

503 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates (V. G. P.).

Regierungsvorlage.

**Bundesgesetz vom 00. Dezember 1947,
betreffend die Änderung einiger Verkehrs-
steuergesetze (Verkehrsteuernovelle 1947).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I.

Versicherungsteuer.

Das Versicherungsteuergesetz vom 9. Juli 1937, Deutsches R. G. Bl. I S. 793, in der Fassung der Verordnung zur Änderung des Versicherungsteuergesetzes vom 31. August 1944, Deutsches R. G. Bl. I S. 208, wird abgeändert wie folgt:

a) In § 2, Abs. (1), entfällt Z. 2 und die Bezeichnung Z. 1.

b) In § 3, Abs. (1), zweiter Satz, sind nach den Worten „gehört nicht“ die Worte: „die Feuerschutzsteuer, die der Versicherer dem Versicherungsnehmer gesondert in Rechnung stellt, ferner nicht dasjenige,“ einzufügen.

Dem Abs. (2) wird folgender Satz hinzugefügt: „Als Gewinnanteil gilt auch die Rückvergütung eines Teiles der Prämie für schadenfreien Verlauf (Bonus).“

c) In § 4, dem die Bezeichnung Abs. (1) beigefügt wird, tritt in Z. 2, lit. a, an Stelle der Wertziffer „500 Reichsmark“ die Wertziffer „1000 Schilling“ und in lit. b an Stelle der Wertziffer „60 Reichsmark“ die Wertziffer „180 Schilling“.

Z. 5 hat zu lauten:

„5. für eine Versicherung, die bei Vereinigungen öffentlich-rechtlicher Körperschaften genommen wird, um Aufwendungen dieser Körperschaften für Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung ihrer Mitglieder auszugleichen.“

Die bisherigen Z. 5 bis 8 erhalten die Bezeichnung 6, 7, 8 und 9.

In der neuen Z. 7 tritt an die Stelle der Wertziffer „4 Reichsmark“ die Wertziffer „15 Schilling“.

In der neuen Z. 8 tritt an Stelle der Wertziffer „3000 Reichsmark“ die Wertziffer „15.000 Schilling“.

Hinzugefügt wird eine neue Z. 10 mit folgendem Wortlaut:

„10. für Feuerversicherungen durch bäuerliche Brandschadenversicherungsvereine, die vorwiegend die Gewährung von Sachleistungen (Hand- und Spanndienste) zum Gegenstand haben.“

Folgende Abs. (2) und (3) werden neu eingefügt:

„(2) Von der Besteuerung ausgenommen ist ferner die Zahlung des Versicherungsentgeltes unmittelbar an einen ausländischen Versicherer durch eine in Österreich beglaubigte diplomatische oder konsularische Vertretung oder durch die Mitglieder oder das sonstige Personal dieser Vertretung, sofern diese Personen Angehörige des Entsendestaates sind und entweder der inländischen Gerichtsbarkeit nicht unterliegen oder als Berufsbeamte außerhalb ihres Amtes in Österreich keine Erwerbstätigkeit ausüben. Die Steuer wird jedoch erhoben, wenn das Versicherungsentgelt an einen inländischen Bevollmächtigten des ausländischen Versicherers gezahlt wird.

(3) Die in Abs. (1), Z. 3 und 4, angeführten Ausnahmen von der Besteuerung bleiben in gleichem Umfang auch für Versicherungen wirksam, deren Einrichtungen durch künftige Sozialversicherungsgesetze geregelt werden, die an Stelle der dort angeführten Vorschriften treten.“

d) In § 5 hat Abs. (4) zu lauten:

„(4) In Fällen, in denen die Feststellung der Unterlagen für die Steuerfestsetzung unverhältnismäßig schwierig sein würde, kann die Berechnung und Entrichtung der Steuer im Pauschverfahren zugelassen werden.“

e) In § 6, Abs. (1), Z. 1, entfallen die Worte „und bei einem Kapitalansammlungsvertrag“.

Neu eingefügt werden folgende Abs. (3) und (4):

„(3) Die unmittelbare oder mittelbare Zahlung des Versicherungsentgeltes an einen ausländischen Versicherer, der zum Geschäftsbetrieb im Inland nicht zugelassen ist, unterliegt mit

2

Ausnahme der in § 4, Abs. (2), bezeichneten Fälle der Besteuerung nach den zehnfachen Steuersätzen der Abs. (1) und (2). Die in § 4, Abs. (1), unter Z. 1, 2 und 8 angeführten Ausnahmen von der Besteuerung gelten in diesem Falle nicht.

(4) Für Versicherungszweige, die von befugten inländischen Versicherern nicht betrieben und durch Kundmachung des Bundesministeriums für Finanzen bekanntgemacht werden, können die in Abs. (3) vorgesehenen Steuersätze bis auf das in den Abs. (1) und (2) angegebene Ausmaß herabgesetzt werden. Außer diesen Fällen kann das Bundesministerium für Finanzen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Handel und Wiederaufbau und für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung nur aus allgemeinen handels- oder wirtschaftspolitischen Gründen Ausnahmen von den Bestimmungen des Abs. (3) zulassen.“

f) Die bisherigen §§ 8 bis 12 erhalten die Bezeichnungen §§ 7, 8, 9, 10 und 11.

g) Im neuen § 9 tritt in Abs. (3) an Stelle der Wertziffer „600 Reichsmark“ die Wertziffer „1200 Schilling“.

h) Der neue § 11 hat zu lauten:

„§ 11. Gebührenpflicht der Versicherungsurkunden.

Versicherungscheine, die von inländischen oder von den zum Geschäftsbetrieb im Inland zugelassenen ausländischen Versicherern ausgestellt werden, unterliegen nicht der in § 14, T. P. 12, des Gebührengesetzes 1946, B. G. Bl. Nr. 184, festgesetzten Gebühr.“

i) Hinzugefügt wird ein neuer § 12 mit folgendem Wortlaut:

„§ 12. Vollzug.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen, im Falle des § 6, Abs. (4), im Einvernehmen mit den dort angeführten Bundesministerien betraut.“

Artikel II.

Feuerschutzsteuer.

Das Feuerschutzsteuergesetz vom 1. Februar 1939, Deutsches R. G. Bl. I S. 113, wird abgeändert wie folgt:

a) In § 1 wird folgender neuer Abs. (3) eingefügt:

„(3) Der Steuer unterliegt nicht die Entgegennahme von Versicherungsentgelten aus Feuerversicherungen bei bäuerlichen Brandschadenversicherungsvereinen, die vorwiegend die Gewährung von Sachleistungen (Hand- und Spanndienste) zum Gegenstand haben.“

b) In § 2, Abs. (1), erster Satz, wird nach den Worten „zu bewirken ist“ eingefügt: „mit Aus-

nahme der vom Versicherungsnehmer gesondert angeforderten Feuerschutzsteuer selbst“.

Dem Abs. (2) wird folgender Satz hinzugefügt:

„Als Gewinnanteil gilt auch die Rückvergütung eines Teiles der Prämie für schadenfreien Verlauf (Bonus).“

c) In § 3 entfällt der Abs. (3). Der Abs. (4) erhält die Bezeichnung „(3)“.

d) § 4 hat zu lauten:

„§ 4. Steuersatz.

Die Steuer beträgt 8 v. H. des Gesamtbetrages des Versicherungsentgeltes.“

e) In § 5 lautet Abs. (3):

„(3) Der Steuerschuldner ist berechtigt, die Steuer bis zur Höhe von 4 v. H. des Versicherungsentgeltes neben dem Versicherungsentgelt vom Versicherungsnehmer gesondert anzufordern. Nimmt er Rückversicherung, ist er berechtigt, das an den Rückversicherer zu entrichtende Entgelt um jenen entsprechenden Hundertsatz der Steuer zu kürzen, den er vom Versicherungsnehmer nicht gesondert angefordert hat. Dies gilt auch für den Rückversicherer, der seinerseits Rückversicherung nimmt.“

f) § 10 hat zu lauten:

„§ 10. Vollzug.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen betraut.“

Artikel III.

Kraftfahrzeugsteuer.

§ 1.

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. März 1935, Deutsches R. G. Bl. I S. 407, wird wie folgt geändert:

a) § 2 entfällt.

b) § 3 hat zu lauten:

„§ 3. Ausnahmen von der Besteuerung.

