

Die Enquete über Benzinsteuer und Kraftwagenabgabe im Rathaus.

Der Gesetzentwurf über die Bundesbenzinsteuer und die Bundeskraftwagenabgabe ist der Wiener Landesregierung zur Aeusserung übermittelt worden. Um die Stellungnahme aller Wiener Interessenten kennenzulernen, hat Bürgermeister Seitz eine Enquete einberufen. Zu dieser Enquete, die heute vormittags im Sitzungssaal des Stadtsenates zusammentrat, wurden ausser der Regierung folgende Organisationen und Persönlichkeiten geladen: Der Wiener Industriellenverband, das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, der Oesterreichische Automobilklub, der Oesterreichische Touringklub, der Verband Oesterreichischer Automobilindustrieller, der Verband Oesterreichischer Automobilhändler, der Verband der Mineralölindustrie, der Hauptverband der Gewerbeverbände Oesterreichs, der Landeshauptverband der Gewerbeverbände und Gewerbegegenseinschaften für Niederösterreich und Wien, der Reichsverband der Autobusunternehmer Oesterreichs, der Verband der Nutzkraftwagenbesitzer Oesterreichs, der Verband Oesterreichischer Motorradfabriken, der Verband Oesterreichischer Kautschuckwarenfabriken, die Genossenschaften der Wiener Lohnfuhrwerker, der Lastfuhrwerksbesitzer und der Grossfuhrwerksbesitzer, der Freie Gewerkschaftsverband, die Schilffenausschüsse der Lohnfuhrwerker, der Lastfuhrwerker und der Grossfuhrwerker, der Oesterreichische Motorfahrerverband, der Arbeiteradlerfahrerbund Oesterreichs-Sektion Motorradfahrer, der Automobiltechnische Verein, die Vereinigung Wiener Hotelbesitzer, die Genossenschaft der Garagenbesitzer, die Interessengemeinschaft der Autobus- und Lastkraftwagen-Gross- und Gemeindebetriebe Oesterreichs, der Verband der Oesterreichischen Maschinenindustrie, das Gremium der Hoteliers, das Gremium der niederösterreichischen Kraftfahrlineienunternehmer, der Niederösterreichische Gewerbeverein, Nationalrat Forstner, der Vorstand der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge Hofrat Zoller, Kommerzialrat Ing. Anton Gross-Büssing, Kommerzialrat Ing. Gustav Rudolf Perl, Generaldirektor Zwillinger von der Shell-Comp., Generalsekretär Dr. Hanel des Verbandes Oesterreichischer Automobilindustrieller, von der Klederinger Mineralölraffinerie Alfred Ebert, Direktor Ehrlich vom Verbande der Automaterialienhändler, Direktor Gerstner von der Austro Daimler Puchwerken, Kommerzialrat Koch für die Firma Opel und Boyschlag, Generaldirektor Oskar Lehner und die Vacuum Oil Company.

Die Enquete wurde von Bürgermeister Seitz eröffnet. Der Bürgermeister teilte mit, dass das Handelsministerium telefonisch bekanntgegeben habe, dass kein Referent zu der Enquete entsendet werden könne, weil die Herren durchwegs Urlaub hätten; das Ministerium bat jedoch um ein Protokoll der Enquete. "Für die Wiener Landesregierung ist es von höchstem Interesse," sagte Bürgermeister Seitz, "die Meinung der Interessentenkreise zu dem neuen Entwurf der Bundesregierung zu hören; Sie werden grundsätzlich Ihre Meinung zu dem Gesetzentwurf äussern und auch zu den speziellen Fragen, in denen sich vielleicht der Standpunkt Wiens von dem der anderen Bundesländer unterscheidet. Der ganze Fragenkomplex muss sachlich betrachtet werden. Da wirft sich zunächst die grundsätzliche Frage auf, wem die Pflicht zur Erhaltung der Strassen obliegt. Diese Frage ist in allen Erörterungen über Benzinsteuer und Kraftwagenabgabe immer wiedergekehrt. Sollen die Strassen ausschliesslich von den Automobilinteressenten erhalten werden, soll die Erhaltung der Strassen lediglich von dem Gesichtspunkte betrachtet werden, dass die Strassen von Automobilen benützt werden? Oder ist die Strasse nicht vielmehr ein Allgemeinbedürfnis, ein Bedürfnis, das bestanden hat, als es noch überhaupt keine Automobile gegeben hat? Sollen daher nicht auch noch andere Interessenten zur Erhaltung der Strassen herangezogen werden? Aber auch die Frage der Aufbringung des notwendigen Betrages ist zu erörtern. Es wird zu untersuchen sein, ob es zweckmässig ist, eine Benzinsteuer einzuführen oder eine Kombination von Benzinsteuer und Kraftwagenabgabe. Dabei wird die Frage der Verbrauchssteuer, eine solche ist ja die beabsichtigte Benzinsteuer, erwogen werden müssen. Man wird fragen müssen, ob es zweckmässig ist, den ganzen notwendigen Betrag durch eine einheitliche Steuer, oben die Benzinsteuer, aufzubringen, die nach dem Gesetzentwurf der Regierung nur einigermaßen durch die Kraftwagenabgabe modifiziert sein wird. Derzeit haben die Länder Kraftwagenabgabe. Nun soll der Bund diese Abgabe übernehmen, während die Länder Anteile erhalten sollen. Die Aufteilung ist dabei nach einem Schlüssel gedacht, der sich nach dem Flächeninhalt des Landes, nach seinem Strassennetze, nach seiner Bevölkerungszahl und nach der geltenden Kraftwagenbesteuerung bestimmt. Nach diesem Schlüssel würden alle Bundesländer mit Ausnahme von Wien mehr erhalten, als sie bisher aus ihren Kraftwagensteuern bezogen haben. So würde beispielsweise Niederösterreich, das bisher (im Jahre 1929) 1,953.996 Schilling als Ertrag der Kraftwagensteuer ausge-

