 05	2 95	2 93	1 42	2 24	0 68	0 21
Lastkraftwagen-Lieferwagen bis 1 000 kg (Benzin)	175 15	11 61	46 61	0 04	71 16	2 27	33 44	4 74	16 17	4 22	7 77	0 34
Lastkraftwagen über 1 000 kg Nutzlast (Benzin)	59 25	18 80	15 77	1 67	24 07	6 14	11 31	5 98	5 47	4 57	2 63	0 44
Zugmaschinen ohne Landwirtschaft	28 33	18 02	7 54	1 62	11 52	5 94	5 41	5 70	2 61	4 34	1 25	0 42
Omnibusse mit Anhänger	43 79	41 42	11 66	3 73	17 79	13 62	8 36	13 13	4 04	9 98	1 94	0 96
Personenkraftwagen	1 622 63	75 62	431 83	0 26	659 29	14 78	309 81	30 87	149 76	27 48	71 94	2 23
Motorräder Roller <sup>2)</sup>	139 07	1 55	37 01	0 01	56 51	0 30	26 55	0 63	12 84	0 56	6 16	0 05
Insgesamt	2 575 61	492 49	685 46	36 54	1 046 49	149 91	491 75	164 25	237 72	129 78	114 19	12 01
	3 068 10		722 00		1 196 40		656 00		367 50		126 20	

<sup>1)</sup> Einschließlich eines Aufschlages von 6% für Verwaltung usw. in Höhe von 180 Mill S — <sup>2)</sup> 20% der tatsächlichen Verkehrsleistung

Übersicht 16

Gliederung der anteiligen Wegekosten<sup>1)</sup> nach Leicht- und Schwerverkehr

	Leichtverkehr <sup>2)</sup>		Schwerverkehr <sup>3)</sup>		Insgesamt Mill S
	Mill S	Anteil %	Mill S	Anteil %	
Erhaltung und Bau- maßnahmen					
Autobahn .....	515 76	71 4	206 24	28 6	722 00
Bundesstraßen .....	804 31	67 2	392 09	32 8	1 196 40
Landesstraßen .....	406 04	61 9	249 96	38 1	656 00
Gemeinde ohne Wien	211 03	57 4	156 47	42 6	367 50
Wien .....	88 49	70 1	37 71	29 9	126 20
Insgesamt .....	2 025 63	66 0	1 042 47	34 0	3 068 10
davon					
Erhaltung .....	420 85	60 1	278 85	39 9	699 70
Baumaßnahmen	1 604 78	67 8	763 62	32 2	2 368 40

<sup>1)</sup> Einschließlich eines Aufschlages von 6% für Verwaltungskosten usw (180 Mill. S).

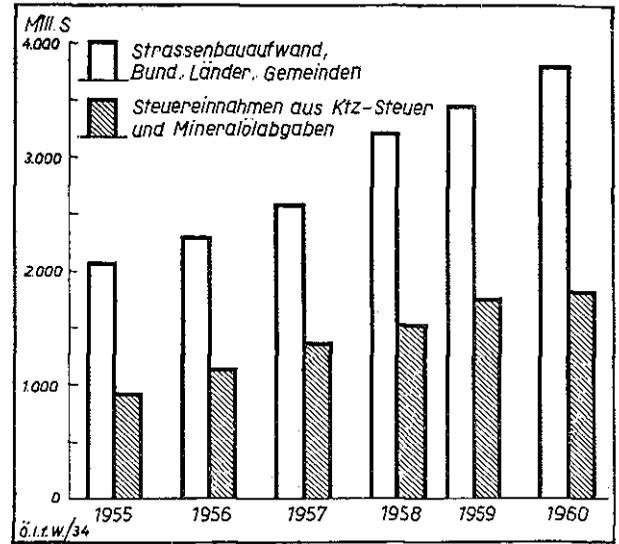
<sup>2)</sup> Personenkraftwagen, Motorräder, Roller, Lastkraftwagen-Lieferwagen bis 1 000 kg Nutzlast — <sup>3)</sup> Ohne Traktoren und Zugmaschinen in der Landwirtschaft