(1) Von der Steuer befreit sind:

1. Kraftfahrzeuge, solange sie für den Bund oder eine andere Gebietskörperschaft zugelassen sind und nicht in erwerbswirtschaftlichen Betrieben dieser Gebietskörperschaften verwendet werden;

2. Personenkraftwagen, solange sie ausschließlich zur gewerbmäßigen Beförderung von Personen verwendet und auf öffentlichen Wegen oder Plätzen für den öffentlichen Verkehr bereit gehalten werden („Platzkraftwagen“, auch „Kraftdroschken“);

3. Kraftfahrzeuge jener Personen, denen eine Steuerbefreiung auf Grund von Staatsverträgen, Gegenseitigkeitserklärungen oder sonst nach den Grundsätzen des zwischenstaatlichen Steuerrechtes zukommt;

4. Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und Kraftfahrzeuge, die für Zwecke der Krankbeförderung oder des Rettungswesens ohne Erwerbsabsicht verwendet werden, einschließlich der Krankfahrstühle mit maschinellm Antrieb;

5. Kraftfahrzeuge, solange sie ausschließlich zur Beförderung (Fortbewegung) von Geräten von und zur Arbeitsstätte und zum Antrieb dieser Geräte verwendet werden, sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen;

6. Zugmaschinen ohne Güterladeraum, solange sie ausschließlich in landwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden;

7. Kraftfahrzeuge, solange damit nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften ausschließlich Fahrten mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen (weiße Schrift auf blauem Grunde) gemäß §§ 42 und 43 der Kraftfahrverordnung 1947, B. G. Bl. Nr. 83, ausgeführt werden;

8. im inländischen Zulassungsverfahren zugelassene Personenkraftäder, deren Hubraum 125 cm³ nicht übersteigt;

9. im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassene und nicht der entgeltlichen Beförderung von Personen dienende Personenkraftfahrzeuge, wenn ihr Aufenthalt im Inland während eines Kalenderjahres den Zeitraum von drei Monaten nicht übersteigt und Gegenseitigkeit gewährt wird. Mehrere Aufenthalte innerhalb eines Kalenderjahres sind zusammenzurechnen.

(2) Kriegsbeschädigte, Zivilbeschädigte und Opfer im Kampfe um ein freies demokratisches Österreich (§ 4 des Opferfürsorgegesetzes, B. G. Bl. Nr. 183/1947), die infolge ihrer erlittenen körperlichen Beschädigung ein Kraftfahrzeug zu ihrer persönlichen Fortbewegung halten müssen, können über Vorschlag der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde (Kriegsbeschädigte über Vorschlag des zuständigen Landesinvalidenamtes) von der Steuer befreit werden."

c) § 11 hat zu lauten:

„§ 11. Steuersatz.

(1) Die Jahressteuer beträgt für:

je 200 kg Eigen- gewicht oder einen Teil davon	je 100 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon	Schilling
--	--	-----------

I. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine, wenn das Gas zum Antrieb mittels eingebauten Gaserzeugers aus festen Brennstoffen hergestellt wird, und Kraftfahrzeuge, die mit Speichergas, elektrisch oder mit Dampf angetrieben werden,

von dem Eigengewicht bis zu 2400 Kilogramm 15

je 200 kg Eigen- gewicht oder einen Teil davon	je 100 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon	Schilling
--	--	-----------

von dem Eigengewicht über 2400 Kilogramm 5

II. Kraftfahrzeuge mit Antrieb durch flüssige Brennstoffe:

1. Zwei- und Dreiradkraftfahrzeuge 10

2. Personenkraftwagen, ausgenommen Kraftomnibusse ... 15

3. Kraftomnibusse und Lastkraftwagen:
von dem Eigengewicht bis zu 2400 Kilogramm 30

von dem Eigengewicht über 2400 Kilogramm 10

4. Zugmaschinen ohne Güterladeraum:
von dem Eigengewicht bis zu 2400 Kilogramm 20

von dem Eigengewicht über 2400 Kilogramm 10

5. Kraftfahrzeuge, die unter Z. 1 bis 4 nicht besonders angeführt sind, unterliegen dem Steuersatz für Zugmaschinen ohne Güterladeraum.

(2) Bei Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von mehr als 2400 Kilogramm, die durch flüssige Brennstoffe angetrieben werden und deren Eigengewicht mehr als fünf Viertel der Nutzlast erreicht, ermäßigt sich die Steuer nach Abs. (1) auf jenen Betrag, der sich ergibt, wenn die Nutzlast als Eigengewicht angesehen wird.

(3) Wird für zwei Kraftwagen desselben Besitzers, von denen jeweils immer nur einer benützt wird, gemäß § 38, Abs. (2), Kraftfahrverordnung 1947 ein einziges Kennzeichen zugewiesen und nur ein Zulassungsschein ausfertigt, ist der auf jenes Kraftfahrzeug nach den Abs. (1) und (2) entfallende Steuersatz anzuwenden, der die höhere Jahressteuer ergibt.

(4) Zur Steuer nach den Abs. (1) bis (3) wird bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1950 ein Aufbauschlag von 5 v. H. erhoben."

d) § 13 hat zu lauten:

„§ 13. Entrichtung der Steuer.

(1) Die Steuer ist unbeschadet der Vorschrift des Abs. (3) jeweils im voraus für die Dauer eines Jahres zu entrichten.

(2) Die Steuer kann in Ausnahmefällen in Teilzahlungen entrichtet werden. In diesen Fällen wird an Stelle der Stundungszinsen ein Aufgeld erhoben. Dieses beträgt:

4

1. bei halbjährlichen Teilzahlungen 3 v. H.,
2. bei vierteljährlichen Teilzahlungen 6 v. H.,
3. bei monatlichen Teilzahlungen 8 v. H.

Die einzelne Teilzahlung ohne Aufgeld darf ein Zwölftel der Jahressteuer nicht unterschreiten und muß mindestens 5 Schilling betragen.

(3) Die Steuer kann für im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassene Kraftfahrzeuge, die sich vorübergehend im Inland aufhalten, tagesweise entrichtet werden. Der Tagessteuersatz beträgt für:

1. Zwei- und Dreiradkraftfahrzeuge 50 Groschen;
2. Personenkraftwagen 1 Schilling,
3. alle übrigen Kraftfahrzeuge 2 Schilling.“

e) In § 14, Abs. (2), zweiter Satz, wird nach den Worten: „eines Jahres“ eingefügt: „bei Gewährung von Teilzahlungen nach § 13, Abs. (2), für die Dauer“.

Der dritte Satz entfällt.

f) Nach § 14 ist ein § 14 a nachstehenden Inhaltes einzufügen:

„§ 14 a. Pauschalierung.

In den Fällen, in denen die Feststellung der Unterlagen für die Steuerfestsetzung mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten verbunden sein würde, kann die Berechnung und Entrichtung der Steuer im Pauschverfahren zugelassen werden.“

g) § 15 hat zu lauten:

„§ 15. Bescheinigung über Steuerbefreiung.

Zum Nachweis, daß ein bestimmtes Kraftfahrzeug gemäß § 3 von der Steuer befreit ist, erteilt das Finanzamt eine Bescheinigung über die Steuerbefreiung. Tritt eine Änderung in der Person des Kraftfahrzeughalters oder in der Verwendung oder Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges ein, verliert die Bescheinigung ihre Gültigkeit.“

h) In § 18 hat der Abs. (2) zu lauten:

„(2) Ist das Kraftfahrzeug bei Ablauf des Versteuerungszeitraumes weder abgemeldet noch weiter versteuert worden, so hat die Zulassungsbehörde auf Antrag des Finanzamtes den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln einzuziehen [Zwangsmeldung, § 6, Abs. (1), Z. 2] und die erfolgte Einziehung dem Finanzamt mitzuteilen.“

Abs. (3) hat zu lauten:

„(3) In den Fällen der Steuerabmeldung [§ 6, Abs. (1), Z. 1] und der Rücknahme der Zulassung [§ 35, Abs. (2), Kraftfahrverordnung 1947] hat die Zulassungsbehörde dem Steuerschuldner auf Verlangen eine Bestätigung darüber auszustellen, an welchem Tag der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln eingezogen, beziehungsweise zurückgestellt oder hinterlegt worden sind.“

Abs. (4) entfällt. Abs. (5) bekommt die Bezeichnung „(4)“ und hat zu lauten:

„(4) Hat derjenige, für den ein Kraftfahrzeug zugelassen worden ist, den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln bei der Zulassungsbehörde gemäß § 48, Abs. (2), Kraftfahrverordnung 1947 hinterlegt, dann dürfen ihm diese von der Zulassungsbehörde nur gegen Vorweisung einer neuen Steuerkarte oder einer neuen Bescheinigung über die Steuerbefreiung wieder ausgefolgt werden.“

Nach § 18 ist ein § 19 mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„§ 19. Vollzug.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Handel und Wiederaufbau und für Verkehr betraut.“

§ 2.