wiesen hat, 4,663.680 Schilling als Anteil erhalten. Aehnlich wäre das Verhältnis bei den anderen Bundesländern. Wien, das im Jahre 1929 aus der Kraftwagenabgabe einen Ertrag von 4,988.116 Schilling hatte, bekäme als Anteil an der Bundesbenzinsteuern und Bundeskraftwagenabgabe bloss 2,373.120 Schilling, also nicht einmal die Hälfte des bisherigen Steuerertrages. Es würden also alle Bundesländer ausser Wien durch die neuen Steuern gewinnen. Unter dem Titel, dass kein Land von seinen Steuereinnahmen etwas verlieren dürfe, behält freilich der Bund ein Fünftel des gesamten Steuerertrages zurück, um den Ländern, die durch die neuen Steuern eine Einbusse erleiden, daraus Ersatz bieten zu können. Aus diesen zwanzig Prozent des Steuerertrages müsste also Wien Ersatz bekommen. Dabei entsteht nun die Frage, ob das vom Standpunkt der Industrie, vom Standpunkt der immer steigenden Zahl von Kraftwagen, die in Wien im Verkehr stehen, zweckmässig ist. Es wird zu untersuchen sein, wie stark die Zunahme an Kraftwagen in Wien, wie stark sie in den anderen Bundesländern ist, welche Quote sich also für die einzelnen Länder ergibt. Vielleicht bedeutet diese Art der Besteuerung eine besondere Belastung der Wiener Quote. Ihre unbefangene Meinung wird für unseren Entschluss grösste Bedeutung haben, sie wird auch in den Verhandlungen, die das Land Wien mit der Bundesregierung führen wird, eine grosse Rolle spielen. Wien hat bisher die Kraftwagenabgabe immer wieder ermässigt. Wie mir Stadtrat Breitner, der Finanzreferent unserer Stadt, mitteilt, findet Wien mit dem Ertrag, den die Kraftwagenabgabe im Jahre 1929 gehabt hat, sein Auslangen. Wien erwartet und braucht keinen höheren Ertrag aus dieser Abgabenguelle. Die ständige Zunahme an Kraftwagen in der Grosstadt würde es also ermöglichen, dass die Steuersätze ermässigt werden, weil eben nur der Ertrag des Jahres 1929 erreicht werden muss. Wenn also die Belastung des Steuerträgers in Wien nach der bisherigen Art der Besteuerung und nach den geplanten Bundesabgaben verglichen werden soll, so darf nicht ausser Betracht gelassen werden, dass die Wiener Kraftwagenabgabe durch die Zunahme von Automobilen sich wesentlich ermässigen würde. Sie werden also bei Ihren Betrachtungen nicht die Belastung durch die augenblicklichen Sätze, sondern eine Belastung zugrundelegen haben, die geringer ist. Sie werden Ihre unbefangene Meinung zu all diesen Fragen äussern, Ihre Meinung über die Belastung der Wiener Steuerträger. Aus dem Aufbau der geplanten Bundessteuern geht hervor, dass ein wesentlicher Teil der in Wien aufgebrachten Steuern dem Bund, beziehungsweise den anderen Ländern zufallen soll. Das würde man klarer erkennen, wenn gesagt würde, dass Wien von der Steuer, die sie einhebt, eine bestimmte Quote an den Bund oder an die anderen Bundesländer überweisen müsse. Wenn Sie Ihre Meinung zu den einzelnen Fragen geäußert haben werden, wird gewiss auch einmal über den ganzen Plan der neuen Steuern gesprochen werden, da bei den Erörterungen über die neue Abgabenteilung überhaupt eine grosse Rolle spielen wird."

Sodann erteilte der Bürgermeister dem Vorstand der zuständigen Magistratsabteilung, Senatsrat Dr. Urban, das Wort zu einer einleitenden Darstellung über den Fragenkomplex. Den Vorsitz in der Enquete übernahm nun Magistratsdirektor Dr. Hartl.