Vergleich der Straßenkosten und Steuerleistung

Von den bereits besprochenen Steuerleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs kann nur jener Teil den Wegekosten gegenübergestellt werden, der den Charakter einer Sonderabgabe hat. Das sind also Leistungen, denen andere vergleichbare Produktionsmittel nicht unterworfen sind. Dies trifft auf alle Fälle für die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölabgaben (Steuer plus Zuschlag) zu. Die Beförderungsteuer ist, wie dargelegt wurde, ein Ersatz für die Umsatzsteuer und konnte nur in einem über den Umsatzsteuersatz hinausgehenden Ausmaß als Sondersteuer angesehen werden. Die Sätze von 6% für den Straßengüterverkehr und 8% im Straßenpersonenverkehr reduzieren sich aber ungefähr auf den Umsatzsteuersatz von 5,25%, wenn man die Steuerbefreiungen und beträchtliche Ermäßigungen für eine Reihe von Verkehrsleistungen berücksichtigt. Eindeutig eine Sonderabgabe ist die Beförderungsteuer im Fernverkehr, wobei es jedoch fraglich ist, ob sie als rein verkehrspolitische Steuerbelastung in die Wegekostenrechnung einbezogen werden soll. Im Prinzip scheint es widersinnig, den Fernverkehr zuerst im Interesse der Bahn zu belasten und ihm wieder zweckgebundene Einnahmen zuzuführen. Allerdings kommt von der Rückführung der Einnahmen in den Straßenverkehr nur ein geringer Teil speziell dem Fernlastverkehr zugute; außerdem ist der Bedarf an Verkehrsfläche so groß, daß es berechtigt erscheint, auch die Mittel aus der Fernverkehrsteuer dem Straßenbau zuzuführen und sie als entsprechende Sonderabgabe anzusehen. Hier sollen beide Varianten gerechnet werden.

Die übrigen Steuerleistungen des Straßenverkehrs: Zölle und Versicherungsteuer sowie Gebüh-

Aufwendungen für den Straßenbau und Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölabgaben in den Jahren 1955 bis 1959



Der Aufwand für Instandsetzung und Ausbau des österreichischen Straßennetzes ist von 1955 bis 1960 von 2 052 Mill. S auf 3 780 Mill. S gestiegen (+84%); die Steuereingänge nahmen gleichzeitig von 921 Mill. S auf 1 800 Mill. S zu (+95%). Der durch Steuern nicht gedeckte Aufwand für den Straßenbau erhöhte sich von 1 131 Mill. S auf 1 980 Mill. S. Sollten die Aufwendungen in den nächsten Jahren nicht stark gesteigert werden, dann vermindert sich dieses „Straßendefizit“ durch die Steuererhöhung ab 1. Jänner 1961 und die rasch fortschreitende Motorisierung.

ren, sind Leistungen allgemeiner Art und können unberücksichtigt bleiben.

Übersicht 17

Entwicklung des Aufwandes für Straßenbau und der Steuereinnahmen seit 1955

	1955	1956	1957	1958	1959	1960 <sup>1)</sup>
Mill. S						
<b>Strassenbau</b>						
Bund .....	1 001	1 182	1 295	1 752	1 943	2 148
Länder ohne Wien ..	550	556	639	708	765	835
Gemeinden ohne Wien	380	403	487	549	570	610
Wien .....	121	132	164	185	189	187
Insgesamt .....	2 052	2 273	2 583	3 194	3 467	3 780
<b>Steuereinnahmen</b>						
1 Kraftfahrzeugsteuer	108	102	122	139	143	161
2 Mineralölsteuer	163	206	249	275	318	344
3 Zuschlag .....	650	823	996	1 099	1 273	1 376
1 bis 3 .....	921	1 131	1 367	1 513	1 734	1 800
4 Beförderungsteuer ...	259	282	335	317	353	371
1 bis 4 .....	1 180	1 413	1 702	1 830	2 087	2 171

<sup>1)</sup> Vorläufige Zahlen.