Aufgehoben werden:

1. die Verordnung über die Befreiung von Arbeitsmaschinen vom 21. Dezember 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 1140,
2. § 17 der Steuervereinfachungsverordnung vom 14. September 1944, Deutsches R. G. Bl. I S. 202,
3. die Verordnung vom 17. Mai 1938, Deutsches R. G. Bl. I S. 528.

Artikel IV.

Beförderungsteuer.

§ 1.

Das Beförderungsteuergesetz vom 29. Juni 1926, Deutsches R. G. Bl. I S. 357, in der Fassung des Gesetzes vom 2. Juli 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 531, wird abgeändert wie folgt:

a) Im § 1, Abs. (1), wird der Ausdruck „Schienenbahnen“ ersetzt durch die Worte „Schienen- und Seilbahnen“.

In Abs. (2), Z. 3, wird nach dem Worte „ist“ eingefügt: „(Güterfernverkehr)“.

In Z. 4 dieses Absatzes wird nach dem Worte „Kraftfahrzeuge“ eingefügt: „(Werkfernverkehr)“.

b) In § 3, Abs. (1), Z. 8, sind nach den Worten „im Eisenbahnverkehr“ die Worte „und im Güter- und Werkfernverkehr“ einzufügen.

Abs. (2) entfällt, der bisherige Abs. (3) erhält die Bezeichnung „(2)“.

c) § 4 entfällt.

d) In § 5, Abs. (1) sind die Worte „im nicht-öffentlichen Verkehr nach § 7“ zu ersetzen durch die Worte „in den Fällen des § 7“.

e) Im § 6 erhalten die Abs. (3) und (4) die Bezeichnung „(2)“ und „(3)“.

f) § 7 hat zu lauten:

„§ 7.

Das Bundesministerium für Finanzen bestimmt im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Inneres, für Handel und Wiederaufbau und für Verkehr durch fallweise Verfügungen, welcher Betrag jeweils als Beförderungspreis der Berechnung der Steuer für Beförderungen von Gütern im nichtöffentlichen Verkehr auf Schienenbahnen, im Werkfernverkehr und im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr zugrunde zu legen ist. Hierbei ist von jenem Beförderungspreis auszugehen, der jeweils für die gleiche Art der gewerbmäßigen Beförderung von Personen oder Gütern gezahlt wird.“

g) § 8, Abs. (3), hat zu lauten:

„(3) Im nichtöffentlichen Güterverkehr auf Schienenbahnen und im Werkfernverkehr ist Steuerschuldner der Betriebsunternehmer.“

h) § 11 hat zu lauten:

„§ 11.

Die Beförderungsteuer beträgt, soweit nicht im § 12 etwas anderes bestimmt ist,

1. bei der Personenbeförderung und im Gepäckverkehr 12 v. H. des Beförderungspreises;

2. bei der Güterbeförderung 7 v. H. des Beförderungspreises.“

i) § 12 hat zu lauten:

„§ 12.

(1) Die Steuer ermäßigt sich:

1. bei der Beförderung von Personen und Gepäck im Ortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie im Verkehr mit Platzkraftwagen (Kraftdroschken) auf 4 v. H. des Beförderungspreises;

2. bei der Personen- und Güterbeförderung und im Gepäckverkehr auf Privatbahnen, die nicht auf Rechnung der Österreichischen Bundesbahnen betrieben werden, sowie auf Seilbahnen bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1950 auf 4 v. H. des Beförderungspreises.

(2) Von der Steuer befreit ist bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1948 die Personenbeförderung und der Gepäckverkehr auf Straßenbahnen. Ob eine Bahn als Straßenbahn anzusehen ist, bestimmt im Zweifel das Bundesministerium für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr.“

j) § 14 hat zu lauten:

„§ 14.

(1) Bei steuerpflichtigen Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen haften ohne Rücksicht auf die Rechte Dritter für die Steuerschuld:

a) im Personen- und Gepäckverkehr das Kraftfahrzeug,

b) im Güterverkehr die beförderten Güter.

(2) Die Grenzzollstelle kann die haftenden Fahrzeuge und Güter so lange in Beschlag nehmen, bis die Steuer entrichtet ist.“

k) §§ 15, 16, 17 und 18 entfallen.

l) § 21 hat zu lauten:

„§ 21.

In den Fällen, in denen die Feststellung der Steuerbeträge mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten verbunden sein würde, kann die Berechnung und Entrichtung der Steuer im Pauschverfahren oder im Abfindungswege zugelassen werden.“

m) § 22 hat zu lauten:

„§ 22.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen, in den Fällen der §§ 7 und 12, Abs. (2), im Einvernehmen mit den dort genannten Bundesministerien betraut. Das Bundesministerium für Finanzen ist insbesondere ermächtigt, die Zuständigkeit zur Verwaltung (Festsetzung und Einbringung) der Steuer durch fallweise Verfügungen zu regeln.“

n) Die §§ 23 und 24 entfallen.

§ 2.

(1) Folgende Bestimmungen werden aufgehoben:

1. Die Artikel 3 und 4 des Gesetzes zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. Juli 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 531;

2. die Verordnung über die Beförderung im Personenverkehr vom 26. Oktober 1928, Deutsches R. G. Bl. I S. 384;

3. § 16 der Steuervereinfachungsverordnung vom 14. September 1944, Deutsches R. G. Bl. I S. 202.

(2) Die Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr nach den Bestimmungen des § 1, Abs. (2), Z. 3 und 4, des Beförderungsteuergesetzes vom 29. Juli 1926, Deutsches R. G. Bl. I S. 357, in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. Juli 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 531, wird vom Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes an wieder erhoben.

Artikel V.

Kapitalverkehrsteuer.

Das Kapitalverkehrsteuergesetz vom 16. Oktober 1934, Deutsches R. G. Bl. I S. 1058, wird abgeändert wie folgt:

a) In § 13, Abs. (1), wird als Z. 3 eingefügt:

„3. gegen inländische öffentlich-rechtliche Kreditanstalten und inländische Hypothekbanken.“

6

b) In § 15, Abs. (1), Z. 1, lit. a, entfallen die Worte „inländische öffentlich-rechtliche Kreditanstalten, inländische Hypothekenbanken“.

c) § 38 hat zu lauten:

„§ 38. Vollzug.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen betraut.“

Artikel VI.

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1948 in Kraft.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Finanzen betraut.

(3) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten alle Durchführungsbestimmungen, die zu den in den Artikeln I bis IV abgeänderten Verkehrssteuergesetzen erlassen wurden, außer Kraft.

(4) Die neuen Durchführungsbestimmungen zu den durch dieses Bundesgesetz in den Artikeln I bis IV geänderten Steuergesetzen können bereits von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tage an erlassen werden. Sie treten frühestens zugleich mit diesem Bundesgesetz in Kraft.

Erläuternde Bemerkungen.