Senatsrat Dr. Urban führte nun aus: Es soll zunächst ein Ueberblick über den Stand des Kraftfahrwesens im Gebiete des Landes Wien gegeben werden. Am Stichtag des 30. Juni d. J. hat der Magistrat 5864 Personenwagen in Steuerevidenz geführt. Es gab ferner laut Angabe der Polizei 2811 Autotaxi, 100 Autos des Stadtlohnfuhrwerkes, 104 Elektromobile, 8156 Lastkraftwagen und 17.359 Motorräder. Die Lastkraftwagen und Motorräder sind gänzlich abgabefrei, Autotaxi zahlen eine jährliche Abgabe von 72 Schilling. Personautomobile werden für die ersten sieben Pferdekräfte mit je 60 Schilling, für die darüber hinausgehenden Pferdekräfte mit je 150 Schilling besteuert. Ausländische Automobile, die sich nicht länger als 30 Tage in Wien aufhalten, bleiben steuerfrei. Ursprünglich waren auch Lastkraftwagen der Steuer unterworfen und bei Personautomobilen betrug die Abgabe durchwegs 150 Schilling für jede Pferdesteuerkraft. Von diesem Höchststand ist planmässig ein Abbau erfolgt. Mit Landesgesetz vom 21. Dezember 1925 wurden Lastkraftwagen, Elektrolastkraftwagen und Geschäftskraftwagen von der Steuer befreit. Mit Landesgesetz vom 5. März 1926 wurde an Stelle der vierteljährlichen Abgabebzahlung die monatliche eingeführt. Mit Landesgesetz vom 29. Juli 1927 wurde für die ersten sechs Steuerpferdekräfte die Abgabe von 150 Schilling auf 100 Schilling herabgesetzt und mit Landesgesetz vom 20. Dezember 1929 wurden schliesslich ab 1. Jänner 1930 die ersten sieben Pferdekräfte auf je 60 Schilling ermässigt und auch die Abgabekennzeichen für Probefahrten von 50 Schilling auf 25 Schilling herabgesetzt.

Zur Regierungsvorlage selbst seien zunächst, was die Aufteilung des künftigen Ertrages anlangt, einige Bemerkungen gemacht. Als Aufteilungsschlüssel wird die Länge aller für Kraftfahrzeuge fahrbaren Strassen, die Gebietsfläche der Bundesländer, die Bevölkerungszahl und die Aufbringung an der im Artikel II des Entwurfes geregelten Besitzsteuer genommen.

Die Länge der Strassen besagt für sich allein noch gar nichts.

Der Motivenbericht zum geplanten Bundesgesetz spricht sehr deutlich und richtig aus, dass der gerechteste Schlüssel für die Aufteilung sich aus der Länge der für Kraftfahrzeuge fahrbaren Strassen mit Ausnahme der Bundesstrassen unter Berücksichtigung ihrer Herstellungsart, der Breite, des Unterbaues, der Oberflächenanlage, der Verkehrsdichte und des Ausmasses der Abnutzung durch Kraftfahrzeuge ergeben würde. Ein solcher Schlüssel besteht nicht, könnte aber gewiss hergestellt werden. Dann würde es sich zweifellos ergeben, dass die Verkehrsdichte in Wien weitaus an der Spitze steht und dass infolgedessen, was die Breite, den Unterbau und die Oberflächenanlage betrifft, die Wiener Strassen eine Ausstattung bedingen, wie sie nirgends sonst unerlässlich ist. Dazu müsse man noch ergänzen, die Erfordernisse für Strassenreinigung, Schneearbeiten und Strassenbeleuchtung hinzufügen, lauter Dinge, die für die Benützer der Strassen und für die Erhalter der Strassen von grösster Bedeutung sind. Auch dann würde es sich zeigen, dass die Ansprüche, die nach dieser Richtung hin in einer Grosstadt gestellt werden, ganz ausserordentlich höher sind als auf dem flachen Land. Zwischen Aekern, Wiesen und Wäldern kann gefahren werden, auch ohne dass ein vollkommener Staubschutz geboten wird. Landstrassen entbehren der Beleuchtung und bedürfen auch nicht annähernd jener sorgfältigen, den ganzen Tag über geübten Reinigung, nicht jener Schneesäuberung, wie sie der grosstädtische Verkehr zwingend gebietet. Weshalb, wenn man schon in so durchaus roher Weise lediglich die Strassenlänge als Masstab nimmt, noch die Gebietsfläche herangezogen wird, ist unverständlich. Eine Erklärung für den sehr komplizierten Aufteilungsschlüssel ist lediglich darin zu finden, dass es offenbar mit aller Mühe darnach getrachtet worden ist, den Anteil Wiens an der kommenden gemeinsamen Abgabe herunterzudrücken und in ein Missverhältnis zu der Anzahl der in Wien garagierten Wagen zu bringen. Das ist auch tatsächlich gelungen. Während nach den Angaben des Motivenberichtes 41,79 Prozent aller Kraftfahrzeuge den Standort Wien haben, soll der Anteil Wiens an der gemeinsamen Kraftwagen- und Benzinststeuer nur 12,36 Prozent ausmachen. Alle anderen 8 Bundesländer erhalten ganz ausserordentlich mehr, als sie bisher durch die eigenen Kraftwagenabgaben heringebracht haben. So Niederösterreich statt 1,953,000 Schilling nicht weniger als 4,663,000 Schilling, Oberösterreich statt 1,121,000 Schilling fast das Dreifache, nämlich 3,029,000 Schilling, Salzburg 1,198,000 Schilling statt wie bisher 406,000 Schilling, Steiermark 3,361,000 Schilling gegenüber 1,411,000 Schilling jetzt. Die Einnahme Kärntens soll sich von 662,000 Schilling auf 1,503,000 Schilling, die von Tirol von 949,000 Schilling auf 1,827,000 Schilling und die von Vorarlberg von 380,000 Schilling auf 554,000 Schilling erhöhen. Für das Burgenland ist eine Steigerung von 93,000 Schilling auf 687,000 Schilling vorgesehen, was mehr als eine Versiebenfachung bedeutet. Lediglich für Wien wird errechnet, dass ihm statt 4,988,000 Schilling bloss 2,373,000 Schilling gebühren. Uebrigens ist im Entwurf der Regierung der Ertrag für 1929 unrichtig angegeben, da er nicht 4,988,000 Schilling, sondern 5,415,000 Schilling ausgemacht hat. Da es doch nicht gut möglich schien, Wien einfach mehr als drei Millionen Schilling wegzunehmen, so soll eine Ergänzung aus dem Bundesanteil an der geplanten gemeinsamen Abgabe erfolgen.

