

822 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

1978 03 14

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXXXXX 1978
über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßen-
verkehrsbeitragsgesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Gegenstand des Straßenverkehrsbeitrages

§ 1. (1) Dem Beitrag unterliegt die Beförderung von Gütern im Inland mit Fahrzeugen mit inländischem oder ausländischem Kennzeichen.

(2) Fahrzeuge im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Kraftfahrzeuge und von Kraftfahrzeugen gezogene Anhänger.

Ausnahmen von der Beitragspflicht**§ 2. Beitragsfrei sind Beförderungen**

1. mit Kraftfahrzeugen und Anhängern, deren höchste zulässige Nutzlast allein oder zusammen nicht mehr als 5 t beträgt;
2. mit Fahrzeugen der Gebietskörperschaften, wenn die Fahrt ausschließlich für Zwecke des Strafvollzuges, der Zollwache oder der Straßenerhaltung durchgeführt wird;
3. mit Heeresfahrzeugen;
4. mit Zugmaschinen und Motorkarren samt Anhängern, wenn die Fahrt ausschließlich für Zwecke eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes durchgeführt wird; zum land- und forstwirtschaftlichen Betrieb gehören auch die Nebenbetriebe, die dem land- und forstwirtschaftlichen Hauptbetrieb zu dienen bestimmt sind;
5. mit Anhängern, die für die Beförderung von Schienenfahrzeugen auf der Straße eingerichtet sind und ausschließlich dafür verwendet werden;
6. im Rahmen von Dienstfahrten der Organe der Polizei oder der Bundesgendarmerie;
7. im Rahmen der Feuerwehr, der Müll- oder Fäkalienabfuhr, der Straßenreinigung oder des Aufbringens von Streugut auf der Straße;
8. im Rahmen von nationalen oder internationalen Hilfsprogrammen in Notstandsfällen.

Beitragssatz, Bemessungsgrundlage

§ 3. (1) Der Beitrag beträgt für jeden angefangenen Kalendermonat pro Tonne höchster zulässiger Nutzlast für

1. Sattelanhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von nicht mehr als 8 t S 85,—,
2. Sattelanhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 8 t S 170,—,
3. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von nicht mehr als 8 t S 100,—,
4. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 8 t S 200,—.

Bruchteile von Tonnen sind auf volle Tonnen aufzurunden. Für Tiefladeanhänger ist bei der Beförderung eines unteilbaren Gutes die Nutzlast mit höchstens 28 t anzusetzen.

(2) Der Beitrag beträgt für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen für jedes Tonnenkilometer S 0,25. Das Tonnenkilometer ist das Produkt aus der Anzahl der Tonnen der höchsten zulässigen Nutzlast des Fahrzeuges und der Anzahl der Kilometer der im Inland zurückgelegten Fahrtstrecke. Bruchteile von Tonnenkilometern sind auf volle Tonnenkilometer aufzurunden.

(3) Der für die Güterbeförderung nach Tonnenkilometern festzusetzende Beitrag darf im Kalendermonat den Betrag nicht überschreiten, der sich bei einer Berechnung nach Abs. 1 ergeben würde. Dies gilt nur, wenn der Beitragschuldner dem Zollamt die Höhe des bisher für den Kalendermonat für das Fahrzeug entrichteten Beitrages nachweist. Beförderungen sind dem Kalendermonat zuzurechnen, in dem der Eintritt des Fahrzeuges in das Inland erfolgt.

Beitragsschuld, Beitragsschuldner, Haftung

§ 4. (1) Die Beitragsschuld entsteht für Beförderungen mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen mit Beginn des Kalendermonats, in dem die Beförderung durchgeführt wird. Für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen entsteht die Beitragsschuld mit ihrer Bekanntgabe; erfolgt der Eintritt oder Austritt des Fahrzeuges unter Verletzung zollrechtlicher Vorschriften, so entsteht die Beitragsschuld mit dem Grenzübertritt.

