

17/SN-118/ME von 6

Amt der Tiroler Landesregierung

Präs. Abt. III - 735/99

An das
Bundesministerium für
Finanzen

Himmelpfortgasse 4 - 8
1015 Wien

A-6010 Innsbruck, am 25. Februar 1985

Tel.: 05222/28701, Durchwahl Klappe 152

Sachbearbeiter: Dr. Brandmayr

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Datum: 28. FEB. 1985

Verteilt 1985-03-04 Sow

Dr. Hasselbauer

Betreff: Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird;
Stellungnahme

Zu Zahl 10.3002/3-IV/10/85 vom 30. Jänner 1985

Zum übersandten Entwurf eines Gesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952, BGBL.Nr. 110, geändert wird, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Da nach § 7 Abs. 1 des Finanzausgleichsgesetzes 1985, BGBL.Nr. 544/1984, die Kraftfahrzeugsteuer eine gemeinschaftliche Bundesabgabe ist, die nach § 8 Abs. 1 dieses Gesetzes je zur Hälfte zwischen Bund und Ländern geteilt wird, werden durch den Gesetzentwurf die finanziellen Interessen der Länder in besonderem Maße berührt. Die Erläuterungen beschränken sich, was die finanziellen Auswirkungen des im Entwurf vorliegenden Gesetzes betrifft, auf den Hinweis, daß den geschätzten Mehrausgaben von ca. 800 Mio. Schilling etwa gleich hohe Mehreinnahmen während der gesamten Zulassungsdauer der zusätzlich belasteten Kraftfahrzeuge gegenüberstehen, weshalb Aufkommensneutralität zu erwarten sei. Da jegliche Angaben über die Grundlagen, von denen diese Schätzung ausgeht, fehlen und somit keine Möglichkeit besteht, die Richtigkeit dieser Schätzung zu überprüfen, muß gebeten werden, die Erläuterungen in diesem Punkt entsprechend zu ergänzen.

Der Gesetzentwurf verfolgt den Zweck, durch primär fiskalische Maßnahmen die Anschaffung von umweltfreundlichen Personen- und Kombinationskraftwagen zu begünstigen und den Erwerb von Kraftfahrzeugen, die schädliche Luftverunreinigungen verursachen, möglichst zu unterbinden. Wenn auch die Motive für die Erlassung eines dem Entwurf entsprechenden Gesetzes voll und ganz zu begrüßen sind, so bleiben dennoch Zweifel bestehen, ob durch die beabsichtigte Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 der gewünschte Erfolg erreicht wird. Wenn man bedenkt, daß die besonders umweltbelastenden Schadstoffe, wie etwa die Schwefeloxyde, nur zu einem Prozent von Personenkraftwagen, jedoch zu vier Prozent von Lastkraftwagen und Omnibussen erzeugt werden und die Stickoxyde zu 23 Prozent von Personenkraftwagen, aber zu 26 Prozent von Lastkraftwagen und Omnibussen stammen, so kann mit der Erlassung eines dem Entwurf entsprechenden Gesetzes eine wesentliche Entspannung bei der durch den Straßenverkehr erzeugten Luftverunreinigung wahrscheinlich nicht erreicht werden.

Zum anderen dürfte ein fiskalischer Anreiz in Höhe von 7.000,- Schilling nicht ausreichen, um eine größere Anzahl von Personen zu bewegen, ein mit einem Katalysator ausgestattetes Kraftfahrzeug zu erwerben. Wenn man bedenkt, daß bei einem solchen Fahrzeug Mehrkosten von durchschnittlich 13.000,- Schilling in Kauf zu nehmen sind, von denen höchstens 7.000,- Schilling vergütet werden, so verbleiben immerhin noch Mehrkosten in Höhe von ca. 6.000,- Schilling, mit denen aber beispielsweise bei einem Personenkraftwagen mit einem Hubraum von 1.250 bis 1.500 cm³ die Kraftfahrzeugsteuer für ca. drei Jahre entrichtet werden könnte, selbst wenn man darauf Bedacht nimmt, daß die nächsthöhere Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten ist. Eine Amortisation der Mehrkosten nach erst drei Jahren erscheint aber vielen Kraftfahrern zu wenig attraktiv, weil Neuwagen erfahrungsgemäß nach eben dieser Zeit ohnedies ver-

kauft werden. Dieser und andere Umstände, wie etwa ein Mehrverbrauch von ca. 10 Prozent, die Kosten für einen Austausch des Katalysators nach einer bestimmten Verwendungsdauer, die Schwierigkeiten der Versorgung mit bleifreiem Benzin in bestimmten Urlaubsländern bzw. die Skepsis gegenüber modernen Technologien überhaupt wird sicherlich viele Autofahrer dazu bewegen, die relativ geringen Mehrkosten der höheren Steuerstufe in Kauf zu nehmen.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes ist folgendes zu bemerken:

Zu Art. I:

Da dem § 5 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 die den Gegenstand des Entwurfes bildenden Bestimmungen angefügt werden sollen, müßte die Numerierung der Absätze mit dem Abs. 5 beginnen, weil ein § 5 Abs. 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952, in der Fassung des Abschnittes VII des Bundesgesetzes BGBl.Nr. 587/1983 bereits in Geltung steht. Die Numerierung der folgenden Absätze würde sich damit ebenfalls verschieben.

Es ist nicht klar ersichtlich, was unter dem Begriff "schadstoffarme" Personen- und Kombinationskraftwagen zu verstehen ist. Weder im Gesetzentwurf noch in der 9. Kraftfahrgesetz-Novelle, BGBl.Nr. 552/1984, wird dieser Ausdruck definiert. Es sollte geprüft werden, ob nicht an den Begriff "schädliche Luftverunreinigung", wie er in der 9. Kraftfahrgesetz-Novelle verwendet wird, angeknüpft werden sollte (vgl. etwa die §§ 4 Abs. 2, 56 Abs. 1, 58 Abs. 2 und 3, 136 Abs. 3a usw.).

Unklar ist auch, was unter den "Feststellungen der Kraftfahrbhörde" zu verstehen ist, die für die Beurteilung eines Kraftfahrzeugs als "schadstoffarm" relevant sind. § 136 Abs. 3a

- 4 -

der 9. Kraftfahrgesetz-Novelle ermächtigt den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz, den Begriff "schädliche Luftverunreinigung" durch Verordnung näher zu umschreiben. Wenn im Typenschein bereits Werte eingetragen sind, die nicht als schädliche Luftverunreinigung gelten, so haben Feststellungen der Kraftfahrbehörde bloß wiederholenden Charakter. Die Erlassung jeweils eines Feststellungsbescheides durch die Bezirkshauptmannschaften würde einen nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsmehraufwand für das Land bedeuten; es müßte daher genügen, wenn bei der Zulassung eines als "schadstoffarm" geltenden Personen- oder Kombinationskraftwagens eine Durchschrift des positiv erledigten Zulassungsantrages dem Finanzamt übersandt wird.

Es wird als ungünstig angesehen, im § 5 Abs. 4 und 5 des Gesetzentwurfes die Wendung "Erstattung der Steuer" zu verwenden, weil eine Steuer erst dann erstattet werden kann, wenn sie schon vorher entrichtet worden ist. Der zur Auszahlung gelangende Betrag ist nichts anderes als eine Prämie, die aus dem Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer entnommen wird und damit die Länder zur Hälfte belastet.

Den Erläuterungen zufolge soll die Ausbezahlung der Prämie von Amts wegen erfolgen. Im Interesse der Rechtsklarheit und damit der Rechtssicherheit sollte eine solche Aussage aber bereits im Gesetzentwurf selbst getroffen werden.

Abschließend ist zu bemerken, daß der Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 beim Amt der Tiroler Landesregierung erst am 4. Februar 1985 eingelangt ist. Wegen der Notwendigkeit, innerhalb des Amtes die Auffassung der sachlich berührten Abteilungen zu koordinieren, war es nicht möglich,

- 5 -

die Stellungnahme zum Entwurf vor Ablauf der mit 20. Februar 1985 äußerst kurz bemessenen Begutachtungsfrist abzugeben. Es wird gebeten, in Zukunft eine Begutachtungsfrist von mindestens sechs Wochen vorzusehen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landessamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen
gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien
an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien
an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausfertigungen
an alle National- und Bundesräte in Tirol

zur gefl. Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n
Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:
G. Strehl