Es ist aber nicht nur die völlige Willkür des Aufteilungsschlüssels, durch den Wien planmässig verkürzt wird. Es geschieht dies auch durch Ausserachtlassen des gegenwärtigen Aufbaues der Kraftwagenabgabe in den einzelnen Bundesländern. Das erweist sich als Benachteiligung Wiens und ist darüberhinaus geeignet, dauernden Schaden allen Steuerträgern zu bringen. Wien hat die Lastautomobile und Motorräder unbesteuert gelassen und deshalb selbstverständlich einen niedrigeren Ertrag erzielt. Wenn nun dieser Ertrag für den künftigen Anteil an der gemeinsamen Abgabe massgebend ist, so bedeutet dies gar nichts anderes, als dass Wien dauernd dafür bestraft wird, dass es die Besteuerung minder hart vorgenommen hat als die anderen Bundesländer. Da es dem Bund, wie das vorliegende Beispiel lehrt, jeden Augenblick einfallen kann, irgend eine Länderabgabe zu einer gemeinsamen Steuer zu machen, so wird sich jedes Land, jede Gemeinde künftighin sorgfältigst hüten müssen, irgendeine Steuererleichterung eintreten zu lassen, weil ihm dies bei einer derartigen Inkamerierung zu schwerem Schaden gereichen kann. Hätte Wien beispielsweise die Kraftfahrzeuge so besteuert wie Niederösterreich, so würde es genau den doppelten Ertrag aufzuweisen haben und daher auf das doppelte Ausmass des Anteiles an der künftigen gemeinsamen Abgabe Anspruch erheben können.

Es soll noch ein Wort darüber gesprochen werden, dass die anderen Bundesländer immer wieder darauf verweisen, dass ihre Strassen durch die aus Wien kommenden Kraftfahrzeuge abgenutzt werden. Es sei daher eine Beitragsleistung Wiens zum Strassenbau ausserhalb von Wien begründet. Demgegenüber muss festgestellt werden, dass natürlich auch Tag für Tag eine sehr grosse Anzahl von Kraftfahrzeugen aller Art beispielsweise aus Niederösterreich nach Wien kommt und hier die Strassen abnutzt. Wir haben gar nichts dagegen einzuwenden und sind erfreut, je mehr hereinkommen. Es ist übrigens wenig weitblickend, wenn bei diesem Verkehr lediglich an die Abnutzung der Strassen gedacht und der sonst damit verbundene Vorteil ausseracht gelassen wird. Würden die Besitzer von Wiener Kraftfahrzeugen nur an ein paar schönen Samstagen und Sonn-

tagen, statt hinauszufahren, in Wien verbleiben, so wäre ganz gewiss die Folge, dass hundert niederösterreichische Orte die schwersten materiellen Einbussen erleiden müssten. Ganze Gebiete leben von den Wiener Sommerfrischlern, Ausflüglern, Touristen. Man kann also nicht nur die Abnutzung der Strassen durch Automobile und Motorräder in Betracht ziehen, wenn es sonst erwünscht ist, die darin beförderten Personen als gutzahlende Gäste bei sich zu haben. Viele Ortschaften in Niederösterreich wären ohne die Wiener Besucher dem wirtschaftlichen Ruin preisgegeben.

Die Auswirkung des Entwurfes auf die Wiener Kraftfahrzeuge ist folgende: Die Lastautomobile, die gegenwärtig vollkommen abgabefrei sind, müssten nach verschiedenen Errechnungen 2000 Schilling jährlich bezahlen. Die Autotaxi, deren Belastung gegenwärtig bloss 72 Schilling im Jahr beträgt, hätten mit einer Mehrbelastung von mindestens 500 Schilling zu rechnen. Für die Personenautomobile hat der Magistrat eine genaue Aufstellung der Gliederung nach Pferdekraften angefertigt. Bis einschliesslich sieben Pferdekraften ist zwischen der Bundesabgabe ohne Berücksichtigung der Benzinsteuern und der Wiener Kraftwagenabgabe zum Teil gar kein, zum Teil ein ganz geringfügiger Unterschied. 60 Prozent aller Wiener Personenautomobile fallen in diese Kategorien. Für sie bedeutet die Benzinsteuern also eine neue Belastung, eine Ausgabe, die sie gegenwärtig überhaupt nicht zu tragen haben. In der Gruppe zwischen 8 und 13 Pferdekraften ist die Wiener Abgabe, für sich allein genommen, höher als die Bundeskraftwagenabgabe; wenn man aber die Benzinsteuern, was ja selbstverständlich unerlässlich ist, dazu nimmt, dann wird auch in dieser Gruppe sich bei den Wagen mit 8, 9 und 10 Pferdekraften eine Mehrzahlung ergeben und erst bei den Wagen mit 11, 12 und 13 Pferdekraften wird sich ein ungefährender Ausgleich vollziehen. In diese Kategorie fallen 30 Prozent aller in Wien laufenden Personenautomobile. Lediglich die Wagen mit noch mehr Pferdekraften können, solange die Wiener Abgabe in dieser Höhe aufrecht ist, mit einer Erleichterung rechnen. Gegenüber einer erdrückenden Masse von neuen Belastungen steht also eine ganz verschwindende Anzahl von Erleichterungen. Es würden also, wie dies Herr Dr. Georg Hanel in seiner Broschüre treffend kennzeichnet, gerade die zahlungsfähigsten Luxuswagenbesitzer allein eine Entlastung aufzuweisen haben.

