

291 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.**30. 11. 1966****Regierungsvorlage**

Bundesgesetz vom
mit dem das Beförderungssteuergesetz 1953
neuerlich abgeändert wird (Beförderungs-
steuergesetz-Novelle 1967)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Beförderungssteuergesetz 1953, BGBl.
Nr. 22, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl.
Nr. 249/1960, BGBl. Nr. 189/1964 und BGBl.
Nr. 58/1965 wird wie folgt abgeändert:

1. Dem § 3 sind als Abs. 5 und 6 anzufügen:

„(5) Nur der Steuer nach Abs. 1 lit. a oder b unterliegt die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen

1. von Orten des politischen Bezirkes Oberpullendorf

- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Wien oder
- b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirkes Oberpullendorf und dem Gemeindegebiet der Stadt Wien liegen, oder
- c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die im politischen Bezirk Oberpullendorf liegen,

durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirkes Oberpullendorf haben;

2. von Orten der politischen Bezirke Güssing und Oberwart

- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Graz oder
- b) in Orte, die an den kürzesten Hauptverbindungsstrecken zwischen den Orten der politischen Bezirke Güssing und Oberwart einerseits und dem Gemeindegebiet der Stadt Graz anderseits liegen, oder
- c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die in den politischen Bezirken Güssing oder Oberwart liegen,

durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte der politischen Bezirke Güssing und Oberwart haben;

3. von Orten des politischen Bezirkes Hermagor

- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Villach oder
- b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirkes Hermagor und dem Gemeindegebiet der Stadt Villach liegen, oder
- c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die im politischen Bezirk Hermagor liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirkes Hermagor haben;

4. von Orten der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, von Orten der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz sowie von den nördlich der Donau gelegenen Orten des politischen Bezirkes Melk

- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Wien oder
- b) in Orte, die an den kürzesten Hauptverbindungsstrecken zwischen den Orten der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, den Orten der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz sowie den nördlich der Donau gelegenen Orten des politischen Bezirkes Melk einerseits und dem Gemeindegebiet der Stadt Wien anderseits liegen, oder

- c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die in den politischen Bezirken Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, in den Gerichtsbezirken Gföhl und Spitz oder nördlich der Donau im politischen Bezirk Melk liegen,

durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz oder in einem nördlich der Donau gelegenen Ort des politischen Bezirkes Melk haben;

5. von Orten des politischen Bezirkes Tamsweg

- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg oder
- b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirkes Tamsweg und dem Ge-

- meindegebiet der Stadt Salzburg liegen,
oder
- c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten,
die im politischen Bezirk Tamsweg liegen,
durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in
einem Orte des politischen Bezirkes Tamsweg
haben;
6. von Orten des politischen Bezirkes Reutte
- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck
oder
 - b) in Orte, die an der kürzesten Hauptver-
bindungsstrecke zwischen den Orten des
politischen Bezirkes Reutte und dem Ge-
meindegebiet der Stadt Innsbruck liegen,
oder
 - c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten,
die im politischen Bezirk Reutte liegen,
durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in
einem Orte des politischen Bezirkes Reutte
haben;
7. von Orten des politischen Bezirkes Lienz in
das Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck oder
umgekehrt durch Unternehmer, die ihre Be-
triebsstätte in einem Orte des politischen Be-
zirkes Lienz haben.
- (6) Die Bestimmungen des Abs. 5 sind auf
Güterbeförderungen, denen ein grenzüberschrei-
tender Verkehr vorangeht oder folgt, nicht an-
zuwenden.“

2. § 6 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Im Werkverkehr beträgt die Steuer jähr-
lich 288 S von jeder Tonne Nutzlast der dem
Werkverkehr dienenden Kraftfahrzeuge und
jährlich 144 S von jeder Tonne Nutzlast der
dem Werkverkehr dienenden Anhänger. Bei
Fahrzeugen, die im Laufe eines Jahres neu hin-
zukommen oder ausscheiden, ermäßigt sich die
Steuer für jeden Kalendermonat, in dem das
Kraftfahrzeug oder der Anhänger dem Werkver-
kehr nicht diente, um 24 S beziehungsweise 12 S.
Bruchteile von Tonnen sind auf volle Tonnen
aufzurunden.“

3. § 10 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Das Bundesministerium für Finanzen
kann für die Entrichtung der Steuer im grenz-
überschreitenden Personen-, Gepäck- und Güter-
verkehr allgemeine und zur Herstellung des
Gegenrechtes im Verhältnis zum Ausland be-
sondere Pauschsätze auf Grund der im Inland
zurückgelegten Personen- oder Tonnenkilometer
festsetzen.“

Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz ist auf alle Vorgänge
anzuwenden, die nach dem 31. Dezember 1966
eintreten.

