

4248/AB XXI.GP

Eingelangt am: 18.10.2002

Bundesminister für Finanzen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4293, vorn
19. August 2002, der Abgeordneten Dr. Andreas Khol und Kollegen,
betreffend Vorstellungen des Grünen Parteichefs Van der Bellen hinsichtlich
einer neuen PKW-Maut in Höhe von 3-6 Cent pro gefahrenem Kilometer,
beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

In dem zitierten "Presse"-Interview sind die Denkansätze für eine
fahrleistungsabhängige PKW-Abgabe nur sehr vage skizziert worden. Ich
bitte daher um Verständnis, dass eine Bewertung der vorgeschlagenen
Maßnahmen mangels Konkretisierung nur hypothetisch erfolgen kann.

Zu 1.:

Für den Fall, dass die fahrleistungsabhängige Abgabe sich nur auf im Inland
gefahrenen Kilometer beziehen würde, wäre mit Einnahmen bzw. einer
Belastlang der PKW-Fahrer von ca. 1,5 bis 3 Mrd. € zu rechnen. Eine Maut
würde bei unveränderter Belastung der Inländer wegen der zusätzlichen
Einbeziehung ausländischer PKWs deutlich mehr bringen.

Zu 2. bis 4.:

Nach den Ergebnissen der letzten Volkszählung benützen ca. 1,6 Mio. Beschäftigte ein Kraftfahrzeug für den Weg zum Arbeitsplatz. Inwieweit diese von einer fahrleistungsabhängigen Abgabe bzw. Maut betroffen wären, hängt von deren konkreter Ausgestaltung (z.B. Rabatte für Vielfahrer) und von möglichen Kompensationen (Art der aufkommensneutralen Entlastung, Erhöhung des großen Pendlerpauschales) ab.

Die Auswirkung des Pendlerpauschales ist individuell verschieden, da sie vom Grenzsteuersatz und somit von der jeweiligen Einkommenshöhe abhängt. Dieses Instrument wäre daher auch für eine Kompensation nur eingeschränkt geeignet; insbesondere bei niedrigen Einkommen müssten auch andere Kompensationsmöglichkeiten geschaffen werden.

Zu 5.:

Ob und in welchem Ausmaß das amtliche Kilometergeld geändert werden könnte, hängt vom Gesamtkonzept dieser neuen Abgabe bzw. Maut und den damit einhergehenden politischen Zielsetzungen ab.

Zu 6. und 7.:

Sowohl die fixen als auch variablen Kosten für PKW-Eigner und Finanzverwaltung bzw. mauteinhebende Institution hängen stark davon ab, welches Einhebungssystem gewählt würde.

Zu 8.:

Je nach Steuersatz und konkreter Ausgestaltung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe würde, falls es zu keiner Kompensation käme, die Steuerquote um ca. 0,7 - 1,5 % steigen.

Bei aufkommensneutraler Einführung würde die Steuerquote bei der Mautvariante entsprechend sinken (je nach Höhe um ca. 0,7 - 1,5 %), bei der Abgabenvariante (definitionsgemäß) unverändert bleiben. Die Auswirkung auf die Steuerstruktur hängt im Wesentlichen von der Kompensation ab.