Es wird der Wiener Steuerverwaltung seit Jahren vor<sup>e</sup>geworfen, dass sie in der Belastung vielzuweit gehe und ausserordentlich hart sei. Ganz eigenartig ist es daher, wenn es sich nun herausstellt, dass nach Auffassung der Bundesregierung das Kraftfahrwesen eine weitaus grössere Belastung vortragen würde, als sie in Wien in Geltung steht. Niemals hätte sich die Wiener Verwaltung getraut, eine Belastung von Lastautos mit 2000 Schilling einzuführen. Jetzt sind sogar aus den Kreisen, die durch die künftige Regelung betroffen werden sollen, Stimmen laut geworden, dass man sich mit einer steuerlichen Belastung des Lastautos mit 1000 Schilling abfinden könnte. Hätte die Wiener Verwaltung sich nur zu diesem Satz entschlossen, dann wäre bloss durch die Lastwagen allein mehr als 8 Millionen Schilling Steuer in Wien eingenommen worden. Bei einer so verbreiterten Grundlage der Wiener Kraftwagenabgabe hätte man natürlich sehr leicht jene Härten ausgleichen können, die bei den Personenautos wirklich noch vorhanden sein mögen. Sicher aber wäre es gelungen, das Wiener Strassennetz in seiner Qualität ganz wesentlich zu verbessern. Es sei in diesem Zusammenhang ausdrücklich hervorgehoben, dass in Wien die Kraftwagenabgabe als reine Zweckabgabe besteht. Ihr Ertrag muss ausschliesslich für Strassenbauzwecke verwendet werden. Allerdings reicht er nicht annähernd hin, um diese Erfordernisse zu bestreiten. Fasst man Strassenbau, Strassenbeleuchtung und Strassenreinigung, die ja ein einheitliches Ganzes bilden, zusammen, so ist festzustellen, dass die Kraftwagenabgabe nur mit rund 12 Prozent zu dem erforderlichen Aufwand beiträgt. Die übrigen 88 Prozent müssen aus anderen Quellen geholt werden. Das ist auch durchaus begreiflich, weil es ja Strassen gegeben hat, ehe der Automobilismus entstanden ist. Es wäre daher ganz und gar ungerrecht, lediglich diesen einen Kreis von Strassenbenützern für die Ausgaben des Strassenwesens verantwortlich zu machen.

Was die geplante künftige Regelung anlangt, so ist es nicht so sehr die Kraftwagenabgabe als solche, sondern die in Aussicht genommene Benzinsteuern, die einer genauen Prüfung bedarf. Zunächst muss hervorgehoben werden, dass sonst in Oesterreich auf allen Gebieten die Tendenz besteht, eine Angleichung an die deutschen Verhältnisse zu vollziehen. In Deutschland aber kommt man eine Benzinsteuern nicht. Schon das mahnt zur Vorsicht. Benzinsteuern und Benzinspreise stehen miteinander selbstverständlich in unlösbarem Zusammenhang. In Ländern, in denen, wie etwa in den Vereinigten Staaten von Amerika, die Benzinspreise ausserordentlich niedrig sind, mag eine Benzinsteuern ganz andere Wirkungen haben wie in Ländern, in denen die Benzinspreise hoch sind. Zu den letzteren gehört zweifellos Oesterreich. Welche Steigerungen sich auf dem Gebiet der Benzinspreise gerade in der letzten Zeit vollzogen haben, ist allgemein bekannt. Die Hinaufsetzung hat rund 15 Groschen ausgemacht; es ist also eigent-

(Fortsetzung des Berichtes über die Enquete)

lich schon der ganze Automobilismus in Oesterreich erst kürzlich einer Art Benzinststeuer unterworfen worden. Wenn man sich über die künftige Entwicklung der Benzinststeuer ein Bild machen will, dann genügt es, auf jene Erfahrungen zu verweisen, die mit indirekten Steuern überhaupt bei uns und anderswo gemacht werden. Es ist ziemlich gleichgültig, ob jetzt mit einer Benzinststeuer von 5, 10 oder 15 Groschen begonnen wird. Als sicher kann gelten, dass wir innerhalb weniger Jahre mehrfache Erhöhungen erleben werden; entweder zum Zweck der Verbesserung des Strassennetzes in Oesterreich, was vielleicht noch am ehesten ertragen werden könnte, oder zur Abhilfe der Finanznot der Bundesländer oder auch aus irgendwelchen anderen Gründen. Die Benzinststeuer hätte ähnlich wie die Zuckersteuer sicherlich die beste Eignung, als Deckung für Notopfer zu dienen. Es braucht bloss festgestellt zu werden, dass in einzelnen Staaten von Amerika, wo es übrigens eine noch viel weitergehende Verschiedenheit der Kraftwagenabgaben gibt als in Oesterreich, sich Steigerungen der Benzinststeuer um 300 Prozent vollzogen haben, dabei ist die Benzinststeuer in den Vereinigten Staaten von Amerika erst 11 Jahre alt.