Von der gesamten errechneten Fiskalbelastung der Kraftfahrzeuge (Bestand 1959) von 2 630 Mill. Schilling (Steuersätze 1961) sind demnach 1 850 Mill. S (70%) für eine Wegekostenrechnung anrechenbar. Die Wegekosten 1959 beliefen sich

*Ist- und Soll-Abgabenleistung<sup>1)</sup> einzelner Fahrzeuggruppen in den Jahren 1959 und 1961 bei gleichbleibenden anteiligen Wegekosten in Höhe von 3 068 Mill. S*

	1959		1961		Leistungssteigerung bis 1961 %	Wegekostenanteile 1959 1961 in %		Schätzung für das Jahr 1961			Durchschnittliche Abgaben je Kraftfahrzeug			
	Abgaben je Kraftfahrzeuggruppe		Unterschied Soll gegen Ist			Ist	Soll	Unterschied	Abgaben je Kraftfahrzeuggruppe		Zahl <sup>2)</sup> der Kraftfahrzeuge 1961	Abgaben je Kraftfahrzeug		Unterschied
	Mill S	Mill S	%	Ist					Soll	S		S		
1. Lastkraftwagen (Diesel)	201	563	+ 362	+ 180	+23	18.4	18.1	247	555	+308	36 760	6 719	15 097	+ 8 378
2. Anhänger zu 1	13	178	+ 165	+ 1 369	+ 7	5.8	5.0	14	153	+139	21 128	663	7 241	+ 6 578
1+2	214	741	+ 527	+ 246		24.2	23.1	261	708	+447	57 888	4 509	12 231	+ 7 722
3. Spezialfahrzeuge (Diesel)	36	67	+ 31	+ 86	+ 0	2.2	1.8	36	55	+ 19	4 581	786	1 201	+ 415
4. Spezialfahrzeuge (Benzin)	31	25	- 6	- 19	+ 0	0.8	0.6	31	18	- 13	4 300	721	419	- 302
5. Lieferwagen bis 1 t Nutzlast (Benzin)	104	187	+ 83	+ 80	+15	6.1	5.6	120	172	+ 52	25 294	4 744	6 800	+ 2 056
6. Lastkraftwagen über 1 t Nutzlast (Benzin)	57	78	+ 21	+ 37	-25	2.5	1.5	43	46	+ 3	4 940	8 704	9 312	+ 608
7. Zugmaschinen ohne Landwirtschaft	23	46	+ 23	+ 100	+ 5	1.5	1.6	24	40	+ 16	5 382	4 459	7 432	+ 2 973
8. Omnibusse mit Anhänger	35	85	+ 50	+ 143	+ 8	2.8	2.4	38	74	+ 36	4 061	9 357	18 222	+ 8 865
9. Personenkraftwagen mit Anhänger	1 012	1 698	+ 686	+ 68	+37	55.3	60.7	1 386	1 863	+ 477	401 729	3 450	4 637	+ 1 187
10. Motorräder und Roller	167	141	- 26	- 16	- 9	4.6	3.0	152	92	- 60	218 815	695	420	- 275
11. Insgesamt	1 679	3 068	+ 1 389	+ 83	+ 25	100.0	100.0	2 091	3 068	+ 977	726 990	2 876	4 220	+ 1 344
12. Zugmaschinen u. Traktoren d. Landwirtschaft	117	0						144	0		110 358	1 304	0	
13. Mopeds <sup>3)</sup>	55	0						67	0		355 928	155	0	
1-13	1 850							2 302			1 193 276			
Andere Verbraucher <sup>3)</sup>	70							80						
	1 920							2 382			1 193 276			

<sup>1)</sup> Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer, Zuschlag zur Mineralölsteuer, jedoch ohne Abgaben durch Zugmaschinen und Traktoren in der Landwirtschaft sowie Mopeds; Berechnung zu den seit 1. Jänner 1961 gültigen Steuersätzen. — <sup>2)</sup> Ohne Zugmaschinen und Traktoren in der Landwirtschaft sowie Mopeds; die Bestände wurden um 15% reduziert (Stillstand, Reparaturen usw.). — <sup>3)</sup> Diese Abgaben müssen unberücksichtigt bleiben, da diese Fahrzeuge kaum Wegekosten verursachen.

auf 3.465 Mill. S, von denen 3 068 Mill. S (89%) dem motorisierten Straßenverkehr anzulasten sind. Die Straßenkosten wären demnach ohne Fernverkehrsteuer zu 60% durch Sonderabgaben gedeckt gewesen und einschließlich der Fernverkehrsteuer in der geschätzten Höhe von 100 Mill. S zu 64%. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die landwirtschaftlichen Traktoren und Zugmaschinen nur geringe Straßenkosten verursachen, aber 117 Mill. Schilling Mineralölabgaben leisten; ähnliches gilt für die Mopeds, von denen rund 55 Mill. S Mineralölabgaben aufgebracht werden. Zieht man die Eingänge an Mineralölabgaben durch landwirtschaftliche Traktoren ab — und dies ist um so eher berechtigt, als die Landwirtschaft früher von diesen Abgaben befreit war —, dann sind die Straßenkosten nur zu 56% gedeckt (mit Fernverkehrsteuer zu 60%).