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

Beilage zum Entwurf einer Beförderungssteuergesetz-Novelle 1967

Textliche Gegenüberstellung

Text des Entwurfes

Derzeit geltender Text

1. § 3 Abs. 5:

„(5) Nur der Steuer nach Abs. 1 lit. a oder b
unterliegt die Beförderung von Gütern mit
Kraftfahrzeugen

1. von Orten des politischen Bezirkes Oberpullendorf
- a) in das Gemeindegebiet der Stadt Wien oder
 - b) in Orte, die an der kürzesten Hauptver-
bindungsstrecke zwischen den Orten des
politischen Bezirkes Oberpullendorf und
dem Gemeindegebiet der Stadt Wien lie-
gen, oder
 - c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten,
die im politischen Bezirk Oberpullendorf
liegen,
- durch Unternehmen, die ihre Betriebsstätte in
einem Orte des politischen Bezirkes Ober-
pullendorf haben;
2. von Orten der politischen Bezirke Güssing
und Oberwart

291 der Beilagen

3

Text des Entwurfes	Derzeit geltender Text
a) in das Gemeindegebiet der Stadt Graz oder	
b) in Orte, die an den kürzesten Hauptverbindungsstrecken zwischen den Orten der politischen Bezirke Güssing und Oberwart einerseits und dem Gemeindegebiet der Stadt Graz anderseits liegen, oder	
c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die in den politischen Bezirken Güssing oder Oberwart liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte der politischen Bezirke Güssing und Oberwart haben;	
3. von Orten des politischen Bezirk Hermagor	
a) in das Gemeindegebiet der Stadt Villach oder	
b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirk Hermagor und dem Gemeindegebiet der Stadt Villach liegen, oder	
c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die im politischen Bezirk Hermagor liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirk Hermagor haben;	
4. von Orten der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, von Orten der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz sowie von den nördlich der Donau gelegenen Orten des politischen Bezirk Melk	
a) in das Gemeindegebiet der Stadt Wien oder	
b) in Orte, die an den kürzesten Hauptverbindungsstrecken zwischen den Orten der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, den Orten der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz sowie den nördlich der Donau gelegenen Orten des politischen Bezirk Melk einerseits und dem Gemeindegebiet der Stadt Wien anderseits liegen, oder	
c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die in den politischen Bezirken Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, in den Gerichtsbezirken Gföhl und Spitz oder nördlich der Donau im politischen Bezirk Melk liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte der politischen Bezirke Gmünd, Horn, Waidhofen an der Thaya und Zwettl, der Gerichtsbezirke Gföhl und Spitz oder in einem nördlich der Donau gelegenen Ort des politischen Bezirk Melk haben;	
5. von Orten des politischen Bezirk Tamsweg	
a) in das Gemeindegebiet der Stadt Salzburg oder	

Text des Entwurfes	Derzeit geltender Text
b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirkes Tamsweg und dem Gemeindegebiet der Stadt Salzburg liegen, oder	
c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die im politischen Bezirk Tamsweg liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirkes Tamsweg haben;	
6. von Orten des politischen Bezirkes Reutte	
a) in das Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck oder	
b) in Orte, die an der kürzesten Hauptverbindungsstrecke zwischen den Orten des politischen Bezirkes Reutte und dem Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck liegen, oder	
c) von Orten gemäß lit. a oder b nach Orten, die im politischen Bezirk Reutte liegen, durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirkes Reutte haben;	
7. von Orten des politischen Bezirkes Lienz in das Gemeindegebiet der Stadt Innsbruck oder umgekehrt durch Unternehmer, die ihre Betriebsstätte in einem Orte des politischen Bezirkes Lienz haben.	
(6) Die Bestimmungen des Abs. 5 sind auf Güterbeförderungen, denen ein grenzüberschreitender Verkehr vorangeht oder folgt, nicht anzuwenden.“	
2. § 6 Abs. 2:	§ 6 Abs. 2:
„(2) Im Werkverkehr beträgt die Steuer jährlich 288 S von jeder Tonne Nutzlast der dem Werkverkehr dienenden Kraftfahrzeuge und jährlich 144 S von jeder Tonne Nutzlast der dem Werkverkehr dienenden Anhänger. Bei Fahrzeugen, die im Laufe eines Jahres neu hinzukommen oder ausscheiden, ermäßigt sich die Steuer für jeden Kalendermonat, in dem das Kraftfahrzeug oder der Anhänger dem Werkverkehr nicht diente, um 24 S beziehungsweise 12 S. Bruchteile von Tonnen sind auf volle Tonnen aufzurunden.“	„(2) Im Werkverkehr beträgt die Steuer jährlich 216 S von jeder Tonne Nutzlast der dem Werkverkehr dienenden Kraftfahrzeuge und jährlich 108 S von jeder Tonne Nutzlast der dem Werkverkehr dienenden Anhänger. Bei Fahrzeugen, die im Laufe eines Jahres neu hinzukommen oder ausscheiden, ermäßigt sich die Steuer für jeden Kalendermonat, in dem das Kraftfahrzeug oder der Anhänger dem Werkverkehr nicht diente, um 18 S beziehungsweise 9 S. Bruchteile von Tonnen sind auf volle Tonnen aufzurunden.“
3. § 10 Abs. 2:	§ 10 Abs. 2:
„(2) Das Bundesministerium für Finanzen kann für die Entrichtung der Steuer im grenzüberschreitenden Personen-, Gepäck- und Güterverkehr allgemeine und zur Herstellung des Gegenrechtes im Verhältnis zum Ausland besondere Pauschsätze auf Grund der im Inland zurückgelegten Personen- oder Tonnenkilometer festzusetzen.“	„(2) Das Bundesministerium für Finanzen kann für die Entrichtung der Steuer im grenzüberschreitenden Personen-, Gepäck- und Güterverkehr Pauschsätze auf Grund der im Inland zurückgelegten Personen- oder Tonnenkilometer festsetzen.“