A. Allgemeine Bemerkungen.

Die Verkehrssteuern werden, wenn man von den Stempel- und Rechtsgebühren absieht, derzeit durchwegs auf Grund von Steuergesetzen des Deutschen Reiches erhoben, die nach § 1 des Gesetzes vom 8. Mai 1945, St. G. Bl. Nr. 12, vorläufig als österreichische Rechtsvorschriften anzuwenden sind. Dieser Zustand ist an sich nicht befriedigend, kann aber derzeit noch nicht beseitigt werden, weil auf den mit diesen Finanzgesetzen zusammenhängenden übrigen Rechtsgebieten ebenfalls noch deutsche Rechtsvorschriften gelten. Aus dem gleichen Grunde können auch diese Finanzgesetze nicht durch die Wiedereinführung der bis 1938 in Geltung gewesenen österreichischen Gesetze ersetzt werden, zumal diese Wiedereinführung schon mit Rücksicht auf die geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse nicht möglich wäre und außerdem eine unverhältnismäßig starke Belastung des Verwaltungsapparates bedeuten würde, der derzeit auf die Handhabung der bestehenden Vorschriften eingespielt ist. Durch den vorliegenden Entwurf einer Verkehrssteuernovelle soll lediglich dem schon seit längerer Zeit bestehenden Bedürfnisse nach Abänderung einiger Verkehrssteuergesetze entsprochen werden.

Eine Änderung des bisherigen Rechtszustandes ist namentlich aus folgenden Gründen erforderlich:

1: Der erhöhte Finanzbedarf der Bundesländer veranlaßt diese, in steigendem Maße durch Einführung gleichartiger Landesabgaben zu bestehenden Bundesverkehrssteuern sich neue Einnahmequellen zu erschließen. Dieser Vorgang erscheint, weil dadurch die Gleichmäßigkeit der steuerlichen Belastung der Verkehrsvorgänge im ganzen Bundesgebiet gestört wird, unzumutbar. Dem erhöhten Finanzbedarf der Bundes-

länder könnte jedoch durch eine Beteiligung dieser Gebietskörperschaften an dem Ertrage der Verkehrssteuern Rechnung getragen werden. Um den angestrebten Zweck, dessen völlige Verwirklichung einer Neuordnung des Finanzausgleiches vorbehalten bleiben muß, zu fördern, erweist sich eine Umgestaltung der Verkehrssteuern — teilweise verbunden mit einer gleichzeitigen Erhöhung der Steuersätze oder mit einer Aufhebung bestehender Befreiungen — als nötig.

2. Auch abgesehen von diesen Erwägungen erscheint die Aufhebung einzelner Befreiungen und Begünstigungen angezeigt, die seinerzeit aus Gründen eingeführt wurden, die heute überholt sind. Gleichzeitig ist aber bei einzelnen Bestimmungen der Verkehrssteuergesetze auch eine Anpassung an die seit ihrer Einführung in Österreich eingetretenen Änderungen der materiellen Gesetzgebung oder der wirtschaftlichen Verhältnisse notwendig geworden. Diese Anpassung läßt es auch zweckmäßig erscheinen, eine Reihe von bisher steuerpflichtigen Tatbeständen aus wirtschaftlichen Erwägungen nunmehr steuerfrei zu stellen.

3. Entsprechend der deutschen Gesetzestchnik, insbesondere unter der Herrschaft des Nationalsozialismus, waren vielfach wichtige Bestimmungen über Steuerbefreiungen, Steuerbegünstigungen, Pauschalierungen und Abfindungen von Steuern und andere materiellrechtliche Bestimmungen nicht im Gesetze selbst, sondern in den Durchführungsbestimmungen enthalten. Diese änderten vielfach — teils auf Grund ausdrücklicher Ermächtigungen durch die Steuergesetze selbst, teils auf Grund allgemeiner Ermächtigungen in der Reichsabgabenordnung — die ursprünglichen Gesetze nicht unwesentlich ab. Der Rechtsstoff der Verkehrssteuern ist daher in einer Anzahl von Rechtsvorschriften zersplittert, wodurch die

Handhabung der Gesetze äußerst erschwert wird. Durch die Novelle, die eine Anzahl wichtiger sachlicher Vorschriften aus den Durchführungsbestimmungen in die betreffenden Gesetze selbst übernimmt, soll die Finanzverwaltung auch in die Lage versetzt werden, zu den Gesetzen neue österreichische Durchführungsverordnungen zu erlassen, aus denen alles ausgemerzt wird, was nach den Grundsätzen der österreichischen demokratischen Gesetzgebungstechnik seinen Platz nicht in einer Durchführungsverordnung, sondern im Gesetz selbst zu finden hat.

B. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen.

Zu Artikel I.

Versicherungsteuer.

Zu a:

Die Besteuerung der Kapitalansammlungsverträge (zum Beispiel der Bausparverträge) und der Sparversicherungsverträge ohne Übernahme eines Wagnisses entspricht nicht dem Wesen einer Versicherungsteuer als einer Abgabe, die die besonderen Aufwendungen zur Abwehr künftiger Gefahren oder zur Ausschaltung von Ungewisheiten treffen soll. Rechtsverhältnisse dieser Art, die wirtschaftlich als Ansammlung von Sparguthaben und nicht als Versicherung anzusehen sind und auch währungspolitisch als Sparguthaben behandelt werden, sollen künftig von der Steuer freigestellt werden. Diese Freistellung liegt überdies auch im Interesse einer notwendigen Förderung des Wiederaufbaues und der Neuschaffung von Wohnstätten. Es wurden daher die Bestimmungen des Gesetzes, die sich auf Sparversicherungs- und Kapitalansammlungsverträge beziehen, nämlich § 2, Abs. (1), Z. 2, und Teile des § 6, Abs. (1), Z. 1, gestrichen.

Zu b:

Durch die Regelung im Art. II, lit. e, wird die teilweise Überwälzbarkeit der Feuerschutzsteuer auf den Versicherungsnehmer zugelassen und dem Versicherer das Recht eingeräumt, einen Teil der Feuerschutzsteuer neben dem Versicherungsentgelt vom Versicherungsnehmer getrennt anzufordern. Solche Leistungen des Versicherungsnehmers an den Versicherer wären nach § 3, Abs. (1), Vers.StG. steuerpflichtig. Es mußte daher die Bestimmung des § 3 Vers.StG. in dem Sinne eine Ergänzung erfahren, daß die dem Versicherungsnehmer gesondert in Rechnung gestellte Feuerschutzsteuer nicht zum Versicherungsentgelt gemäß § 3 Vers.StG. gehört. Zur Erzielung einer einheitlichen Praxis wird durch eine Einfügung im Abs. (2) ausgesprochen, daß Prämienrückvergütungen für schadenfreien Verlauf (Bonus) steuerlich wie Gewinnanteile zu behandeln sind.

Zu c:

Die Wertgrenzen für versicherungsteuerfreie Versicherungen in § 4, Z. 2, lit. a und b, und in den bisherigen Z. 6 und 7 des § 4 waren den derzeitigen Verhältnissen entsprechend zu erhöhen.

Die in § 4 der Durchführungsbestimmungen (DB.) enthaltene sachliche Ausnahmebestimmung zugunsten von Pensionsausgleichskassen öffentlich-rechtlicher Körperschaften wurde in das Gesetz übernommen.

Den bauerlichen Brandschadenversicherungsvereinen war bisher schon vielfach durch Verwaltungsanordnungen die Steuer erlassen worden. Dieser fallweise Steuererlaß wird nunmehr in eine gesetzliche Steuerbefreiung umgewandelt, die allen bauerlichen Brandschadenversicherungsvereinen zugutekommt, die sich vorwiegend mit der Erbringung von Sachleistungen befassen.

Den in § 4 des Gesetzes angeführten sachlichen Ausnahmen von der Besteuerung wurde ferner die bisher in § 29 DB. niedergelegte persönliche Befreiung für Zahlungen des Versicherungsentgeltes durch Vertreter ausländischer Staaten im gleichen Paragraphen des Gesetzes gegenübergestellt.

Da die in den Z. 3 und 4 des bisherigen § 4 angeführten Sozialversicherungen in absehbarer Zeit in neuen österreichischen Gesetzen geregelt werden dürften, so daß auch die dort angeführten Gesetze ihre Geltung verlieren werden, erschien es angezeigt, die sinngemäße Geltung dieser Ausnahmsbestimmung auch auf die Einrichtungen der zu gewärtigenden neuen österreichischen Sozialversicherungsgesetzgebung auszudehnen.

Zu d:

Die in § 22 der DB. der Finanzverwaltung eingeräumte Pauschalierungsbefugnis wurde in das Gesetz selbst übernommen. Die in den DB. vorgesehene Begrenzung der Pauschalierungsbefugnisse (bis zu voraussichtlichen Jahressteuerbeträgen von 500 S) kann entfallen. Eine Begrenzung der Pauschalierungsbefugnisse der Mittel- und Unterbehörden kann der Regelung durch Verwaltungsanordnung überlassen werden.