Es ist zu betonen, dass jene Klagen über Doppelbesteuerung, die früher mehrfach laut geworden sind, schon seit langer Zeit nicht mehr erhoben werden können. Die Bundesgesetzliche Regelung, die nach dieser Richtung hin getroffen worden ist, hat sich als vollkommen ausreichend und wirksam erwiesen. Man könnte sich die Regelung der Kraftwagenabgabe in Oesterreich in ähnlicher Weise durch ein Rahmengesetz denken, das gewisse Höchstsätze der Besteuerung für die einzelnen Kategorien festlegt, die zwingende Bestimmungen enthält, dass der dieser zulässigen Maximalsteuer entsprechende Betrag für Strassenzwecke verwendet werden muss, und auch eine ganze Reihe von Einzelheiten, die gegenwärtig verschiedenartig geordnet sind, einheitlich regelt. Dadurch könnte jedenfalls vermieden werden, dass sich in den einzelnen Bundesländern allzugrosse Unterschiede ergeben. Es könnte ferner eine entsprechende Vorsorge zur Herbeischaffung von Mitteln für den Strassenbau getroffen werden. Dabei brauchte die Steuerautonomie der Länder keine neuerliche Schmälerung erfahren; die Abgabestreitigkeiten, an denen ohnehin kein Mangel ist, würden nicht neuerlich vermehrt werden. Der grosse Vorteil einer solchen Regelung bestünde aber darin, dass jedes Land seine Industriefreundlichkeit, seine Neigungen, mit dem technischen Fortschritt zu gehen, sichtbar bekunden könnte, indem es oben unter den zulässigen Maximalsätzen der Besteuerung bliebe. Das ist gerade bei der Kraftwagenabgabe umso eher möglich, als trotz der wirtschaftlichen Not die Zahl der Kraftfahrzeuge jeder Art ständig steigt. Es kann also ohne Schmälerung des finanziellen Ertrages dieser Zuwachs jeweils zur Ermässigung der Steuersätze benützt werden. Gerade von dieser Stelle aus darf mit Nachdruck auf diese Möglichkeit verwiesen werden, weil die Wiener Steuerverwaltung tatsächlich diesen Weg, wie nachgewiesen wurde, schon seit Jahren systematisch geht. Es sei dabei auf die Debatte in der Sitzung des Wiener Landtages vom 11. Oktober 1929 besonders aufmerksam gemacht. Damals wurde gerade die letzte, jetzt geltende Steuerermässigung beschlossen. Bei diesem Anlass erklärte der Finanzreferent der Gemeinde Wien:

"Wir erkennen die hohe Bedeutung des Automobils und wir würden sehr wünschen, dass es kein Luxusgegenstand mehr und auch den Arbeitern erreichbar wäre. Von diesen Verhältnissen sind wir leider noch weit entfernt. Aber wir haben doch eine stete Zunahme und das ermöglicht eine fortschreitende Herabsetzung der Steuer. Wenn sich die Verhältnisse fortschreitend bessern, werden wir gewiss auch mit der heutigen Vorlage noch nicht das letzte Wort gesprochen haben."

Man kann mit Sicherheit sagen, dass diese Zusage gewiss ihre Erfüllung finden würde. Mit ebensolcher Gewissheit kann ausgesprochen werden, dass eine Benzinststeuer, mit welchen Sätzen immer man beginnt, die Tendenz zur Vielfachung schon in sich trägt. Auch die vielfachen Möglichkeiten des Missbrauches mit steuerfreiem Benzin müssen betont werden.

Zusammenfassend kann also ausgesprochen werden, dass der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung auf die finanziellen Rechte Wiens nicht die gebotene Rücksicht nimmt, sie vielmehr schwer verletzt. Dabei wird aber der Wiener Steuerträger keine Erleichterung, sondern nur eine vielfach sehr bedeutende, ja überaus harte Belastung erfahren. Es wird überdies, wenn das Gesetz in der vorliegenden Fassung oder auch nur annähernd so zur Wirklichkeit wird, der gesamte Automobilismus, dessen Entwicklung ohnehin hinter der aller westlichen Länder noch stark zurückgeblieben ist, eine ganz ausserordentliche Beeinträchtigung und dauernde Hemmung erfahren.

An diese Ausführungen schloss sich eine angeregte Debatte. Kommerzialrat Wolf von der Vereinigung der Wiener Hotelbesitzer erklärte, dass die Wiener Hoteliers sich vom Standpunkt des Fremdenverkehrs aus vor allem gegen jene Bestimmungen im Gesetzentwurf zur Wehre setzen müssten, die das Einreisen ausländischer Automobile nach Oesterreich verwehren würden. Er verwies auch darauf, dass Flugzeuge mit gemischtem Benzin nicht fahren könnten. Die schwersten Bedenken äusserte Kommerzialrat Wolf gegen die im Entwurf als Gefällstrafen