(2) Beitragsschuldner ist der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges, bei Fahrzeugen, die ohne Beistellung eines Lenkers vermietet werden, der Mieter und bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen auch der Lenker. Der Lenker des Fahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen gilt als Vertreter des anderen Beitragsschuldners, sofern nicht dieser selbst oder ein von ihm schriftlich Bevollmächtigter einschreitet.

(3) Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen haften für den Beitrag, auch wenn sie nicht im Eigentum des Beitragsschuldners stehen. Dies gilt nicht, wenn der Eigentümer oder der Verfügungsberechtigte nachweist, daß ihm die Fahrzeuge gestohlen oder auf andere deliktische Weise entzogen worden sind.

Anzeige- und Erklärungspflicht

§ 5. (1) Der Beitragsschuldner hat die Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen, mit welchen beitragspflichtige Güterbeförderungen durchgeführt werden, dem Finanzamt anzuzeigen. Die Anzeige ist bis zum 10. des dem Entstehens der Beitragsschuld folgenden Kalendermonats auf amtlich aufgelegtem Vordruck abzugeben und hat den Namen und die Anschrift des Beitragsschuldners, die Art, das Kennzeichen und die höchste zulässige Nutzlast der Fahrzeuge und die zu entrichtenden Beiträge samt summenmäßiger Zusammenstellung zu enthalten. Fallen die Voraussetzungen für die Beitragspflicht weg, so ist dieser Umstand jeweils bis zum 10. des folgenden Kalendermonats dem Finanzamt schriftlich unter Vorlage eines geeigneten Nachweises anzuzeigen.

(2) Der Beitragsschuldner hat für jedes abgelaufene Kalenderjahr bis zum 31. März des darauffolgenden Kalenderjahres auf amtlich aufgelegtem Vordruck eine Erklärung über die von ihm bei der Güterbeförderung eingesetzten Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen abzugeben. In dieser Erklärung sind die Art, das Kennzeichen, die höchste zulässige Nutzlast der Fahrzeuge, die Kalendermonate, für die eine Beitragsschuld entstanden ist, und die darauf entfallenden Beiträge samt summenmäßiger Zusammenstellung anzuführen.

(3) Für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen hat der Beitragsschuldner für jede beitragspflichtige Beförderung dem Grenzzollamt eine Beitragserklärung auf amtlich aufgelegtem Vordruck abzugeben. Diese hat den Namen und die Anschrift der (des) Beitragsschuldner(s), die Art, das Kennzeichen und die höchste zulässige Nutzlast der Fahrzeuge sowie die für die Bemessung des Beitrages erforderlichen Angaben zu enthalten.

Zuständigkeit und Erhebung

§ 6. (1) Für die Erhebung des Beitrages ist bei Beförderungen mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen das Finanzamt zuständig, dem die Erhebung der Umsatzsteuer des Beitragsschuldners obliegt. Fehlt ein derartiges Finanzamt, so hat das Wohnsitzfinanzamt, des Beitragsschuldners den Beitrag zu erheben. Der vom Beitragsschuldner selbst zu berechnende Beitrag ist jeweils bis zum 10. des dem Entstehens der Beitragsschuld folgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten.

(2) Bei Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ist das Grenzzollamt für die Erhebung des Beitrages zuständig. Als Grenzzollamt gilt beim Eintritt in das Inland das Zollamt, bei dem die erste zollamtliche Behandlung, und beim Austritt aus dem Inland jenes Zollamt, bei dem die letzte zollamtliche Behandlung erfolgt; in den Fällen des § 4 Abs. 1 letzter Halbsatz gilt als Grenzzollamt jenes Zollamt, das zur Erhebung der Zölle zuständig ist oder zuständig wäre, wenn solche zu erheben wären.