Zu e:

Die höhere Besteuerung von Versicherungen, die bei nicht zum inländischen Geschäftsbetrieb zugelassenen ausländischen Versicherern genommen werden, war schon für den Geltungsbereich der Tarifpost 57-F des Allgemeinen Gebührentarifs 1925 durch Artikel II der Gebührennovelle 1933, B. G. Bl. Nr. 586, eingeführt worden. Sie entspringt den Bedürfnissen nach Schutz der inländischen Versicherungswirtschaft. Für Fälle, in denen ein solches Bedürfnis nicht besteht oder hinter vordringlicheren wirtschaftspolitischen Bedürfnissen zurücktreten muß, können Ausnahmen zugelassen werden.

8

Zu g:

Die Wertgrenze für die Rückvergütung der Versicherungssteuer im neuen § 9, Abs. (3), wurde den derzeitigen Preisverhältnissen entsprechend von 600 RM auf 1200 S erhöht.

Zu h:

Weder nach dem allgemeinen Gebührentarif 1925 noch nach dem Urkundensteuergesetz war für die Versicherungsurkunde (Polizze, Versicherungsschein) neben der Versicherungsgebühr (Tarifpost 57 F Allgemeiner Gebührentarif 1925), beziehungsweise der Versicherungssteuer noch eine besondere Urkundengebühr, beziehungsweise Urkundensteuer zu entrichten. Die erstmalig durch das Gebührengesetz 1946 eingeführte feste Gebühr für den Versicherungsschein (§ 14, Tarifpost 12) hat praktisch in allen Fällen entweder unmittelbar oder im Wege der Aufrechnung durch den Versicherer der Versicherungsnehmer zu tragen. Sie stellt namentlich bei der sogenannten Kleinversicherung (zum Beispiel Reisegepäckversicherung, Kleinlebensversicherung, Krankenversicherung), wo die Prämien oft nicht höher sind als die Gebühr, eine fühlbare Belastung des Versicherungsnehmers dar. Durch die Auffassung dieser Stempelgebühr für die weitaus überwiegende Zahl der Versicherungsscheine wird also nur der Zustand wieder hergestellt, wie er seit jeher bestand.

Zu i:

Dem Gesetze fehlte bisher eine Vollzugsklausel.

Zu Artikel II:**Feuerschutzsteuer.**

Die Feuerschutzsteuer hat in Österreich die ländersweise verschiedenen Feuerwehrbeiträge abgelöst, die durch besondere Gesetze der einzelnen Bundesländer, beziehungsweise der Stadt Wien geregelt waren. Die Feuerwehrbeiträge waren von den Versicherungsnehmern als Zuschläge zu den Versicherungsprämien an den Versicherer zu zahlen und von diesem an die Länder, beziehungsweise die Stadt Wien abzuführen. Bloß im Burgenland waren diese Beiträge von den Versicherern zu tragen. Dagegen war im Feuerschutzsteuergesetz eine Überwälzbarkeit der Steuer auf den Versicherungsnehmer nicht vorgesehen. Das Erträgnis der Feuerschutzsteuer, das derzeit zur Gänze den Bundesländern zufließt, war im Bundesvoranschlag für 1947 mit 2,8 Millionen Schilling veranschlagt und dürfte trotz der seit September 1947 erfolgten 25prozentigen Erhöhung der Prämien den Betrag von 3 Millionen Schilling kaum übersteigen. Die Erträgnisse der Feuerwehrbeiträge hatten aber in den Jahren vor der deutschen Besetzung rund 6 Millionen Schilling (Währung 1938) ausgemacht. Der Finanzbedarf der Bundesländer für Zwecke der

vorbeugenden Brandbekämpfung ist heute, wo vielfach ein vollständiger Wiederaufbau der Feuerschutzeinrichtungen notwendig ist, wesentlich höher als im Jahre 1938. Wenn auch für 1948 infolge der Aufwertung der versicherten Gegenstände eine ziffernmäßige Erhöhung des Erträgnisses der Steuern erwartet werden kann, wird dieses doch nicht ausreichen, um den erhöhten Bedarf zu befriedigen. Es wurde daher wiederholt von den Finanzreferenten der Bundesländer eine Erhöhung des Steuersatzes auf 8 v. H. verlangt, wie er im Durchschnitt auch der Bemessung der seinerzeitigen Feuerwehrbeiträge zugrunde lag. Dies würde eine Erhöhung der Steuer auf das Doppelte des bisherigen Satzes erfordern. Eine solche Erhöhung könnte aber von den Versicherern mit Rücksicht auf die derzeitige schwierige Lage des österreichischen Versicherungswesens nicht übernommen werden. Durch die Novelle soll daher eine Überwälzung der Feuerschutzsteuer insoweit zugelassen werden, als sie nunmehr erhöht wird und den Versicherer über das von ihm bisher getragene Ausmaß zusätzlich belasten würde. Daraus ergibt sich eine entsprechende Änderung der Bestimmung des § 5, Abs. (3), der die Zulässigkeit der Rückwälzung der Steuer auf den Rückversicherer regelt. Gleichzeitig mußte jedoch, damit nicht nunmehr eine Steuer von der Steuer selbst eingehoben wird, der Wortlaut des § 2, Abs. (1), durch eine Einfügung entsprechend ergänzt werden.

In Österreich kam bisher nur der Steuersatz nach § 4, Z. 2, des Gesetzes (4 v. H.) zur Anwendung. Es besteht derzeit eine einzige öffentlich-rechtliche Versicherungsunternehmung, das ist die Salzburger Landes-Brandschaden-Versicherungsanstalt. Diese hat den Steuersatz von 6 v. H. zu entrichten. Mit Rücksicht darauf, daß der Geschäftsbetrieb dieses Unternehmens heute den gleichen wirtschaftlichen Bedingungen unterliegt wie jener der übrigen Versicherungsunternehmungen und das Unternehmen auch keinerlei rechtliche Begünstigung als öffentlich-rechtliche Anstalt genießt, erschien es angezeigt, die bisherigen Unterscheidungen fallen zu lassen und einen einheitlichen Steuersatz von 8 v. H. festzusetzen.

Zu Artikel III:**Kraftfahrzeugsteuer.****Zu § 1:**

Die wesentlichen Neuerungen bilden die Regelung der Steuerbefreiungen und einzelne Änderungen im Steuertarif.

Zu a, b und g:

Die bisherige Unterscheidung zwischen der Steuerbefreiung der Kraftfahrzeuge als solcher (§ 2) und dem „steuerbefreiten Halten“ (§ 3), die lediglich theoretische Bedeutung hat, wird

fallengelassen. Die einzelnen Steuerbefreiungen werden in Anlehnung an die Befreiungen wie sie bei der seinerzeitigen österreichischen Kraftwagenabgabe (§ 29 des Abschnittes II des Bundesgesetzes vom 28. Jänner 1931, B. G. Bl. Nr. 45, in der Fassung des Artikels I des Bundesgesetzes vom 8. Juni 1934, B. G. Bl. II Nr. 62) vorgesehen waren, neu gefaßt. Die in den Durchführungsbestimmungen (§§ 43 bis 48 und 72) vorgesehenen Möglichkeiten der Steuerermäßigung und des Steuererlasses werden, soweit sie ähnlichen Befreiungsgründen des seinerzeitigen österreichischen Rechts entsprechen, als Befreiungstatbestände in das Gesetz selbst übernommen; im übrigen sollen für die Zukunft die allgemeinen Ermächtigungen der Finanzverwaltung, die Steuer für bestimmte Gruppen von Fällen gemäß § 131 der Reichsabgabenordnung gänzlich oder teilweise zu erlassen, wegfallen, da derartige Vollmachten an Verwaltungsbehörden der österreichischen demokratischen Rechtsanschauung nicht entsprechen.