konstituierten Strafbestimmungen und sprach sich ganz entschieden gegen die Aufrechterhaltung der Mauten aus. Für den Hauptverband der Gewerbeverbände Oesterreichs sprach Dr. Fritsch, der den Gesetzentwurf entschiedenst ablehnte. Die Automobilindustrie und die dabei beschäftigten Gewerbe sind nicht in der Lage, solche Belastungen, wie sie der Gesetzentwurf vorsieht, auf sich zu nehmen. Präsident Götzl, der den Hauptverband der Industrie und den Verband der Automobilindustriellen vertrat, erklärte, dass die Automobilindustrie den Gesetzentwurf als solchen ablehnen müsse, weil er zu grosse Belastungen bringe. Diese seien höher als die bisherige Autosteuer. Die Automobilindustriellen seien für eine Vereinheitlichung der Steuer und für eine Ausdehnung auf alle motorischen Fahrzeuge. Für den Verband der Oesterreichischen Maschinenindustrie erklärte Dr. Ehrenfest Egger, dass es unmöglich sei, auch für Motore, die nicht automobilistischen Zwecken dienen, eine Benzinststeuer vorzuschreiben. Er lehnte auch den Beimischungszwang ab. Ingenieur Grün, der Vertreter des Verbandes der Oesterreichischen Motorradfabriken, führte aus, dass die Motorradindustrie den Gesetzentwurf auf das entschiedenste ablehne. Die Gesamtzahl der Motorräder, die in Oesterreich am 31. Dezember 1929 in Betrieb gestanden seien, betrage 44.059 Stück. Hievon seien 15.839 als in Wien beheimatet steuerfrei gewesen. Die verbleibenden 28.220 Motorräder dürften eine durchschnittliche Belastung von 35 Schilling gehabt haben, so dass die Gesamtbelastung etwa 980.000 Schilling betragen habe. Nach dem Regierungsentwurf sollen sämtliche 44.000 Motorräder besteuert werden. Bei einer voraussichtlichen Belastung pro Rad mit 120 Schilling, ergebe sich eine Gesamtbelastung von 5.280.000 Schilling pro Jahr. Eine derartige Steuer würde also bedeuten, dass mehr als das Fünffache von den Motorradfahrern zu entrichten wäre. Eine derartige Überbesteuerung würde den Inlandabsatz der Motorradfabriken nahezu vollkommen unmöglich machen. Vorsteher Karl Prims von der Genossenschaft der Wiener Lohnfuhrwerker sprach sich ebenfalls gegen den Gesetzentwurf aus, der die Lohnfuhrwerker unerträglich belasten würde. Dr. Hitzl vom Niederösterreichischen Gewerbeverein erklärte, dass die Frage der Benzinststeuer von grosser wirtschaftlicher Bedeutung sei. Der Entwurf, insbesondere die Bestimmungen über die Benzinststeuer, müsse abgelehnt werden, weil die geplante Steuer eine schwere Belastung für alle Nutzfahrzeuge bedeutete. Beranek von der Genossenschaft der Garagebesitzer legte dar, dass jede Vermehrung der Lasten für Besitzer von Kraftfahrzeugen sich äusserst ungünstig auf die Garagenbesitzer auswirken müsste. Der Entwurf zeige eine peinliche Tendenz gegen den Automobilismus; das sei umso mehr zu bedauern, als eigentlich alle öffentlichen Körperschaften die Entwicklung des Automobilismus fördern müssten. Für den Oesterreichischen Motorfahrerverband führte Preis aus, dass die Motorfahrer die beabsichtigte Einführung der Bundessteuern entschiedenst ablehnen müssten. Dr. Glaser vom Gremium der Wiener Kaufmannschaft trat für eine Vereinheitlichung und für Verbundlichung der Abgaben ein. Ingenieur Padlesak sprach für das Gremium der niederösterreichischen Kraftfahr-Linienunternehmer und führte aus, dass die Benzinststeuer für einen Autobus jährlich eine Belastung von 5000 Schilling bringen würde. Es sei unmöglich, eine solche Belastung auf die Autobusreisenden zu überwälzen. Allgemein bekannt sei, dass die Frequenz auf allen Autobuslinien zurückgehe, weshalb der vorliegende Gesetzentwurf nicht gerechtfertigt werden könne. Die Verkehrsinteressenten, die eine Vereinheitlichung der Strassenerhaltungsbeiträge begrüßen würden, müssten sich jedenfalls gegen den Gesetzentwurf der Regierung aussprechen. Für den Arbeiterradfahrerbund nahm Amstler scharf gegen den Regierungsentwurf Stellung. In Vertretung des Gremiums der Hoteliers erklärte Witzmann, dass auch der Fremdenverkehr durch den Gesetzentwurf getroffen sei. Im Interesse des Fremdenverkehrs müsste der Automobilismus in Oesterreich gefördert werden; der Gesetzentwurf müsste daher abgelehnt werden. Altvizebürgermeister Josef Rain, der den Industrieverband der Eisfabriken vertrat, sprach sich mit aller Entschiedenheit gegen die im Entwurf vorgesehene Steuern aus. Gemeinderat Müller der in Vertretung der Genossenschaft der Garagebesitzer erschienen war, führte aus, dass er stets für eine Benzinststeuer eingetreten sei. Die Benzinststeuer dürfe aber nicht 15 Groschen, sondern höchstens 5 Groschen betragen. Mit der Einführung einer solchen Steuer müsse jedenfalls die Kraftwagenabgabe verschwinden. Für die Genossenschaft der Lastfuhrwerksbesitzer erklärte Dr. Anton Polprecht, es sei von allen Parteien immer als fortschrittsfeindlich betrachtet worden, den Verkehr auf den Strassen, die Allgemeingut seien, zu besteuern. Wenn in der jetzigen schweren Zeit eine Spezialsteuer für Kraftfahrzeuge verständlich sein solle, müsse sie wenigstens eine gerechte Steuer sein. Die vorgeschlagene Bundessteuer sei dies aber wenigstens für Lastkraftwagen nicht. Die Verwendung von Lastkraftwagen, die in der letzten Zeit alljährlich um 50 Prozent gestiegen sei, sei durch die Steuerfreiheit in Wien begünstigt worden. Während vor dem Kriege Lastkraftwagen subventioniert worden wären, sollten jetzt die Lastkraftwagen, die in Wien gar keine Steuer gezahlt haben, herhalten um in der Provinz Mauten und Strassenerhaltungsbeiträge abzulösen und die Steuer für Personenwagen in den höchsten Kategorien zu ermässigen. Das Transportgewerbe