*Ungleiche Fiskalbelastung*

Die Gegenüberstellung von Steuerleistung und anteiligem Straßenkostenbeitrag nach Fahrzeuggruppen ist für das Wettbewerbsproblem von Bedeutung. Die Höhe der Kostendeckung weicht in den einzelnen Gruppen zum Teil weit vom Durchschnitt (55%) ab. Am wenigsten tragen die Diesel-Lastkraftwagen (einschließlich Anhänger) zur Deckung der von ihnen verursachten Straßenkosten bei, und zwar nur 29% und einschließlich der Fern-

verkehrsteuer 38%. Die Ursache liegt zu einem Großteil in der ungenügenden Abgabenleistung für Anhänger, deren Deckungssatz nur 7% beträgt, gegen 36% für Lastkraftwagen allein. Für Motorräder (119%) sowie für Benzin-Spezialfahrzeuge (124%) dagegen muß mehr an Steuern gezahlt werden, als sie Straßenkosten verursachen.

*Deckung der Straßenkosten durch Steuerleistungen*

	%
Anhänger	7
Diesel-Lastkraftwagen	36
Omnibusse	41
Nichtlandwirtschaftliche Zugmaschinen	50
Diesel-Spezialfahrzeuge	54
Lieferwagen bis 1 t Nutzlast	56
Personenkraftwagen	60
Benzin-Lastkraftwagen	72
Motorräder	119
Benzin-Spezialfahrzeuge	124
Insgesamt	55

Wie verschieden die steuerliche Belastung gemessen an den Wegekosten ist, zeigt auch ein Vergleich der Anteile am Steueraufkommen mit den Anteilen an den verursachten Straßenkosten. Wenn man die landwirtschaftlichen Traktoren und Zugmaschinen sowie Mopeds, die aus der Straßenkostenrechnung ausgeschieden wurden, auch unter den Steuereingängen unberücksichtigt läßt, stehen

einander in den einzelnen Fahrzeugkategorien folgende Steuer- und Kostenanteile gegenüber:

*Vergleich der Anteile am Steueraufkommen und an den Straßenkosten*

	Steuer- Anteil %	Kosten- Anteil %
Diesel-Lastkraftwagen	11,9	18,4
Anhänger zu Diesel-Lastkraftwagen	0,8	5,8
Lastkraftwagen und Anhänger	12,7	24,2
Omnibusse	2,1	2,8
Diesel-Spezialfahrzeuge	2,1	2,2
Benzin-Lastkraftwagen über 1 t Nutzlast <sup>1)</sup>	5,2	3,1
Lieferwagen bis 1 t Nutzlast	6,2	6,1
Zugmaschinen	1,4	1,5
Personenkraftwagen	60,3	55,3
Motorräder	10,0	4,6

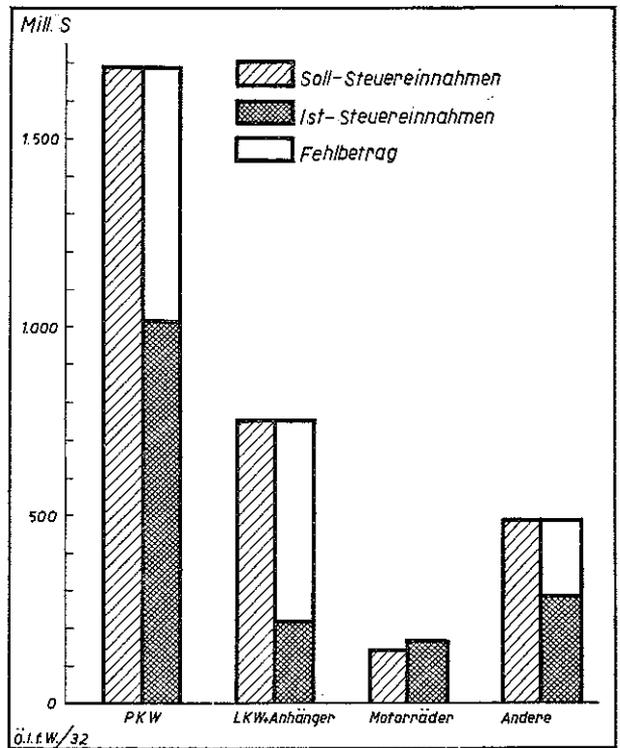
<sup>1)</sup> Einschließlich Benzin-Spezialfahrzeuge