Außer der in § 2, Z. 3, des Gesetzes erwähnten Ablösung der Steuer hatte ein Erlaß des Reichsministers der Finanzen auch noch eine besondere Steuerablösung für Österreich vorgesehen; dergleichen waren durch verschiedene Verwaltungsanordnungen die Platzkraftfahrzeuge („Kraftdroschken“) unter bestimmten Voraussetzungen von der Steuer befreit worden. Auch diese Befreiungen fallen für die Zukunft weg, sofern sie nicht (wie bei den Platzkraftwagen) nunmehr ins Gesetz selbst aufgenommen wurden. Der Kreis der Steuerbefreiungen ist nunmehr ausschließlich durch das Gesetz umschrieben.

Im einzelnen wird zu den Steuerbefreiungen bemerkt:

Die bisherige Befreiung der Personenkraftfahrzeuge, die seit dem 1. April 1933, beziehungsweise dem 1. April 1935 erstmalig im Inlande zugelassen worden sind, entspricht nicht mehr den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen. Diese Maßnahme hatte den von der nationalsozialistischen Regierung öffentlich kundgegebenen Zweck, durch die Verbilligung der Haltung neu hergestellter Kraftfahrzeuge die Motorisierung des Personenverkehrs zu fördern und die Erzeugung neuer deutscher Personenwagen anzukurbeln. Der tiefere, wenn auch nicht ausgesprochene Grund für diese Maßnahme lag jedoch damals in Erwägungen wehrpolitischer Art. Diese Gesichtspunkte sind nunmehr weggefallen, so daß derzeit kein Anlaß besteht, die Haltung von Personenkraftwagen gegenüber jener von Lastkraftwagen zu begünstigen. Aus denselben Gründen kann die bisherige Steuerfreiheit solcher Personenkraftfahrzeuge, für die seinerzeit die Steuer abgelöst worden war, nicht weiter aufrechterhalten werden.

An Stelle des bisher steuerbefreiten Haltens von Kraftfahrzeugen durch Gebietskörperschaften

zu besonderen begünstigten Zwecken wurde eine allgemeine Befreiung für Kraftfahrzeuge dieser Gebietskörperschaften und ihrer nicht erwerbswirtschaftlichen Betriebe eingeführt, wobei jedoch davon ausgegangen wird, daß die Kraftfahrbetriebe der Österreichischen Bundesbahnen und der Postverwaltung als erwerbswirtschaftliche Betriebe angesehen werden müssen. Es wird damit von dem bisherigen reichsrechtlichen Grundsatz der Besteuerung der Gebietskörperschaften aus haushaltstechnischen Gründen teilweise abgegangen.

Für Personenkraftwagen, die zur gewerbemäßigen Personenbeförderung im innerstädtischen Verkehr auf öffentlichen Plätzen und Straßen bereit gehalten werden, waren durch Verwaltungsanordnungen unter bestimmten Voraussetzungen Befreiungen vorgesehen. Sie galten jedoch nur für den Fall, daß das Fahrzeug von einem bestimmten Zeitpunkte an ununterbrochen für eine bestimmte Person zugelassen wird. Infolge der Ereignisse der Kriegs- und Nachkriegszeit kam es vielfach zu einem Wechsel im Eigentum der Fahrzeuge und dadurch zum Verlust der Steuerbefreiung. Da andererseits ein nicht unbedeutender Teil dieser Fahrzeuge auf Grund der seinerzeitigen Steuerablösung von der Steuer befreit war, ergab sich eine durchaus ungleichmäßige steuerliche Belastung der städtischen Platzkraftwagen (Taxi). Es erscheint daher angezeigt, diese Kraftfahrzeuge, deren Verwendung im Wesen auf das Gebiet der Städte beschränkt ist, zur Vermeidung der vorangeführten Ungleichmäßigkeit und in Ausführung des Grundgedankens der seinerzeitigen Befreiungserlasse und der entsprechenden alten österreichischen Befreiungsvorschrift gänzlich von der Steuer zu befreien.

Die bisherige Befreiungsbestimmung des § 3, Z. 5, bedarf infolge der Änderung des materiellen Kraftfahrrechts durch das Kraftfahrrechts-Überleitungsgesetz einer kleinen Abänderung im Wortlaut. Die Befreiungsbestimmung des Gesetzes für kleine Personenkraftträder wurde auf die Kleinkraftträder nach § 2, Abs. (1), lit. b, der Kraftfahrverordnung 1947, B. G. Bl. Nr. 83, beschränkt.

Nach den bisherigen Vorschriften ist das Halten von Kraftfahrzeugen, die im Feuerlöschdienst oder zur Krankenbeförderung oder im Rettungswesen verwendet werden, nur dann steuerfrei, wenn diese Fahrzeuge für Gebietskörperschaften zugelassen sind. Für derartige Fahrzeuge anderer Besitzer konnte bisher die Steuer gemäß § 46 DB. unter bestimmten Voraussetzungen erlassen werden. Diese Ermächtigung der Verwaltung wird nunmehr zu einer gesetzlichen Steuerbefreiung umgestaltet, ebenso auch jene zugunsten der Diplomaten und gleichgestellten Personen (§ 47 DB.) und der Kriegs- und Zivilbeschädigten (§§ 44 und 45 DB.), denen

die Opfer im Kampfe um ein freies demokratisches Österreich gleichgestellt werden. Die Zuerkennung der Steuerbefreiung für den letztgenannten Personenkreis wird allerdings von einem Vorschlag des Landesinvalidenamtes, beziehungsweise der Bezirksverwaltungsbehörde abhängig gemacht.

Ausländischen Personenkraftwagen, die sich vorübergehend im Inland aufhalten, wird unter der Bedingung der Gegenseitigkeit eine zeitlich begrenzte Steuerbefreiung eingeräumt. Eine ähnliche Begünstigung hatte bisher § 69 DB. unter Berufung auf § 13 der RAO. vorgesehen.

Zu c:

Eine steuerliche Mehrbelastung jener Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Zugmaschinen, die vor dem 1. April 1935 erstmalig zugelassen wurden, ist heute nicht mehr gerechtfertigt. Zur Vereinfachung der Gesetzesanwendung erschien es angezeigt, alle Fahrzeuge dieser Art nach jenem — niedrigeren — Tarife zu besteuern, der im Gesetz für die seit dem 1. April 1935 zugelassenen Fahrzeuge vorgesehen worden ist. Zum Ausgleich erfahren die Steuersätze für Zwei- oder Dreiradkraftfahrzeuge und für Personenkraftwagen mit Antrieb durch flüssige Brennstoffe eine geringe Erhöhung.

Bei einer Reihe von Lastkraftwagen besteht zwischen dem Eigengewicht und der Nutzlast des Fahrzeuges ein Verhältnis, das ungünstiger ist als beim Durchschnitt der Fahrzeuge gleicher Verwendungsart. Dies ist namentlich dann der Fall, wenn das Fahrzeug — etwa weil es aus Beständen einer bewaffneten Macht erworben wurde — von besonders schwerer Bauart ist. In derartigen Ausnahmefällen soll die Steuer statt nach dem tatsächlichen Gewicht im Wesen nach der Nutzlast bemessen werden, um die betrieblichen Nachteile des schwereren Fahrzeuges (höherer Treibstoffverbrauch, geringere Nutzlast) auszugleichen.

Der bisher in die gebräuchlichen Ausgaben des Steuertarifes eingearbeitete und tatsächlich eingehobene 5prozentige Zuschlag zur Steuer wird bis zum Ende des Jahres 1950 als gesetzlicher Aufbauzuschlag weiter eingehoben.

Zu e:

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird an dem Zustande festgehalten, der durch § 17 der Steuervereinfachungs-Verordnung geschaffen wurde. Die Steuer wird daher grundsätzlich auch weiterhin für die Dauer eines Jahres zu entrichten sein. Insbesondere in den Fällen aber, wo Kraftfahrzeuge regelmäßig nur einen Teil des Jahres in Betrieb stehen, sollen Teilzahlungen gewährt werden können. Diese Möglichkeit schränkt auch den Kreis der allfälligen Erstattungsanträge ein und vereinfacht dadurch die Verwaltungsarbeit.

Eine Ausnahme von dem Grundsatz der Jahresbesteuerung bildete bisher die in den §§ 60 ff. DB. vorgesehene tageweise Steuerentrichtung für die im ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeuge, die sich vorübergehend im Inlande aufhalten. Diese Entrichtungsart soll nach wie vor beibehalten werden. Die Bestimmungen hierüber einschließlich der für diese Entrichtungsart notwendigen Tagessteuersätze werden nunmehr in das Gesetz aufgenommen. Die bisherigen Steuertagesätze von 50 Groschen für Zwei- oder Dreiradfahrzeuge und von 1 Schilling für Personenkraftwagen werden beibehalten, für alle übrigen Fahrzeuge wird der Tagessatz von 1 Schilling auf 2 Schilling erhöht.