(3) Das Grenzzollamt setzt den Beitrag bei Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen mit Bescheid fest. Der Beitrag ist im Zeitpunkt der Entstehung der Beitragsschuld sofort bar zu entrichten. Wird die Abgabe der Beitragserklärung verweigert oder der Beitrag nicht sofort entrichtet, so haben die Organe der Zollämter das Verbringen von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen in das Inland zu untersagen oder die unverzügliche Rückbringung des Fahrzeuges und seiner Ladung in das Ausland anzuordnen. Mit der Rückbringung erlischt eine bereits entstandene Beitragsschuld.

(4) Dem Beitragsschuldner ist eine Ausfertigung der Beitragserklärung auszuhändigen; er hat sie samt Beitragsbescheid im Inland mitzuführen und den Organen der Zollwache, des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Abgabenbehörde, in deren Amtsbereich die Beförderung durchgeführt wird, auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

(5) Der Beitragsschuldner hat die vom Eintrittszollamt übergebene Ausfertigung der Beitragserklärung dem Austrittszollamt vorzulegen;

822 der Beilagen

3

dabei hat er Angaben, die zu abweichenden Bemessungsgrundlagen führen, durch Abgabe einer Beitragserklärung auf amtlich aufgelegtem Vordruck zu berichtigen. Das Austrittszollamt hat, soweit erforderlich, eine Neufestsetzung unter Anrechnung des vom Eintrittszollamt festgesetzten Beitrages vorzunehmen. Eine sich daraus ergebende Beitragsschuld ist sofort bar zu entrichten, eine sich ergebende Überzahlung ist sofort zu erstatten.

Herstellung von Gegenrecht

§ 7. Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, für Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen den Beitrag durch Verordnung zu erhöhen, soweit dies zur Erzielung einer den Grundsätzen der Gegenseitigkeit entsprechenden Behandlung erforderlich ist. Hierbei ist auf alle Abgaben Bedacht zu nehmen, die im Zusammenhang mit Beförderungen mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen in dem betreffenden Staat erhoben werden.

Abgeltung von Ermäßigungen beim Bahntransport

§ 8. (1) Werden von einem Eisenbahnunternehmen für die Bahnbeförderung von Kraftfahrzeugen, Anhängern oder Sattelanhängern im Hinblick auf den zu entrichtenden Straßenverkehrsbeitrag Ermäßigungen gewährt, so ist dem Eisenbahnunternehmen der dadurch entstehende Einnahmenausfall im Ausmaß von 15% des monat-

lich zu entrichtenden Straßenverkehrsbeitrages pro Beförderung, jedoch nicht mehr als der insgesamt für das beförderte Fahrzeug monatlich zu entrichtende Straßenverkehrsbeitrag, abzugelten.

(2) Der Abgeltungsbetrag ist vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach den Grundsätzen des Abs. 1 zu ermitteln. Im jeweiligen Bundesvoranschlag ist ein angemessener Betrag zur Bevorschussung des im nächsten Jahr voraussichtlich anfallenden Abgeltungsbetrages sowie der zur endgültigen Abgeltung aus vergangenen Jahren noch aushaftende Restbetrag im Vergleich zur budgetmäßigen Vorsorge im Kapitel „Verkehr“ zu veranschlagen.

Schlußbestimmungen

§ 9. (1) Der Straßenverkehrsbeitrag ist eine ausschließliche Bundesabgabe.

(2) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 1978 in Kraft. Es ist auf alle Vorgänge anzuwenden, für die die Beitragsschuld nach dem 30. Juni 1978 entsteht.

(3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 6 Abs. 4, soweit dieser das Einschreiten von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorsieht, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres, hinsichtlich des § 8 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, betraut.

Erläuterungen

Österreichs Fernstraßen sind überlastet. Wesentlich trägt dazu der Schwerlastverkehr bei, der seit Jahren stark zunimmt. Seit 1961 hat der innerösterreichische Straßengüterverkehr auf mehr als das 2fache, der grenzüberschreitende Straßentransport auf mehr als das 8fache und der Straßengütertransit, der sich alle vier Jahre verdoppelt, auf das 24fache zugenommen. Der Straßenausbau kann mit dieser Entwicklung nicht annähernd Schritt halten. Die Durchlaßfähigkeit der Fernverkehrs- und Transitstraßen ist daher an vielen Stellen erheblich beeinträchtigt.

