

II-1564 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

DKFM. FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

Z. 11 0502/106-Pr.2/87

Wien, 11. August 1987

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

623 IAB

1987 -08- 13

Parlament

zu 565 IJ

1017

W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Haider und Kollegen vom 22. Juni 1987, Nr. 565/J, betreffend Ungerechtigkeit im derzeitigen Mautsystem, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Höhe des für das Befahren mautpflichtiger Bundesstraßen mit Kraftwagen zu leistenden Entgeltes (Maut) wird durch Einstufung der einzelnen Fahrzeuge in Kategorien bestimmt. Diese Einstufung richtet sich grundsätzlich nach der kraftfahrrechtlichen Art der Fahrzeuge und darüber hinaus bei bestimmten Fahrzeugarten zusätzlich nach bestimmten Fahrzeugmerkmalen. Demgemäß fallen Personen- und Kombinationskraftwagen in die Kategorie A und Lastkraftwagen bis zu 3 Achsen in die Kategorie B.

In der Praxis ist die Einordnung bestimmter Fahrzeuge in eine Kategorie nahezu ausnahmslos aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge möglich. Nur in wenigen Einzelfällen ist aus Anlaß der Mauterhebung eine Qualifikation des Fahrzeuges aufgrund der Fahrzeugpapiere erforderlich.

Was die vermeintliche Ungerechtigkeit anbelangt, welche durch die Einstufung von "Klein-LKW" in die Mautkategorie B entsteht, ist zunächst zu bemerken, daß die Maut einschließlich Umsatzsteuer für Einzelfahrten in der Kategorie A 180,-- S und in der Kategorie B 240,-- S beträgt. Da aber die Halter von Fahrzeugen, welche in die Kategorie B fallen, in der Regel zum Vorsteuerabzug berechtigt sind, beträgt die tatsächliche Mehrbelastung von "Klein-LKW" gegenüber Personen- und Kombinationskraftwagen bei Einzelfahrten lediglich 20,-- S pro Fahrt. Ein ähnliches, sogar noch günstigeres Bild ergibt sich bei Berücksichtigung des durchschnittlichen Ausnutzungsgrades in bezug auf Fahrten mit Jahreskarten.

- 2 -

Abgesehen davon, daß der Unterschied in der Mautbelastung von Personen- und Kombinationskraftwagen einerseits und "Klein-LKW" andererseits nur sehr gering ist, muß aus der Sicht meines Ressorts bei der Beurteilung, ob die Qualifikation von "Klein-LKW" als Lastkraftwagen zu Ungerechtigkeiten führt, nicht nur auf die Mautbelastung sondern auch auf sonstige Auswirkungen dieser Einstufung Bedacht genommen werden. Dabei ergibt sich, daß die Halter dieser Kraftfahrzeuge, bei denen es sich in der Regel um Unternehmer handelt, durch die Typisierung ihrer Fahrzeuge als LKW erhebliche steuerliche Vorteile, wie etwa die schon erwähnte Möglichkeit des Vorsteuerabzuges für Anschaffungs- und Betriebskosten erlangen. Alleine durch die Ersparnis, die durch die Typisierung eines Fahrzeuges als LKW gegenüber einem der äußeren Erscheinung nach gleichartigen, als PKW oder Kombinationskraftwagen typisierten Fahrzeug jährlich an Kraftfahrzeugsteuer erzielt werden kann, wird eine allfällige Mehrbelastung der "Klein-LKW" durch Mautzahlungen, weitgehend, wenn nicht zur Gänze aufgewogen.

Im Hinblick auf das Ergebnis dieser Gesamtbetrachtung kann in der Einstufung der genannten Fahrzeuge als LKW keine Ungerechtigkeit erblickt werden. Es besteht daher aus der Sicht meines Ressorts auch kein Anlaß, eine Änderung des Mautsystems zu befürworten.

Konkrete Überlegungen in bezug auf die Einführung einer vollautomatischen Fahrzeugklassifizierung bei der Mauterhebung sind in meinem Ressort bislang nicht angestellt worden. Ich möchte aber die Möglichkeit einer künftigen Einführung eines solchen Systems nicht ausschließen.