Zu f:

Durch diese Bestimmung wird die Möglichkeit zu einer Pauschalierung der Steuer geschaffen, um bei Betrieben mit einer größeren Anzahl von Fahrzeugen eine Vereinfachung in der Steuerermittlung zu erzielen.

Zu g:

Die teilweise Neufassung der Bestimmungen des § 18 über die Mitwirkung der Zulassungsbehörden ergibt sich aus der Neuregelung des Kraftfahrrechtes durch das Kraftfahrrechts-Überleitungsgesetz und vereinfacht das Zusammenwirken der Zulassungsbehörden mit der Finanzverwaltung.

Zu h:

Auch das Kraftfahrzeugsteuergesetz enthält derzeit keine Vollzugsklausel.

Zu § 2:

§ 17 der Steuervereinfachungs-Verordnung ist durch die Neufassung des § 13 des Gesetzes überflüssig geworden.

Zu Artikel IV:

Beförderungsteuer.

Auf dem Gebiete des Beförderungsteuerrechtes ist die in Punkt 3 der Allgemeinen Bemerkungen angeführte Zersplitterung des Rechtsstoffes in eine Mehrzahl von Vorschriften besonders augenfällig. Neben dem Beförderungsteuergesetz vom 29. Juni 1926, Deutsches R. G. Bl. I S. 357, gilt das Änderungsgesetz vom 2. Juli 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 531. Wichtige Vorschriften, die ihren Platz im Gesetz selbst haben sollten, finden sich in zwei Verordnungen, den sogenannten „Vorläufigen Durchführungsbestimmungen“ und den „Zweiten vorläufigen Durchführungsbestimmungen“ zum Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes (vom 21. September, beziehungsweise 18. Dezember 1936, Deutsches R. G. Bl. I S. 738, beziehungsweise S. 1131). Die vorgenannten Vorschriften sind überdies zum Teil wieder

durch die StVV. vom 14. September 1944, Deutsches R. G. Bl. I S. 202, aufgehoben worden. Diese Durchführungsvorschriften enthalten insbesondere — gestützt auf Ermächtigungsbestimmungen des Änderungsgesetzes — Ermäßigungen der Steuersätze gegenüber den im Gesetze selbst angeführten Sätzen, ebenso wie — gleichfalls auf Grund gesetzlicher Ermächtigungen — Haftungs- und Pauschalierungsbestimmungen. Der Entwurf entlastet die Durchführungsvorschriften von jenen Vorschriften, die ihren Platz systematisch im Gesetze selbst haben sollten, und nimmt diese Vorschriften in das Gesetz selbst auf. Er stellt ferner den früheren Rechtszustand wieder her, indem er die Wiedereinhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr verfügt. Die Aufhebung der Besteuerung dieser Verkehrsarten hatte ihren Grund in Rücksichten der Arbeitersparnis im letzten Abschnitt des vergangenen Krieges. Es kann aus staatsfinanziellen Gründen auf die steuerliche Erfassung dieser Verkehrsarten derzeit nicht verzichtet werden.

Im einzelnen wird zu dem Artikel IV der Novelle bemerkt:

Zu § 1:

Zu a:

Der Umfang der bisher steuerpflichtigen Beförderungsarten wird durch die Einbeziehung der Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf Seilbahnen erweitert. Dadurch scheiden diese Verkehrsarten gemäß § 4, Z. 9, des UStG. vom 16. Oktober 1934, Deutsches R. G. Bl. I S. 942, aus der Umsatzsteuerpflicht aus. Die steuerliche Belastung der Beförderung auf Seilbahnen erfährt dadurch eine Erhöhung von 2 v. H. auf 4 v. H. des Beförderungspreises (Hinweis auf Bemerkungen zu h und i). Im übrigen wird § 1 des Gesetzes durch Anführung der technischen Bezeichnung der steuerpflichtigen Arten des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen, wie sie in den §§ 1 und 27 der vorläufigen Durchführungsbestimmungen enthalten sind, ergänzt.

Zu b:

§ 3, Abs. (1), Z. 8, des Gesetzes, der die Beförderung von Steinkohle usw. nur im Eisenbahnverkehr für steuerfrei erklärte, wird durch Einbau der gleichartigen Begünstigung, die § 49 der vorläufigen Durchführungsbestimmungen für den Güter- und Werkfernverkehr vorsieht, ergänzt. Der Abs. (2) des § 3 ermächtigte den Reichsminister der Finanzen, für Personenbeförderungen auf Stadtschnellbahnen unter gewissen Voraussetzungen Steuerfreiheit zu gewähren. Diese Bestimmung kann als überholt entfallen, weil nach § 3, Abs. (2), des derzeit noch geltenden Personenbeförderungsgesetzes vom 4. Dezember 1934, Deutsches R. G. Bl. I S. 1217 solche Bahnen den Straßen-

bahnen gleichzustellen sind, die nach Artikel IV, § 1, Punkt i, des Entwurfes bis zum Ende des Jahres 1948 für ihre Personenbeförderungen von der Steuer befreit bleiben sollen.

Zu c:

§ 4 des Gesetzes ist heute zum größten Teil überholt. Diese Bestimmung stammte aus einer Zeit, da es innerhalb des Deutschen Reiches noch mehrere verschiedene deutsche Staatsbahnverwaltungen (zum Beispiel Preussische Staatsbahn, Sächsische Staatsbahn) gab. In Österreich besteht nur eine einzige einheitliche Bundesbahnverwaltung. Für die Beförderung ihrer „Regieüter“ ist ohnehin schon durch § 3, Abs. (1), Z. 2, des Gesetzes die Steuerfreiheit vorgesehen. Soweit solche Güter auf Privatbahnen oder durch Kraftfahrzeuge im Güterfernverkehr oder im Werkfernverkehr befördert werden, unterliegt ihre Beförderung der Besteuerung nach den gesetzlichen Vorschriften.

Zu d, f und g:

Der Wortlaut des bisherigen § 7 entspricht nicht mehr den geänderten rechtlichen Verhältnissen. § 7 mußte daher geändert und in eine Fassung gebracht werden, die eine Anwendung auch auf jene Arten von Verkehren zuläßt, für die in den vorläufigen Durchführungsbestimmungen derzeit eine ähnliche Regelung vorgesehen ist. Die Festsetzung jenes Betrages, der in diesen Fällen als Beförderungspreis der Steuerberechnung zugrunde zu legen ist, wird im geänderten § 7 aus Zweckmäßigkeitsgründen der Verfügung des Bundesministeriums für Finanzen im Einvernehmen mit den sonstigen beteiligten Bundesministerien überlassen. Es wird dadurch eine Anpassung der Besteuerung an die jeweiligen Tarifbestimmungen ermöglicht, ohne daß jedesmal der Weg einer Gesetzesänderung beschritten werden müßte.

Aus der Änderung des § 7 ergibt sich auch zwangsläufig eine entsprechende Änderung des § 5, Abs. (1), und des § 8, Abs. (3).

Zu e:

Die Änderung trägt der seinerzeitigen Aufhebung des Abs. (2) durch das Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes Rechnung.