(Fortsetzung des Berichtes über die Enquete)

müsse sich mit aller Energie gegen die Benzinsteuer, die untragbar sei, aussprechen. Eine Ueberwälzung auf den Konsumenten sei nicht möglich. Die Kraftwagenabgabe müsse ebenfalls das Transportgewerbe überhaupt von der Besteuerung ausschliessen oder es wenigstens besonders begünstigen. Vorsteher - Stellvertreter Franz Stuiber sprach für die Genossenschaft der Lastfuhrwerksbesitzer und für die Genossenschaft der Grossfuhrwerksbesitzer. Er schloss sich den Ausführungen des Vorredners an und erklärte, dass die Benzinsteuer, die eine unerträgliche Belastung bedeute, abgelehnt werden müsse. Bei dieser geplanten Steuer müssten die Fuhrwerker zum Pferdebetrieb zurückkehren, was gewiss nicht begrüsst werden könne. Die Fuhrwerksbesitzer seien bereit, eine Kraftwagenabgabe zu zahlen, die erträglich sein muss. Dann sprach Nationalrat Forstner, der ausführte, dass er prinzipieller Gegner der Benzinsteuer sei und es auch dann wäre, wenn sie nur 5 Groschen betragen würde. Unnützlich sei man auf der Suche nach neuen Steuerquellen. Wenn schon eine Benzinsteuer bestünde, würde sie sicher erhöht werden, weil das vielleicht optisch nicht besonders ungünstig wirken würde. So würden wir in wenigen Jahren auf eine Steuer von 40,50 oder gar 60 Groschen kommen. Die Benzinsteuer unterbinde auch die Entwicklung vom Pferdefuhrwerk zum Autofuhrwerk. Das Pferdefuhrwerk ruiniere die Strasse, vielmehr als die Kraftwagen; das haben auch die Vertreter aller Länder, die Baufachleute jüngst bei einer Enquete im Nationalrat konstatiert. Wenn man unserer Volkswirtschaft nützen wolle, müsse man den Uebergang zum Automobilbetrieb fördern, soweit es nur geht. Die Benzinsteuer sei geeignet, diese Entwicklung zu verhindern. Der Paragraph 39 des Entwurfes benachteilige Wien in geradezu unglaublicher Weise. Wenn Wien noch so viele Autos bekomme, würde es nicht mehr einnehmen als im Jahre 1929. Die Folge würde sein, dass Wien, wenn die Strassenlasten steigen, neue Steuerquellen würde suchen müssen. Strassen, auf denen man fahren könne, gebe es, die Bundesstrassen ausgenommen nur in Wien. Nur Wien gebe genügend Geld für die Strassenerhaltung aus. In den anderen Ländern sei der Strassenbau ganz unmöglich. Und nun solle Wien, weil es bisher seine Strassen instandgehalten habe und weil es die Automobile sehr gering belastet habe, das meiste zahlen. Man müsse sich grundsätzlich gegen jede Besteuerung des Benzins aussprechen. Die Regierung solle eine Vorlage ausarbeiten, die die Wiener Volkswirtschaft nicht auf das Schwerste schädige. Man könne nicht die Strassen in ganz Oesterreich auf Kosten Wiens herrichten lassen. Für die Genossenschaft der Garagebesitzer sprach Vorsteher Ingenieur Sesar Karrer. Die Genossenschaft müsse sich absolut gegen jede Benzinsteuer aussprechen. Die Garagebesitzer haben ein Interesse, den Verkehr zu verbilligen, während die Benzinsteuer jeden Verkehr belasten müsse. Schliesslich kam Dorfinger für die Gehilfenausschüsse der Genossenschaften der Grossfuhrwerksbesitzer, der Lastfuhrwerksbesitzer und der Lohnfuhrwerker, sowie für den Freien Gewerkschaftsverband zum Worte. Dorfingen führte aus, dass die Arbeiterschaft, die beim Automobilverkehr und in der Automobilindustrie beschäftigt sei, den Regierungsentwurf entschieden ablehnen müsse; sie würde / / sonst ihre Existenz auf das schwerste gefährden. Die neuen Abgaben würden eine weitere Steigerung der Arbeitslosigkeit herbeiführen. Daher sei die gesamte Arbeiterschaft gegen den Entwurf.

Nach Abschluss der Debatte erklärte Magistratsdirektor Dr. Hartl, dass sich eine nahezu einstimmige Ablehnung des Entwurfes, namentlich der Benzinsteuer ergeben habe. Der Magistratsdirektor dankte für die zahlreichen Anregungen, die der Landesregierung vorgelegt werden würden und schloss die Enquete, die eine so grosse Anteilnahme der Interessentenkreise bewiesen habe.