Besonders kraß ist das Mißverhältnis bei den Diesel-Lastkraftwagen plus Anhängern<sup>1)</sup>. Der Steueranteil dieser Gruppe müßte im Interesse einer Steuergleichheit fast verdoppelt werden. Auf der Basis 1959 und zu Steuersätzen 1961 müßten statt 214 Mill. S Abgaben 406 Mill. S geleistet und die Gruppen, deren Steueranteil höher liegt als der Kostenanteil, entsprechend entlastet werden, wie Personenkraftwagen, Motorräder, Benzin-Lastkraftwagen über 1 t Nutzlast sowie Benzin-Spezialfahrzeuge. Nur für Dieselfahrzeuge, Spezialfahrzeuge, Lieferwagen bis 1 t Nutzlast und Zugmaschinen sind die Anteile der Steuer und der Kosten gleich hoch. Neben den Diesel-Lastkraftwagen ist auch die Steuerbelastung der Omnibusse (2 10% Anteil) niedriger als der Kostenanteil (2 80%).

Zur Beurteilung dieser Ergebnisse sei noch einmal darauf hingewiesen, daß in der Wegekostenrechnung die Fahrkilometer bestimmend waren. Dies wirkt sich zugunsten des Schwerverkehrs aus. Nimmt man nur die Brutto-Tonnen-Kilometer als Basis, wie dies vielfach gefordert wird, dann steht dem 120%igen Steueranteil der Diesel-Lastkraftwagen ein Anteil an den Straßenkosten von 47% gegenüber, die Personenkraftwagen müßten noch stärker entlastet werden, da das Verhältnis nach dieser Berechnung 60% zu 29% lautet.

<sup>1)</sup> Wenn man die anteilige Fernverkehrssteuer von schätzungsweise 70 Mill. S den Diesel-Lastkraftwagen zuschlägt, steigt zwar der Steueranteil von 12% auf 16%, bleibt aber noch immer weit hinter dem Kostenanteil zurück. Der Zuschlag in diesem Fall wäre überdies steuerpolitisch irreführend, da die Fernverkehrssteuer nur von einer geringen Zahl von Fahrzeugen aufgebracht wird.

Soll- und Ist-Abgabenleistungen einzelner Fahrzeuggruppen im Jahre 1959



Die für Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen aufgewendeten Beträge betragen im Jahre 1959 3 465 Mill. S. Davon hätte der motorisierte Straßenverkehr 3 068 Mill. S an Steuerleistungen für anteilige Wegekosten aufbringen müssen. Diesen Soll-Einnahmen standen jedoch nur anrechenbare (Ist) Steuereingänge von 1 850 Mill. S (zu Sätzen von 1961 berechnet) gegenüber. Das Verhältnis zwischen Ist- und Soll-Steuerleistungen ist bei den einzelnen Fahrzeugkategorien sehr verschieden: während sich bei Motorrädern ein Steuerüberschuß ergibt, weisen andere Kategorien, insbesondere Lastkraftwagen, erhebliche Fehlbeträge auf.

Insgesamt betrug 1959 der Fehlbetrag der relevanten Steuerleistungen gegenüber den anteiligen Straßenkosten 1 400 Mill. S. Die absolute Differenz war bei den Personenkraftwagen mit 686 Mill. S am größten, gefolgt von Lastkraftwagen (362 Mill. S) und Anhängern (165 Mill. S). Die für eine Kostendeckung erforderliche Steigerung der Ist-Leistung 1959 betrug bei den Personenkraftwagen 68%, für Lastkraftwagen plus Anhänger, Omnibusse und nichtlandwirtschaftliche Zugmaschinen aber 246%, 143% und 100% (Übersicht 18).