Der Lkw-Verkehr verursacht gegenüber dem Pkw-Verkehr einen weitaus höheren Straßenbau- und -erhaltungsaufwand. Breitere Straßen, stärkere Fahrbahnen und Kriechspuren verteuern den Bau. Höhere Fahrleistung und höherer Achs-

druck, damit mehr Straßenverschleiß, erhöhen die Erhaltungskosten.

Ausländische Lastwagen leisten praktisch keine Straßenabgaben, weil auf den kurzen österreichischen Fahrtstrecken kaum getankt wird und daher keine Treibstoffsteuern entrichtet werden. Da der Schwerlastverkehr auf der Straße unverhältnismäßig wenig für seinen Verkehrsweg zahlt, kommt es zu Marktverzerrungen. Soll das Fernstraßennetz nicht bis zum Zusammenbruch überlastet werden, so muß es gelingen, den Güterschwerverkehr — wo dies möglich und vernünftig ist — auf die Bahn zurückzuverlagern.

Im Straßenverkehr konzentriert sich der Warenaustausch Europas auf österreichischem Staatsgebiet auf wenige und daher besonders stark belastete Routen. Die rasante Entwicklung des in-

ternationalen Lkw-Verkehrs verschärft die Probleme vor allem im Transit von Jahr zu Jahr mehr.

Österreich hat für den Ausbau der wichtigsten internationalen Straßenverbindungen bereits über 34 Mrd. S aufgewendet und wird für diese Routen noch an die 70 Mrd. S aufbringen müssen — von den Finanzierungskosten und den Erhaltungs- und Betriebsaufwendungen ist dabei noch gar nicht die Rede. Gerade der grenzüberschreitende Verkehr hat Österreich gezwungen, Straßenzüge auszubauen, die für den innerösterreichischen Bedarf nicht oder noch nicht die gleiche Bedeutung haben wie für den internationalen Verkehr. Dies hat dazu geführt, daß finanzielle Mittel jenen Straßenbauvorhaben entzogen wurden, denen für den innerösterreichischen Verkehr größere Bedeutung zukommt.

Österreich hat sich international verpflichtet, allen Staaten den ungehinderten Warenaustausch zu ermöglichen. Nach der Entwicklungstendenz im Straßengüterverkehr ist aber damit zu rechnen, daß sich die Verkehrsverhältnisse binnen weniger Jahre so verschlechtern werden, daß die Einhaltung dieser Zusage in Frage gestellt ist.

Aus internationaler Sicht betrachtet war danach zu streben, die neue Abgabe in möglichste Übereinstimmung mit völkerrechtlichen Vertragspflichten zu bringen und eine Aufkündigung bestehender zwischenstaatlicher Vereinbarungen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß einzuschränken. In diesem Sinn schied eine steuerliche Erfassung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Wege des geltenden österreichischen Kraftfahrzeugsteuersystems unter entsprechender Anhebung der Abgabenbelastung auf das erforderliche Ausmaß von vornherein aus, da dies mit den Bestimmungen des multilateralen ECE-Abkommens über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen, die der internationalen Warenbeförderung dienen, BGBl. Nr. 270/1962, unvereinbar gewesen wäre. Aus dem gleichen Grund wurde davon Abstand genommen, ein Entgelt für die Benützung der österreichischen Straßen (Straßenbenützungsabgabe) einzuführen, da dieser Abgabegenstand zu große Ähnlichkeit mit der geltenden Kraftfahrzeugsteuer aufgewiesen hätte. Eine Besteuerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs im Rahmen des geltenden Umsatzsteuersystems hätte wohl dem ECE-Abkommen entsprochen, jedoch die Kündigung zwischenstaatlicher Vereinbarungen mit der DDR, BGBl. Nr. 556/1974, mit Griechenland, BGBl. Nr. 479/1973, und mit Rumänien, BGBl. Nr. 237/1973, erfordert, so daß sich letztlich ein Abstellen auf die in Österreich durchgeführten „Beförderungen“ als der aus internationaler Sicht zweckmäßigste Weg erwies. Eine sol-

