

§ 1 Allgemeines

der Mehrwertabschöpfung, den Abgaben nach dem Verursacherprinzip oder auch bei der Lenkungssteuer der Fall ist. Sie lassen sich nicht mehr ohne weiteres in die klassische Definition einordnen, welche die öffentlichen Abgaben noch als Geldleistungen an den Staat verstanden hat, die zur «Deckung des öffentlichen Finanzbedarfs» dienen. Der fiskalische Zweck reicht als Begriffselement nicht mehr aus. Lenkungs- und Mehrwertabgaben bewirken zwar Einnahmen des Gemeinwesens, haben aber in erster Linie die Lenkung menschlichen Verhaltens zum Ziel, indem bestimmte Waren und Leistungen mit einer Abgabe belastet werden, so z. B. die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe¹¹ oder der Abzug für Kontingentsüberlieferungen bei der Milchproduktion¹². Mehrwertabgaben streben einen angemessenen Ausgleich für Vorteile an, die sich für einzelne Grundeigentümer aus planungsbedingten Mehrwerten, vor allem aus Ein- und Umzonierungen, ergeben können. Mit der Zuordnung von Grundstücken in ein Baugebiet werden ganz erhebliche materielle Wertunterschiede geschaffen. Art. 6 Abs. 1 RPG¹³ sah die Möglichkeit einer Mehrwertabschöpfung vor. Danach hätten die Gemeinden Bestimmungen über die Abgeltung von Sondervorteilen erlassen können, die als Wertausgleich, Bodenersatz oder Nutzungsrecht festgelegt worden wären.

b) Verursacherprinzip

Nach dem Verursacherprinzip sollen die öffentlichen Abgaben vermehrt auch von jenen Bürgern und Unternehmen aufgebracht werden, welche die staatliche Tätigkeit durch ihr Verhalten auslösen. So ist in Art. 2

11 Siehe Art. 1, 2, 9 und 10 SVAG. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll u. a. der langfristigen Abdeckung der dem Schwerverkehr zurechenbaren Wegekosten, der Verwirklichung der Kostenwahrheit im Schwerverkehr und der Erreichung einer verursachergerechten Verkehrsfinanzierung zur Reduktion der Fahrleistungen auf der Strasse dienen. In diesem Sinn betont die Regierung in ihrem Bericht und Antrag betreffend die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Nr. 46/2000, dass die Übernahme der LSVA nicht aus fiskalpolitischen Motiven erfolge. Die LSVA soll in Bezug auf den Verkehr ihre Lenkungswirkung entfalten, aber die Haushalte und die Wirtschaft nicht belasten.

12 Siehe Art. 15 MKG.

13 Das Raumplanungsgesetz vom 20. Juni 2002 ist in der Volksabstimmung vom 27./29. September 2002 abgelehnt worden. Siehe auch Art. 5 der Regierungsvorlage zu einem Raumplanungsgesetz im Bericht und Antrag der Regierung zur Schaffung eines Raumplanungsgesetzes und zur Abänderung des Gesetzes über die Baulandumlegung, Nr. 64/1999, S. 28 f.