Die fortschreitende Motorisierung ändert sowohl die Höhe des jährlichen Steueraufkommens wie auch, infolge Umschichtungen in der Bestandsstruktur, die Anteile der einzelnen Fahrzeuggruppen am Steueraufkommen und an den Wegekosten. Als Beispiel wurde ein Soll- und Ist-Steuervergleich für das Jahr 1961 versucht (Übersicht 18),

wobei der Entwicklungstrend der einzelnen Fahrzeuggruppen seit 1958 extrapoliert wurde. Die für die Deckung der Wegekosten relevanten Steuereingänge nehmen von 1959 (zu Sätzen 1961) bis 1961 um 25% zu, die Differenz zu den unverändert hoch angenommenen Soll-Abgaben entsprechend ab. Die unterschiedliche relative Wegekostendeckung (Verhältnis von Steueranteilen zu Kostenanteilen) zwischen den einzelnen Gruppen bleibt allerdings unverändert bestehen. Dies auch dann, wenn die gesamten Steuereingänge die Höhe der Wegekosten (3.068 Mill. S) erreichen. Im bestehenden Steuersystem wird der Schwerverkehr immer durch den Leichtverkehr subventioniert und damit die Wettbewerbsgrundlagen verzerrt. Globalvergleiche zwischen gesamtem Steuereingang und Straßenkosten, wie sie oft vorgenommen werden, sagen daher über die Eigenwirtschaftlichkeit des im Wettbewerb mit der Bahn stehenden Güterverkehrs (oder Personenverkehrs) auf der Straße nichts aus. So würden bei gleichen Wachstumsverhältnissen wie in den Jahren 1958 bis 1960 die globalen Steuereingänge im Jahre 1966 den Wegekosten 1959 (3.068 Mill. S) entsprechen; die Diesel-Lastkraftwagen hätten dann jedoch immer noch einen jährlichen Fehlbetrag von rund 170 Mill. S, die Anhänger von 70 Mill. S, während z. B. die Personenkraftwagen einen Steuerüberschuß von 23 Mill. S hätten und die schon 1959 bestehende Mehrleistung der Motorräder von 60 Mill. S auf rund 100 Mill. S steigen würde.

### *Wettbewerbsneutrale Besteuerung als Ziel*

Die Ergebnisse dieser Berechnungen zeigen zweierlei. Der motorisierte Straßenverkehr ist in Österreich von einer anteiligen Straßenkostendeckung noch weit entfernt. Die Berechnungen beruhen auf den Straßenaufwendungen im Jahre 1959. Darin sind zwar auch Investitionen in Straßenneubauten enthalten, die normalerweise in die laufenden Straßenkosten nicht einbezogen werden. Eine frühere Untersuchung des Institutes<sup>1)</sup> kam jedoch zu dem Ergebnis, daß für den Straßenbau jährlich mindestens 5 Mrd. S aufgewendet werden müßten, um das Straßennetz auch nur einigermaßen dem zu erwartenden Verkehr der nächsten Jahre anzupassen. Zieht man hievon etwa 2 Mrd. Schilling für Neubauten und den Anteil des nicht motorisierten Verkehrs ab und berücksichtigt ande-

rerseits auch Zinsen und Amortisation für eventuelle Anleihen, so kann man die Straßenausgaben 1959 mit Recht als laufenden Aufwand ansehen, der aus laufenden Einnahmen gedeckt werden muß.

Das zweite nicht minder wichtige Ergebnis der Berechnung ist die nicht kostengerechte Verteilung der Steuerlast. Die Fiskalbelastung soll, modernen verkehrspolitischen Grundsätzen entsprechend, möglichst wettbewerbsneutral sein. Die Begünstigung von Teilen des Schwerverkehrs trifft nicht allein die übrigen Fahrzeuggruppen, sondern berührt auch das Schiene-Straße-Problem. Die Wettbewerbsgrundlagen werden durch diese ungleiche Fiskalbelastung zusätzlich verfälscht.

Die Schwierigkeit einer wettbewerbsneutralen Besteuerung liegt in dem Mangel an exakten Bemessungsgrundlagen. Es ist technisch unmöglich, jedes Fahrzeug nach seiner Verkehrsleistung zu besteuern. Man wird daher immer auf Gruppenbildungen angewiesen sein, wodurch Fahrzeuge auf Kosten anderer begünstigt werden. Dieser Nachteil muß in Kauf genommen werden; er wird um so kleiner sein, je mehr Gruppen mit annähernd gleichen Verkehrsleistungen und gleicher Straßenbeanspruchung gebildet werden können. Die in dieser Untersuchung gebildeten Gruppen sollen nur eine Richtlinie sein, wobei Antriebsart und Wege-nutzung die entscheidenden Kriterien waren. Das geltende Steuersystem ist, wie in der Besprechung der einzelnen Steuern hervorging, nur zu einem geringen Teil nach diesen Gesichtspunkten aufgebaut und die Steuersätze stehen oft im Widerspruch zur Straßennutzung.

