

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf eines Budgetbegleitgesetzes 2003

A. Grundsätzliches:

Der ÖAMTC erkennt, dass die großen budgetären Herausforderungen dazu führen, dass in zahlreichen fiskalisch relevanten Gesetzen Maßnahmen gesetzt werden sollen. Bei allem Verständnis für die angespannte Situation und bei aller Anerkennung, dass man versucht, die steuerlichen Belastungen der Kraftfahrer durch dieses Gesetz nicht über Gebühr zu beanspruchen, darf nicht übersehen werden, dass vor allem maut- und gebührenrechtliche Verschlechterungen für eine nicht unerhebliche Zahl von Fahrzeugbesitzern schon bisher zu erheblichen wirtschaftlichen Belastungen geführt haben oder noch führen werden. Daher wird besonders auf den Vorschlag zur weiteren Spreizung der Kfz-Steuer für leichte Fahrzeuge, die nicht der Güterbeförderung dienen sowie die unter C) dargestellten Wünsche nach Senkung der Maut für diese Gruppe sowie gebührenrechtliche Bestimmungen hingewiesen.

B) Besonderer Teil:

Zu Art. X, Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992:

In Anbetracht der unter "C) Weitere Vorschläge" dargestellten Problematik von Wohnmobilen über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht zeigt sich ein extremer Unterschied in der Behandlung von Fahrzeugen, deren typisierte Gewichte sich mitunter nur um wenige hundert Kilo voneinander unterscheiden, deren tatsächliche Gesamtgewichte – und damit verbunden die Straßenabnutzung - aber weitgehend oder völlig gleich sind. Theoretisch genügt eine gesetzlich zulässige "Heruntertypisierung", um der steuerlichen Belastung, die mit der Kfz-Steuer im Verhältnis zur motorbezogenen Versicherungssteuer an sich besteht, zu entgehen.

Der ÖAMTC wird - wie unter C) ausgeführt - laufend mit massiven Forderungen von Besitzern derartiger Fahrzeuge nach Maßnahmen gegen die Belastung durch die kommende Lkw-Maut konfrontiert. Neben der unten in Erinnerung gerufenen gesetzlichen Maßnahme außerhalb dieses Budgetbegleitgesetzes wäre eine Korrektur bei der Kfz-Steuer mehr als gerechtfertigt. Der ÖAMTC schlägt daher vor, eine zusätzliche Kategorie von Kraftfahrzeugen zu schaffen, sofern diese nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind. Damit könnten Sondersteuern für Busse und Wohnmobile systemkonform verankert werden. Über die konkret festzusetzende Höhe wird noch zu verhandeln sein.

Zu Art. XVII, Änderung des Mineralölsteuergesetzes:

Prinzipiell wird - weil dies zur Stärkung des Umweltbewusstseins dienlich ist und die Absichten des Staates in diese Richtung gegenüber dem Bürger glaubhaft macht - die Spreizung der Mineralölsteuer begrüßt. Unverständlich bleibt die fehlende Zweckbindung der Mineralölsteuer. Diese wird daher zum wiederholten Male mit Nachdruck gefordert.

C) Weitere Vorschläge:

1. Gebührengesetz:

Gebührensenkung bei Kfz-Anmeldung und bestimmten Dokumenten:

Vor allem die seit Jahren bestehende "Zulassungsgebühr" in der Höhe von derzeit € 109,-- erregt bei den Kraftfahrern immer wieder Unmut, vor allem, weil ihr keine relevante Gegenleistung der Behörde gegenübersteht. Der ÖAMTC erwartet daher, dass eine seriöse Budgetpolitik nicht vom Einheben leistungsloser Abgaben getragen und die Zulassungsgebühr zumindest deutlich gesenkt wird.

2. Mautgesetz:

Vignette für mehrere auf Wechselkennzeichen zugelassene Fahrzeuge:

Viele Zulassungsbesitzer, die zwei oder mehrere Fahrzeuge auf Wechselkennzeichen auf sich zugelassen haben, kritisieren – uE mit Recht – dass sie für jedes Kfz eine Vignette erwerben müssen, obwohl sie immer nur mit einem Kfz unterwegs sein können. Eine der Regelung für Probefahrtkennzeichen angelehnte Lösung solle sich im BundesstraßenmautG sowie der Mautordnung verwirklichen lassen.

Anpassungen bei der Lkw-Maut:

Vor allem einem Wunsch vieler Besitzer von großen Wohnmobilen sollte der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber - schon im Interesse des Fremdenverkehrs - zeitgerecht nachkommen:

Wohnmobile mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen sollten hinsichtlich der kilometerabhängige Maut, die ab 2004 eingehoben werden wird, nicht mit Fahrzeugen, die überwiegend oder ausschließlich der Güterbeförderung dienen, gleichgestellt werden. In diesem Sinne verlangt der ÖAMTC - auch unter Einbeziehung der Interessen, die seine Partnerclubs im europäischen Ausland wahrnehmen - dass hier, etwa bis zu einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen für Fahrzeuge, die **nicht** der **Güterbeförderung** dienen, preisgünstigere Lösungen angeboten werden. Die Konsequenz des "Nichthandelns" des Gesetzgebers wäre ein massiver Ausweichverkehr bzw das Meiden Österreichs als Urlaubsland für Besitzer von Wohnmobilen.

Mag. Martin Hoffer,

Mag. Elisabeth Brugger-Brandau

ÖAMTC-Verkehr und Konsumentenschutz

Wien, im April 2003