

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
 gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
 Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Jordana 12 — Telefon 3014
 Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Kraftverkehrswirtschaft, Fahrzeugsteuern und Landstrassenfragen in USA.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin übergab der deutschen und ausländischen Presse anlässlich eines hierfür veranstalteten Pressetees in ter Persönlichkeiten und Organisationen der amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft, sowie der Bundes-, Staats- und Stadtbehörden der Union. In dem ersten Hauptteil über die Entwicklung der amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft wird der Werdegang der amerikanischen Kraftfahrzeugindustrie und der von ihr abhängigen Gewerbebranche geschildert.

Der zweite Hauptteil über die Kraftfahrzeugsteuern enthält eine Uebersicht über sämtliche Sondersteuern, welche das Kraftfahrzeug in der Union belasten. Die Sonderbesteuerung umfasst im wesentlichen die beiden grossen Steuerarten: die Registrierungssteuer, die unserer Kraftfahrzeugsteuer gleicht und die Gasolinsteuer (Benzinsteuer), die den Betriebsstoff zur Treibung von Kraftfahrzeugen mit einer Abgabe belastet. Die Registrierungssteuer wird auf Grundlage verschiedenartiger Steuermassstäbe von den einzelnen Staaten als Pauschalsteuer den Räumen der Kammer die umfangreiche Denkschrift über das Ergebnis der von ihr gemeinsam mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag einer Anzahl von Verbänden der Kraftverkehrswirtschaft und unter Beteiligung von 4 Regierungsvertretern nach den Vereinigten Staaten entsandten Studienkommission. Die Denkschrift ist von dem Syndikus der Kammer und Sachbearbeiter der Studienkommission Dr. W. Feilchenfeld herausgegeben. Sie enthält ein umfangreiches Material an Statistiken, Tafeln, Photos, Karten und Aeusserungen ramhaft für ein Jahr erhoben und beträgt für Personenkraftwagen 1928 durchschnittlich 13 1/2 Dollar gegen 8 Dollar im Jahre 1919. Erheblich stärker ist die Belastung für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse. Die Verwaltungskosten der Registrierungssteuer waren im Jahre 1928 etwas weniger als 5 v. H. des Steueraufkommens von 322 Millionen Dollar.

Die Gasolinsteuer, die nunmehr auch in den letzten noch übrig gebliebenen 3 Staaten der Union (Massachusetts, Illinois und New York) eingeführt wurde, zeigt ebenfalls eine ausserordentliche Verschiedenartigkeit in den einzelnen Staaten der Union. Die Gasolinsteuersätze zeigen seit Jahren eine dauernd steigende Tendenz. Nach dem Stand vom 1.

August 1929 hatten nur noch 8 Staaten eine 2-Cts.-Steuer, während 10 Staaten 3 Cts., 1 Staat 3 1/2 Cts., 20 Staaten 4 Cts., 8 Staaten 5 Cts. und 2 Staaten sogar 6 Cts. für die Gallone innerhalb eines Verkaufspreises von durchschnittlich 21 Cts. für die Gallone Gasolinsteuer erhoben. Die Steuererhebung erfolgt mit einer einzigen nicht beachtlichen Ausnahme (Pennsylvania) beim Gasolinerzeuger, „grosshändler bzw. -importeur. Die Steuerbehörde hat also nur mit einer kleinen Anzahl von steuerpflichtigen Betrieben zu verhandeln. Das Problem der Gewährung von Befreiungen für Gasolinverbraucher ausserhalb der Landstrasse ist nicht einheitlich gelöst. Der Umfang der rückvergüteten Beträge für diese Verbraucher ist überdies bisher nicht erheblich. Das Aufkommen an Gasolinsteuern in den Staaten zeigt in den letzten Jahren stark erhöhte Ziffern. (1928: 304 Millionen Dollar, für 1929 geschätzt auf 450 Millionen Dollar). Im allgemeinen zeige sich in allen Kreisen der Bevölkerung eine starke Vorliebe für die Gasolinsteuer, solange sie einen vernünftigen Steuersatz hat und ihr Aufkommen für Landstrassenzwecke verwandt wird.

Im dritten Hauptteil der Denkschrift finden die Studienergebnisse der Kommission in bezug auf das Landstrassenwesen der Union ihre Darstellung. Unter Berücksichtigung der früheren Entwicklung und ihrer Bedeutung für den jetzigen Zustand wird das gegenwärtige System, die gesetzliche Regelung, Verwaltung und Organisation des Landstrassenwesens sowie die Technik des Landstrassenbaues und die Finanzierung von Landstrassenbau- und -unterhaltung geschildert. Das gesamte Strassennetz hat einen Umfang von rund 4,8 Millionen km. Hiervon sind jedoch nur 943 000 km (19,5 v. H.) befestigte Strassen während alle übrigen Strassen unbefestigt, d. h. nach deutschen Begriffen gewöhnliche Feldwege und nur zum Teil geebnet und entwässert sind. Von den befestigten Strassen sind nur zirka 25 v. H. mit Makadam-, Asphalt-, Beton- bzw. Pflasterdecken belegt (besonders bevorzugt wird Makadam und Zementbeton), während die übrigen 75 v. H. Lehmsand- und Kiesstrassen sind. Die Bau- und Unterhaltungspflicht, sowie die Verwaltung der Landstrassen ist auf die Staaten und ihre nachgeordneten Verwaltungsbezirke verteilt. Die Bundesre-