Wenn es auch aus praktischen Überlegungen schwer fällt, das geltende Steuersystem grundlegend zu ändern, so könnte doch der derzeitige Aufbau zumindest korrigiert werden. In erster Linie müßte die Belastung mit Kraftfahrzeugsteuer gleichmäßiger verteilt werden. Einen Lastkraftwagen mit einem Bruttogewicht von 12 t und mehr gleich stark mit Kraftfahrzeugsteuer zu belegen wie einen Personenkraftwagen mit einem Bruttogewicht von 1,8 t kann kaum einer kostengerechten Fiskalbelastung entsprechen<sup>2)</sup>. Dies um so weniger, als die niedrigere Dieselsebesteuerung den Mehrverbrauch der Lastkraftwagen steuerlich kompensiert. Im Durchschnitt ist gegenwärtig die Mineralölab-

<sup>1)</sup> Vergl. „Motorisierung und Straßenbau in Österreich“, Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Jg. 1960, Nr. 5, S. 231

<sup>2)</sup> Zum Vergleich sei angeführt, daß in Deutschland die Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Omnibusse und Anhänger mit einem Gesamtgewicht von 10 t 1.180 DM, d. s. 7.351 S jährlich gegen 600 S in Österreich beträgt. Der niedrigste Satz beträgt 20 DM (125 S), der höchste 2.855 DM (17.787 S); in Österreich 36 S und 600 S.

gabe für eine Entfernungseinheit zwischen Diesel-Lastkraftwagen und Personenkraftwagen gleich hoch. Die Mineralölsteuer könnte somit bei entsprechender Höhe die nach Fahrkilometern errechneten Wegekostenbeiträge einbringen. Die auf Brutto-Tonnen-Kilometer-Basis beruhenden Kostenbeiträge müßten über die Kraftfahrzeugsteuer eingehen werden, wobei die ohnehin vorhandene Differenzierung nach Gewicht (es wäre zweckmäßig, einheitlich das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage zu verwenden) genügend Unterscheidungsmöglichkeiten bietet.

In welchem Umfang die Steuerfehlbeträge der Vergangenheit in einer Wegekostenrechnung berücksichtigt werden sollen, ist umstritten<sup>1)</sup> Unter den obigen Annahmen würde in den Jahren 1959 bis 1966 ein globaler Fehlbetrag von rund 5.400 Mill. S auflaufen. Unter dem Gesichtspunkt gleicher ökonomischer Startbedingungen können jedoch derartige „Beitragsrückstände“ nur ab jenem Zeitpunkt nachgefordert werden, in dem auch die Bahnen subventionsfrei wirtschaften. Ebenso können die im Interesse einer Eigenwirtschaftlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs notwendigen Steuerkorrekturen nur dann erfolgen, wenn alle wettbewerbsregulierenden Eingriffe unterbleiben und auf

<sup>1)</sup> Es ist unrealistisch, „diese Vergangenheit“ auf Jahrzehnte zu erstrecken, wie dies vielfach gefordert wird. Außerdem kann man kaum für eine Straßenbauperiode, in der keine Eigenwirtschaftlichkeit verlangt wurde, nachträglich die Kostendeckung verlangen.

eine Subventionierung<sup>2)</sup> der Bahnen, deren Tarif-erstellung nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfolgen hätte, verzichtet wird.

Eine weitere Voraussetzung wäre auch die Zweckbindung dieser Abgaben für den Straßenbau, denn man kann nicht Steuerauflagen mit spezifischen Kostenbeiträgen begründen und sie dann nach dem Grundsatz allgemeiner Entgeltlichkeit verwenden. Dadurch würde das Wettbewerbsverhältnis einseitig verschoben werden. Eine verkehrssichere, gute Straße ist schließlich für das Kraftfahrzeug ebenso wichtig wie für die Bahn ein tadelloser Schienenweg. Der Einwand, daß eine Zweckbindung gegen die Grundsätze der Finanzwirtschaft und gegen die Einheit des Budgets verstößt und einen Rückfall in die Fondswirtschaft darstellt, ist nur im Prinzip richtig. Sicherlich können die Ausgaben des Staates und die einzelnen Steuerleistungen nicht absolut voneinander abhängig sein. Diese Sonderabgaben sind jedoch Leistungen, die zusätzlich zu den allgemeinen Steuern auferlegt und ausdrücklich als Beitrag für eine Sache, die nur dem Steuerpflichtigen dient, deklariert werden

