

---

**933/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 17.12.2003**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Finanzen

## **Anfragebeantwortung**

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 909/J vom 17. Oktober 2003 der Abgeordneten Dipl.-Ing. Klaus Hubert Auer und Kollegen, betreffend Sondermautstrecken - Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

### Zu 1 und 2.:

Die Vollziehung der von diesen Fragen angesprochenen Angelegenheiten fällt primär in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Ich möchte daher auf die Ausführungen in der Antwort auf die gleich lautend an den Herrn Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gerichtete Anfrage Nr. 908/J verweisen.

### Zu 3.:

Durch die Einnahmen aus der Maut besteht die Möglichkeit, verstärkt in den Ausbau und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu investieren. Dies stellt auch einen Beitrag zur Standortsicherung dar, da die Verkehrsinfrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor ist.

Weiter gehende Maßnahmen zur Standortsicherung in Österreich werden mit dem Wachstumspaket der Bundesregierung umgesetzt und sind auch Gegenstand von Verhandlungen zur Steuerreform, wobei ich allerdings um Verständnis ersuche, dass ich das Ergebnis dieser Verhandlungen nicht durch Vorankündigungen beeinflussen möchte.

Zu 4.:

Mit dem Budgetbegleitgesetz 2001, BGB1 I Nr 142/2000, wurden die Steuersätze bei der Kraftfahrzeugsteuer in dem Ausmaß relativ angehoben, in dem einige Monate vorher eine Anhebung der motorbezogenen Versicherungssteuer für Pkw erfolgt war.

Das ist der derzeit geltende Steuersatz, nämlich je Monat für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht 8,5 Euro, mindestens 73 Euro. höchstens 340 Euro, bei Anhängern höchstens 272 Euro.

Es wurde jedoch damals gleichzeitig im Nationalrat beschlossen, dass dieser erhöhte Steuersatz nur bis zum Inkrafttreten der Erhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gelten soll. Ab dem Zeitpunkt der Einhebung einer derartigen Maut gelten daher wieder die vor dem Inkrafttreten der erhöhten Steuersätze in Geltung gestandenen je nach Tonnen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes gespaltenen niedrigeren Steuersätze.

Das bedeutet demnach, dass gemäß § 5 Abs 1 Z 2 lit b sublit ee Kraftfahrzeugsteuergesetz (KfzStG) 1992 idFd Abgabenänderungsgesetzes 2003, BGB11 Nr 71/2003, ab dem Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut je Monat für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht nur mehr folgende niedrigere Steuersätze gelten und zwar

- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 5,09 Euro, mindestens 43,60 Euro
- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 5,45 Euro
- bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 6,17 Euro, höchstens 246,80 Euro. bei Anhängern höchstens 197,44 Euro.

Außerdem möchte ich in diesem Zusammenhang auf die Verhandlungen zur Steuerreform hinweisen, wobei ich allerdings - wie bereits bei Punkt 3 dargelegt - um Verständnis ersuche, dass ich das Ergebnis dieser Verhandlungen nicht durch Vorankündigungen beeinflussen möchte.