Erläuternde Bemerkungen

Die Novelle trägt der Entschließung des Nationalrates vom 24. Juni 1966 Rechnung, einen Reformvorschlag für die Beförderungssteuer auszuarbeiten, der den verkehrspolitischen Erfordernissen Rechnung trägt und die Standortnachteile der wirtschaftsgefährdeten Grenz- und Entwicklungsgebiete entsprechend berücksichtigt. Für Unternehmer, die in solchen Gebieten ihre Betriebsstätte haben, soll laut Entwurf sowohl bei gewerbsmäßigen, entgeltlichen Beförderungen wie auch beim Werkverkehr im Güterfernverkehr aus diesen Grenz- und Entwicklungsgebieten in das nächstgelegene Wirtschaftszentrum oder umgekehrt die besondere steuerliche Belastung beim Güterfernverkehr vermieden werden. Eine in diesen Gebieten eintretende Veränderung des Verkehrsvolumens auf der Schiene wird unter Umständen entsprechende Maßnahmen des Gesetzgebers auf steuerlichem Gebiet erforderlich machen.

Der Jahressteuerbetrag für den Nahverkehr beim Werkverkehr wurde den geänderten Preisverhältnissen teilweise angepaßt. Die bisherigen Beträge wurden, von einer geringfügigen Erhöhung im Jahre 1965 abgesehen, seit der Gebühren- und Beförderungssteuernovelle 1951, BGBl. Nr. 195/1951, unverändert eingehoben.

Ein Steuerausfall wird sich durch die Novelle vermutlich nicht ergeben. Durch die Valorisierung des Werkverkehrspauschales wird das in den Grenz- und Entwicklungsgebieten verminderte Steueraufkommen kompensiert werden.

Nach der Regelung der verbindlichen Straßengütertarife soll eine allgemeine Umstellung des Beförderungssteuersystems in Angriff genommen werden. Anläßlich dieser Umstellung können allfällig noch bestehende Härten auf dem Gebiete der Beförderungssteuer beseitigt werden.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Gesetzentwurfs wird auf den besonderen Teil der Erläuternden Bemerkungen Bezug genommen.

Zu Artikel I:

Zu Z. 1:

In den im Entwurf aufgezählten Grenz- und Entwicklungsgefährdeten Gebieten soll der Güterverkehr auf der Straße in das nächstgelegene

Wirtschaftszentrum von der für den Güterfernverkehr vorgesehenen steuerlichen Belastung ausgenommen werden, sofern die Unternehmer ihre Betriebsstätte in diesen Gebieten haben. Die Güterbeförderung muß, um die steuerliche Begünstigung zu erlangen, entweder im Entwicklungsgebiet beginnen oder enden.

Durch Abs. 6 soll erreicht werden, daß sich die steuerliche Begünstigung nur auf Güterbeförderungen erstreckt, die das Entwicklungsgebiet unmittelbar betreffen.

Zu Z. 2:

Durch diese Bestimmung wird die Beförderungssteuer im Werkverkehr von bisher 216 S beziehungsweise 108 S auf 288 S beziehungsweise 144 S pro Tonne Nutzlast der im Werkverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge oder Anhänger erhöht. Damit sollen die seit Ende 1951 im wesentlichen unveränderten Pauschbeträge, den geänderten Wertverhältnissen entsprechend, wenn auch nur im geringen Umfang, hinaufgesetzt werden.

Zu Z. 3:

Die neugefaßte Bestimmung verfolgt den Zweck, die Beförderungssteuer im grenzüberschreitenden Verkehr den steuerlichen Verhältnissen in anderen Staaten anzupassen und somit für die inländischen und ausländischen Transporteure steuerlich gleiche Konkurrenzbedingungen zu schaffen; dies kann unter anderem sowohl dadurch erreicht werden, daß ausländische Transporteure in Österreich zumindest mit jenen Steuern belastet werden, denen österreichische Transporteure im Ausland unterliegen, als auch durch Regelungen, nach denen sowohl österreichische als auch ausländische Frächter in Österreich die Beförderungssteuer im grenzüberschreitenden Verkehr nach ein und denselben Steuersätzen zahlen.

Zu Artikel II:

In diesem Artikel werden der Wirksamkeitsbeginn dieser Novelle sowie die Vollzugsbestimmungen festgelegt.