<sup>2)</sup> Die Subventionierung von Transportgebühren aller Art durch den Staat sollte im Interesse einer Wettbewerbsneutralität nicht über den Tarif (durch Deckung des Defizites), sondern über den Verkehrsmittelbenützer erfolgen. Dadurch wird die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels gesichert, außerdem kann die Unterstützung dem Grad der wirtschaftlichen Notwendigkeit angepaßt werden, z. B. Frachtkostenzuschüsse für bestimmte Transporte in Notstandsgebieten; oder Sozialtarife in Relation zum Einkommen usw.

## Literaturhinweis

- P. Doyen*: Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge in Europa, Schriftenreihe der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Wien 1953
- W. Dreskornfeld*: Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bielefeld, 1959.
- Eheberg-Boesler*: Grundriß der Finanzwirtschaft, 1939
- W. Feilchenfeld*: Die Kraftfahrzeugbesteuerung in Europa, Berlin 1930.
- E. Fritsch u. R. Häusler*: Kraftfahrzeug und Steuer, Wien 1956.
- W. Gerloff*: Vorschläge zur Reform der deutschen Kraftfahrzeugbesteuerung, Finanzarchiv, Band 15, 1954/55.
- E. Grossmann*: Der Verkehr als Steuerobjekt, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Schweiz A f. V.), Heft 3, 1948.
- P. Hassler*: Das Problem der Straßenkostenrechnung, Wien 1957
- L. Illetschko*: Produktivität und Rentabilität im Verkehrsbetrieb, Mitteilungen der ÖVG, Heft 3/4, 1960
- E. Kauer*: Die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Straßen in der Schweiz und der Kostenbeitrag des privaten Motorfahrzeugverkehrs
- H. Klenk*: Die fiskalische Belastung des Kraftverkehrs und die Straßenkosten (Diss.), Mannheim 1954.
- G. Knoth*: Probleme und Methoden der Finanzierung des Straßenbaues, Österreichisches Bank-Archiv, Heft VI, 1960
- R. Meyer*: Die kostengerechte Belastung des Motorfahrzeugverkehrs, Schweiz A f V., Heft 1, 1950
- A. F. Napp-Zinn*: Zur Verzinsung des Verkehrswegekapitals, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft Heft 1, 1955.
- W. Neidl*: Die öffentlichen Abgaben in Österreich, Wien 1931.
- F. Neumark*: Zur Verkehrspolitik im Interventionsstaat der Gegenwart, Schweiz A. f. V., Heft 3, 1948
- H. Otto u. R. Krause*: Verkehrs- und finanzpolitische Aspekte zur fiskalischen Belastung von Kraftfahrzeugen und Kraftverkehr, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Sonderheft 45, Berlin 1955.
- H. Peckolt*: Grundsätze über die Ermittlung von Wegekosten, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 1, 1955.
- G. Precht*: Selbstkostenberechnungen für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (*Alsfelder Gutachten*), Nürnberg 1958
- E. Ruchti*: Subventionen oder was sonst? Schweiz. A. f. V., Heft 2, 1960.
- R. Ruckli*: Der Einfluß der Verkehrslasten auf die Straßenkosten, Schweiz. A. f. V., Heft 4 1950.
- K. Schmidt*: Zum Problem der Zweckkollision in der modernen Steuerpolitik, Finanzarchiv, Heft 2, 1959.
- A. Schmitt*: Straßenkosten und Verkehrsordnung, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 7, 1955.
- Systemgerechte Sonderbesteuerung des Kraftwagens, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Bielefeld, Heft 2, 1954.
- G. Schmölders*: Die Beförderungsteuer im Steuersystem Finanzarchiv, Band 15, 1954/55.
- G. Vogels*: Grenzen der Koordinierung der Verkehrsmittel, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2, 1953.
- Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium* (der Bundesrepublik Deutschland): Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Schriftenreihe des WBbB. Heft 3