cherart konzipierte Abgabe erfordert lediglich die Kündigung mehrerer älterer bilateraler Vereinbarungen mit der BRD, Bulgarien, Italien, Liechtenstein und mit der CSSR, die jedoch seit dem Wegfall der seinerzeitigen österreichischen Beförderungssteuer nicht mehr angewendet wurden; von den jüngeren, nach Auslaufen der Beförderungssteuer auf dem Gebiet der Besteuerung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs abgeschlossenen Vereinbarungen wird lediglich ein Vertrag, nämlich das Regierungsabkommen vom 3. Juli 1973 mit der UdSSR, BGBl. Nr. 453/1973, einer Kündigung bedürfen.

International besteht die Tendenz, zu einer einheitlichen Regelung in Form einer abgestimmten Wegekostenabgeltung zu gelangen. Der Entwurf trägt dem dadurch Rechnung, daß der Straßenverkehrsbeitrag in seinen Grundzügen den Merkmalen einer Beförderungssteuer entspricht, jedoch auch einige Merkmale einer Wegekostenabgeltung beinhaltet. Dadurch besteht die Möglichkeit einer internationalen Anpassung, sobald ein internationales Wegekostenabgeltungssystem entwickelt sein wird, welches auch die österreichischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Die internationale Rücksichtnahme erforderte weiters, daß die Abgabe auf die vollkommene Gleichbehandlung von Ausländern und Inländern Bedacht nimmt. Die gesetzlichen Bestimmungen treffen daher bei der abgabenrechtlichen Erfassung gleicher Beförderungen im Endergebnis keine wie immer geartete Differenzierung zwischen Kraftfahrzeugen mit in- oder ausländischem Kennzeichen.

Um auch im Ausland für die nunmehr unabdingbar gewordene abgabenrechtliche Maßnahme größtmögliches Verständnis zu finden, war es geboten, dafür zu sorgen, daß die neue Abgabe nicht allein ausländische Volkswirtschaften belastet, sondern daß auch Österreich einen Teil dieser Last auf sich nimmt. In diesem Sinn wurde davon Abstand genommen, eine reine Transitabgabe zu konzipieren, die unter Bedachtnahme auf Überwälzungseffekte in erster Linie nur im Ausland ansässige Warenempfänger getroffen hätte und die infolge des wesentlich kleineren Kreises der Abgabepflichtigen zudem eine höhere Abgabenausmessung bedungen hätte. Statt dessen wurde neben dem Transitverkehr sowohl der grenzüberschreitende Loco-Verkehr (grenzüberschreitender Güterempfang und grenzüberschreitender Güterversand) als auch der reine Inlandverkehr in den sachlichen Anwendungsbereich der Abgabe einbezogen.

Die einfache Form der Abgabenerhebung wird dazu beitragen, daß zusätzliche Verzögerungen an der Staatsgrenze nicht entstehen.

822 der Beilagen

5

Der vorliegende Gesetzesentwurf läßt ein Aufkommen von 2 Mrd. S jährlich erwarten. Durch die Rationalisierung des Abfertigungsverfahrens bei den Zollämtern sowie durch Verbindung von Maßnahmen der Finanzämter bei der Vollziehung dieses Abgabengesetzes mit Maßnahmen bei der Vollziehung anderer Abgabengesetze wird der erforderliche Personalaufwand in relativ bescheidenen Grenzen gehalten werden können. Der erforderliche Sachaufwand wird mit zirka 10 Mill. S jährlich veranschlagt.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorliegenden Bundesgesetzes ergibt sich aus § 7 Abs. 1 F-VG 1948.