Zu h und i:

Der abgeänderte § 11 enthält die unverändert gebliebenen allgemeinen Steuersätze für die Besteuerung des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs, die grundsätzlich für alle steuerpflichtigen Beförderungsarten gleich sind. § 12 regelt die Ausnahmen, nämlich Steuerermäßigungen oder zeitlich begrenzte Befreiungen für bestimmte Arten von Beförderungen. Der früher nach Wagenklassen abgestufte Steuersatz für die Personenbeförderung, der praktisch nur bei der Besteuerung des Eisenbahnverkehrs Anwendung fand (16 v. H., 14 v. H. und 11 v. H.), wird einheitlich ohne Rücksicht

auf die benützte Wagenklasse mit 12 v. H. festgesetzt. Der gleiche Satz von 12 v. H. galt auch bisher grundsätzlich für die Personen- und Gepäckbeförderung mit Kraftfahrzeugen, war aber durch §§ 31 und 45 der Zweiten vorläufigen Durchführungsbestimmungen im grenzüberschreitenden Linien- und Gelegenheitsverkehr, im Ausflugwagenverkehr, im Überlandwagenverkehr und im Mietwagenverkehr mit Lastkraftwagen und Kraftomnibussen nach einem Satz von 0,3 Rpf = 0,3 Groschen für den Personenkilometer pauschaliert gewesen, wobei von einem durchschnittlichen Beförderungsentgelt von 2,5 Rpf für den Personenkilometer ausgegangen wurde. Mit Rücksicht auf die in der Zwischenzeit eingetretene Erhöhung der Beförderungspreise wurde dieser Pauschsatz mit Verordnung vom 26. Juli 1947, B. G. Bl. Nr. 199, für die Zeit ab 1. September 1947 auf 1,2 Groschen für den Personenkilometer (angenommener Durchschnittspreis 10 Groschen für den Personenkilometer) erhöht. Die Notwendigkeit zu einer Pauschalierung der Beförderungsteuer besteht derzeit nur für den grenzüberschreitenden Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Fahrzeugen ausländischer Beförderungsunternehmen, während ein Pauschsatz für den inländischen Gelegenheitsverkehr (Ausflugswagenverkehr, Überlandwagenverkehr, Mietwagenverkehr mit Kraftomnibussen und Lastkraftwagen) bis auf weiteres nicht erforderlich ist. Die Möglichkeit zu einer Pauschalierung für den grenzüberschreitenden Linien- und Gelegenheitsverkehr bietet der neugefaßte § 21.

Für die Personen- und Gepäckbeförderung durch Kraftfahrzeuge im Ortslinienverkehr, im Mietwagenverkehr mit Personenkraftwagen und im Verkehr mit Platzkraftwagen (Taxi, „Kraftdroschken“), ferner im Verkehr mit Landkraftposten war durch §§ 24 und 51 der Zweiten vorläufigen Durchführungsbestimmungen, die sich auf eine gesetzliche Ermächtigung im Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes gründeten, ein ermäßigter Steuersatz von 2 v. H. des reinen Beförderungspreises vorgesehen worden. Der Entwurf erhöht den Steuersatz im Ortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen und im Verkehr mit Platzkraftwagen auf 4 v. H. des Beförderungspreises. Alle bisherigen Ermäßigungen, insbesondere also jene für den Mietwagenverkehr mit Personenkraftwagen und für den Verkehr mit Landkraftposten, sollen in Zukunft wegfallen, da die Natur dieser Verkehrsarten eine gesonderte steuerliche Behandlung nicht rechtfertigt.

Dem Umstand, daß den nicht von den Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen und den Straßenbahnen ohne individuelle Prüfung der einzelnen Betriebe die Abfuhr der im Fahrpreise vereinnahmten Beförderungsteuer bisher regelmäßig gemäß § 131 AO. erlassen wurde, tragen die neuen Bestimmungen im § 12,

Abs. (1), Z: 2, und Abs. (2), Rechnung. Grundsätzlich unterliegen daher auch diese Beförderungen wie bisher der Beförderungsteuer nach den Sätzen des § 11. Bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1948 soll jedoch die Beförderung von Personen und Gepäck auf Straßenbahnen von der Steuer befreit sein und bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1950 die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf den nicht von den Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen dem ermäßigten Steuersatz von 4 v. H. unterliegen. Durch diese steuerlichen Begünstigungen wird vor allem der besonderen wirtschaftlichen Lage dieser Verkehrsbetriebe Rechnung getragen und insbesondere bei den Straßenbahnen eine Erhöhung der Beförderungspreise vermieden. Auch eine Erhöhung der Beförderungspreise bei den Privatbahnen erscheint infolge dieser Regelung nicht erforderlich, weil in ihren geltenden Beförderungspreisen sogar eine 5prozentige Steuer eingerechnet ist und somit tatsächlich von den Benützern nach wie vor eingehoben wird.

Dem gleichen ermäßigten Steuersatz von 4 v. H. soll auch bis zum Ablauf des Jahres 1950 die neu in die Steuer einbezogene Beförderung auf Seilbahnen unterworfen werden.

Zu j bis n:

Die bisherigen §§ 14 bis 18 und 21 bis 23 sind durch die Entwicklung der Verhältnisse überholt. §§ 14 bis 18 waren auf die nicht von der Reichsbahn betriebenen Privatbahnen und auf die Schifffahrt abgestellt. Durch das „Änderungsgesetz“ vom 2. Juli 1936 wurde die Besteuerung der Beförderungen in der Schifffahrt, die schon bisher vorübergehend ausgesetzt worden war, endgültig aufgehoben. Die Steuerentrichtung für Beförderungen auf Privatbahnen kann nach Art der Steuerentrichtung durch die Österreichischen Bundesbahnen im Wege der Verordnung geregelt werden, wie dies der neue § 22 vorsieht. Der neue § 21 übernimmt wesentlich den Inhalt des Schlusssatzes des bisherigen § 24. Die bisherigen §§ 22 und 23 enthalten Übergangsbestimmungen für die Zeit der Einführung der Beförderungsteuer im Deutschen Reich, die gegenwärtig in Österreich ohne Bedeutung sind; § 21 ist inhaltlich durch § 15, Abs. (3), des Gebührengesetzes 1946, B. G. Bl. Nr. 184, ersetzt.

Zu § 2:

Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes und die Verordnung über Beförderungsteuer im Personenverkehr vom 26. Oktober 1928, Deutsches R. G. Bl. I S. 384 sind durch die neue Fassung der §§ 11 und 12 des Beförderungsteuergesetzes überholt. Ebenso ist Artikel 4 des Änderungsgesetzes mit Rücksicht auf die nunmehr geltenden §§ 1 und 2 des Wiederverlautbarungsgesetzes vom 12. Juni 1947, B. G. Bl. Nr. 114, gegenstandslos.

Zu Artikel V:**Kapitalverkehrsteuer.**

Pfandbriefe und Kommunalschuldverschreibungen der inländischen Kreditanstalten und Hypothekenbanken unterlagen seinerzeit grundsätzlich der Gebühr für Darlehensverträge nach T. P. 36 Allgemeiner Gebührentarif 1925, B. G. Bl. Nr. 208, ab 1. Februar 1939 der deutschen Wertpapiersteuer. Tatsächlich wurden aber diese Abgaben von den erwähnten Papieren niemals eingehoben, sondern es wurden durch Sondergesetze immer wieder Befreiungen von den Stempel- und Rechtsgebühren gewährt und nach der Besetzung Österreichs die Schillingwerte abgabenfrei in Reichsmarkwerte umgetauscht. In der Folge unterblieb zunächst die tatsächliche Ausgabe solcher Wertpapiere und später fiel infolge von Kriegsmaßnahmen die Erhebung der Wertpapiersteuer überhaupt fort. Seit der Wiedereinführung der Wertpapiersteuer in Österreich ist es gleichfalls noch zu keiner Ausgabe solcher Wertpapiere gekommen. Die weitere Freilassung dieser Wertpapiere von der Steuer entspricht also nur dem tatsächlichen Stande seit Einfüh-

rung dieser Arten von Wertpapieren in Österreich und hat ihren Grund in der geringen Spanne zwischen den Soll- und den Habenzinsen der Kreditinstitute bei diesen Geschäften, die nicht auch noch durch Abgaben belastet werden sollen. Vielmehr ist es erwünscht, diesen Zweig des Kreditgeschäftes — ähnlich wie beim Spargeschäft — durch Erleichterung der möglichst vollständigen Ausnützung der Kreditmöglichkeiten zu fördern.

Zu Artikel VI:

Die bestehenden Durchführungsbestimmungen enthalten zum Teil Vorschriften, die ihrem Inhalte nach Bestandteile eines formellen Gesetzes sein sollen. Sie können in diesen Punkten also nicht durch einfache Verordnung abgeändert werden, sondern müssen förmlich durch Gesetz aufgehoben werden. Andernfalls würden jene Bestimmungen, die durch den Entwurf nicht in den Wortlaut der betreffenden Gesetze selbst aufgenommen werden, neben diesen Gesetzen und teilweise im Widerspruch zu diesen weiter in Geltung bleiben.