Zu § 1:

Gegenstand des Beitrages ist die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen. Was als Kraftfahrzeug zu gelten hat, ergibt sich aus den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes. Zur Verdeutlichung wurden die Anhänger im Gesetzestext gesondert angeführt, obgleich der Transport von Gütern mit Anhängern selbst schon eine Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen darstellt. Die Beitragspflicht beschränkt sich auf solche Fahrzeuge, die in- oder ausländische Kennzeichen führen; Transportkarren und sonstige Fahrzeuge, die in erster Linie zur Verwendung innerhalb von Betriebsanlagen bestimmt und nicht zum Verkehr zugelassen sind, unterliegen daher bei der Güterbeförderung nicht der Abgabe. Leerfahrten sind nicht abgabepflichtige Beförderungen, auch wenn sie regelmäßig mit einer vorherigen oder nachfolgenden Güterbeförderung unmittelbar zusammenhängen. Eine Leerfahrt wird nur dann vorliegen, wenn sowohl das Kraftfahrzeug als auch der Anhänger nicht mit Gütern beladen sind. Das Mitführen von Ballast bei Schul-, Übungs- oder Testfahrten stellt keine Beförderung von Gütern im Sinne dieses Gesetzes dar.

Sowohl die Güterbeförderungen im Werkverkehr als auch im fuhrgewerblichen Verkehr werden vom Straßenverkehrsbeitrag erfaßt. Inland ist das Bundesgebiet. Im grenzüberschreitenden Verkehr wird demnach nur die Inlandstrecke zu einer Beitragspflicht führen.

Zu § 2:

Die Beitragsfreiheit ist grundsätzlich jeweils auf die einzelne Fahrt und auf den begünstigten Zweck abgestellt.

Die in anderen Gesetzen vorgesehenen Abgabenbegünstigungen (etwa Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen, BGBl. Nr. 66/1966) werden bei der Vollziehung dieses Gesetzes zu beachten sein.

Zu § 2 Z. 1:

Eine Befreiung kommt nur den Kraftfahrzeugen zu, deren höchste zulässige Nutzlast nicht mehr als 5 t beträgt. In diese Nutzlast ist die Nutzlast mitgezogener Anhänger einzurechnen.

Zu § 2 Z. 5:

Die Abholung und Zustellung von Eisenbahnwagen mit Straßenrollern an Firmen ohne Bahnanschluß ist eine Verkehrstechnik, bei der der größte Teil der Beförderungstrecke auf der Schiene abgewickelt wird. Sie dient der Entlastung der Straßen und soll daher von der Abgabepflicht freigestellt werden.

Zu § 3:

Die Bemessungsgrundlage bildet bei den Güterbeförderungen mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen die höchste zulässige Nutzlast des eingesetzten Fahrzeuges. Was als Nutzlast anzusetzen ist, läßt sich aus den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen ableiten. Bei Fahrzeugen mit höherem Höchstgewicht im Sinne des § 39 a KFG, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 615/1977, wird die höchste zulässige Nutzlast nur im Rahmen der allgemein geltenden Höchstgrenze für die Gewichte festgesetzt. Der Beitrag wird bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen gesondert für jedes Fahrzeug berechnet.

Für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen ist eine Monatsbesteuerung mit einem Fixbetrag vorgesehen. Sämtliche Güterbeförderungen in einem Kalendermonat werden damit erfaßt. Als Folge davon unterliegt ein Fahrzeug, auch wenn Änderungen in der Person des Zulassungsbesitzers eintreten, im Kalendermonat nur einmal dem Beitrag.

Die Staffelung des Straßenverkehrsbeitrages nach der Nutzlast berücksichtigt, daß bei Beförderungen mit schweren Straßenfahrzeugen sowohl infolge der höheren Durchschnittsfahrleistung als auch bei höherer Achslast eine überproportional zunehmende Straßenabnutzung entsteht.

Für Sattelanhänger wurde im Verhältnis zu anderen Anhängern ein niedriger Straßenverkehrsbeitrag vorgesehen, weil Sattelanhänger in der Anschaffung teurer sind, sich aber wegen des günstigen Verhältnisses der Nutzlast zum Fahrzeuggewicht besser für den kombinierten Verkehr Schiene — Straße eignen.

Die Anschaffung von Tiefladeanhängern für den Transport unteilbarer Güter (z. B. Generatoren, Kraftwerksteile u. ä.), die nicht per Bahn oder Schiff befördert werden können, ist besonders investitionsaufwendig; ihr Einsatz ist auf verhältnismäßig wenige Beförderungsfälle be-

schränkt. Die Vorhaltung solcher Spezialfahrzeuge für die Abwicklung unteilbarer Schwertransporte liegt im volkswirtschaftlichen Interesse. Bei der Festsetzung der Beitragsgrenze wurde auf diese Momente Bedacht genommen.

Die Bemessungsgrundlage bildet bei Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen das Tonnenkilometer, wobei die Abgabenteilung im einzelnen Kalendermonat mit dem für Inländer geltenden Monatsbetrag begrenzt ist. Der Nachweis über den für den Kalendermonat bezahlten Beitrag ist durch Vorlage der vom Zollamt ausgestellten Belege zu erbringen.

Zu § 4:

Die Beitragsschuld entsteht beim Verkehr mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen mit Beginn des Monats, in dem die Beförderung durchgeführt wird; in allen anderen Fällen mit ihrer Bekanntgabe durch das Zollamt, allenfalls jedoch mit dem Grenzübertritt. Als Beitragsschuldner kommen bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen der Zulassungsbesitzer oder der Mieter des Fahrzeuges in Betracht. Bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen besteht zwischen dem Zulassungsbesitzer und dem Lenker oder dem Mieter und dem Lenker ein Gesamtschuldverhältnis. Hinsichtlich des Beitrages wird der Lenker von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen zum gesetzlichen Vertreter des Beitragsschuldners. Auf Grund dieser Vertretungsmacht ist der Lenker berechtigt, für den Beitragsschuldner die Beitragserklärung abzugeben und den Beitragsbescheid in Empfang zu nehmen. Unabhängig davon steht es dem Beitragsschuldner frei, den Lenker bei Antritt der Fahrt mit bereits unterfertigten Beitragserklärungen auszustatten. Bei Nichteinzahlung des Beitrages ist das Zollamt befugt, die Beschlagnahme der Fahrzeuge mit Bescheid auszusprechen (§ 225 BAO). In den im Gesetz angeführten Fällen kommt es im Sinne des Erk. des VfGH vom 26. Juni 1975, Slg. Nr. 7584, zu keiner Sachhaftung.

Zu § 5:

Diese Vorschrift regelt die Anzeige- und Erklärungspflichten des Beitragsschuldners. Die Anzeigen haben die Aufgabe, eine lückenlose Erfassung der in der Güterbeförderung eingesetzten Fahrzeuge zu gewährleisten. Für beitragsfreie Fahrzeuge entfällt eine Anzeigeverpflichtung. Zur Erfüllung der Anzeigeverpflichtungen werden amtliche Vordrucke aufgelegt; durch § 133 Abs. 2 BAO wird die Verwendung der Vordrucke zur allgemeinen Pflicht. Die Frist zur Abgabe der Anzeigen endet gleichzeitig mit der Frist zur Entrichtung des Beitrages.

Die Abmeldung vom Verkehr und die Hinterlegung des Zulassungsscheines und der Kenn-

zeichentafeln stellen Umstände dar, welche die Beitragspflicht beenden.

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen ist eine Einzelbesteuerung vorgesehen. Das Wesen der Einzelbesteuerung besteht darin, daß der Beitrag für jede Fahrt zu berechnen ist, was eine zeitnahe Erfassung bewirkt.

Zu § 6:

Die Zuständigkeit zur Erhebung des Beitrages richtet sich jeweils danach, ob die Beförderung mit Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen oder mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen durchgeführt wird. Im ersten Fall ist das Finanzamt, das örtlich und sachlich zur Erhebung der Umsatzsteuer in Betracht kommt, auch für die Erhebung des Beitrages zuständig. Für Beitragsschuldner, die nicht Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes sind, mußte eine eigene Zuständigkeit durch Anführung des Wohnsitzfinanzamtes gefunden werden. Eine Selbstberechnung des Beitrages durch den Beitragspflichtigen und die Entrichtung des Beitrages ohne behördliche Festsetzung sind vorgesehen. Die weiteren Verfahrensvorschriften ergeben sich aus § 201 BAO.

Bei Beförderungen von Gütern mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen im Transit, im Export und im Import ist immer das Zollamt zur Beitragserhebung zuständig.

Die Entrichtung des Beitrages hat beim Transit und beim Import grundsätzlich beim Eintrittszollamt, beim Export hingegen beim Austrittszollamt zu erfolgen. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen wird der Beitrag bescheidmäßig festgesetzt, wobei die Verpflichtung zur sofortigen Entrichtung der Abgabe mit der Entstehung der Beitragsschuld zusammenfällt. Als einzige Entrichtungsart des Beitrages ist die Barzahlung vorgesehen. Ähnlich der Bestimmung des § 82 Abs. 7 KFG, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 615/1977, ist zu verhindern, daß Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen ohne Entrichtung des Beitrages im Inland Beförderungen durchführen. Stellt sich bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen beim Verlassen des Inlandes heraus, daß die für die Festsetzung des Beitrages maßgeblichen Umstände unrichtig angesetzt wurden, so hat das Zollamt, bei dem der Austritt erfolgt, den Beitrag neu festzusetzen. Die bisherige Zuständigkeit des Eintrittszollamtes geht auf das Austrittszollamt über. Zur Sicherung des Abgabenspruches hat der Beitragsschuldner (Lenker) die Beitragserklärung und den Beitragsbescheid auf der ganzen Inlandstrecke mitzuführen. Zur

Überprüfung, ob diese Anordnung eingehalten wird, sind sowohl die Organe der Finanzämter, die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes als auch die Organe der Zollwache ermächtigt.

Zu § 7:

Durch diese Bestimmung soll erreicht werden, daß gegenüber Staaten, die österreichische Transportunternehmer einer höheren Abgabenbelastung unterwerfen, auf rascheste Weise Retorsion geübt werden kann. Die Regelung ist so weit gefaßt, daß nicht nur eine höhere unmittelbare abgabenrechtliche Belastung der Beförderung samt Leerfahrt, sondern auch andere ausländische abgabenrechtliche Maßnahmen, die im Zusammenhang mit Straßentransporten stehen (z. B. eine Abgabenerhebung für die Erteilung von Güterbeförderungsbewilligungen oder Abgaben für Leerfahrten), zu einer Anhebung des österreichischen Straßenverkehrsbeitrages gegenüber dem betreffenden Staat berechtigen.

Zu § 8:

Der kombinierte Verkehr Schiene — Straße dient der Straßenentlastung. Es soll ein Anreiz zur Inanspruchnahme dieser Verkehrstechnik geboten werden. Ermäßigungen der Bahn für den Transport von Straßenfahrzeugen, die im Hinblick auf den Straßenverkehrsbeitrag gewährt werden, sollen daher dem Eisenbahnunternehmen abgegolten werden.

Zu § 9:

§ 9 statuiert den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes und enthält eine Abgrenzung, ab welchem Zeitpunkt auf Güterbeförderungen die Bestimmungen des Gesetzes anzuwenden sind. Grundsätzlich ist der Zeitpunkt des Entstehens der Beitragsschuld maßgebend.

Der Straßenverkehrsbeitrag fließt zur Gänze dem Bund zu.