

570 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXX, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952, BGBl. Nr. 110, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 179/1954, 52/1958, 83/1963, 227/1965, 223/1967, 384/1973, 138/1978, 299/1981 und 587/1983 wird wie folgt geändert:

Dem § 5 werden folgende Absätze angefügt:

„(5) 1. Dem Steuerschuldner ist die Steuer für mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und andere Kraftwagen, die sich von diesen nur durch den Aufbau unterscheiden, anlässlich der ersten Zulassung im Inland pauschal zu erstatten, wenn

die Kraftwagen bei dieser Zulassung gemäß den im Typen- oder im Einzelgenehmigungsbescheid getroffenen Feststellungen den für solche Kraftwagen mit einem Hubraum über 1 500 cm³ mit 1. Jänner 1987, mit einem Hubraum bis 1 500 cm³ mit 1. Jänner 1988 in Kraft tretenden kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften entsprechen; dies gilt jedoch nicht für geländegängige Kraftwagen.

2. Für bereits zum Verkehr zugelassene Kraftwagen, die nach den Feststellungen des Landeshauptmannes durch nachträglich vorgenommene Änderungen den in Z 1 genannten Abgasvorschriften entsprechen, gilt Z 1 sinngemäß.

3. Die Kraftfahrbehörde hat das Finanzamt von der ersten Zulassung (Feststellung der Änderung) der in Z 1 und Z 2 genannten Kraftwagen in Kenntnis zu setzen.

4. Das Ausmaß der Erstattung beträgt

bei der ersten Zulassung (Feststellung der Änderung)	bei einem Hubraum bis 1 500 cm ³	bei einem Hubraum über 1 500 cm ³
vor dem 1. Jänner 1986	7 000 S,	7 000 S,
im ersten Kalendervierteljahr 1986	7 000 S,	5 500 S,
im zweiten Kalendervierteljahr 1986	7 000 S,	4 500 S,
im dritten Kalendervierteljahr 1986	7 000 S,	3 500 S,
im vierten Kalendervierteljahr 1986	7 000 S,	2 500 S,
im ersten Kalendervierteljahr 1987	5 500 S,	
im zweiten Kalendervierteljahr 1987	4 500 S,	
im dritten Kalendervierteljahr 1987	3 500 S,	
im vierten Kalendervierteljahr 1987	2 500 S,	

(6) Über die Erstattung ist ein Bescheid nur zu erlassen, wenn der Steuerschuldner geltend macht, daß sein Anspruch nicht erfüllt wurde. Zu Unrecht gewährte Erstattungen sind mit Bescheid rückzufordern.

(7) Mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen

und andere Kraftwagen, die sich von diesen nur durch den Aufbau unterscheiden, die den im Abs. 5 angeführten kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften nicht entsprechen, sind

a) bei einem Hubraum bis 1 500 cm³, wenn die erste Zulassung im Inland nach dem 30. September 1986 erfolgt,

2

570 der Beilagen

b) bei einem Hubraum über 1 500 cm³, wenn die erste Zulassung im Inland nach dem 30. September 1985 erfolgt,

in die nächsthöhere als die für sie nach der Art des Kraftwagens maßgebende Jahressteuer einzureichen; bei einem Hubraum über 4 000 cm³ beträgt die Jahressteuer 15 600 S.“

Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Oktober 1985 in Kraft.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

VORBLATT

Problem:

Zur Erzielung einer möglichst raschen Schadstoffreduktion im Individualverkehrsbereich werden die Abgasnormen wesentlich verschärft. Benzinbetriebene Fahrzeuge benötigen zur Erfüllung dieser strengen Vorschriften zusätzliche technische Ausstattungen, die den Kaufpreis nicht unwesentlich erhöhen. Eine obligatorische Erfüllung dieser Abgaswerte ohne Übergangsphase würde zu volkswirtschaftlich unerwünschten Auswirkungen führen.

Ziel:

Bereits vor der Verpflichtung zur Einhaltung der neuen Abgasvorschriften soll das freiwillige Umsteigen auf schadstoffarme Autos unterstützt werden.

Lösung:

Im Sinne des Verursacherprinzips wird der steuerliche Anreiz für das frühzeitige Umsteigen auf schadstoffarme Fahrzeuge so gestaltet, daß umweltfreundliches Autofahren im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer prämiert, der Betrieb umweltbelastender Neufahrzeuge hingegen verteuert wird. Durch diese Zweipoligkeit der fiskalischen Maßnahme soll der umweltpolitisch gewünschte Effekt zusätzlich verstärkt werden.

Kosten:

Den geschätzten Mehrausgaben von zirka 800 Millionen Schilling stehen etwa gleich hohe Mehreinnahmen während der gesamten Zulassungsdauer der zusätzlich belasteten Kraftfahrzeuge gegenüber. Es ist daher Aufkommensneutralität zu erwarten.

Erläuterungen

Mit dem vorliegenden Entwurf soll bereits vor der obligatorischen Einführung der neuen strengen Abgasnormen das freiwillige Umsteigen auf umweltfreundliche Kraftfahrzeuge unterstützt werden. Neuzulassungen von schadstoffarmen Fahrzeugen und technische Änderungen an bereits zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen, wodurch diese zu schadstoffarmen Fahrzeugen werden, werden begünstigt, Neuzulassungen von anderen Fahrzeugen dagegen in Form einer künftig erhöhten Besteuerung erschwert. Durch diese Zweipoligkeit der fiskalischen Maßnahmen wird der umweltpolitisch gewünschte Effekt wesentlich verstärkt.

Die Förderung beginnt mit 1. Oktober 1985, dem Ende der Umstellphase des Tankstellennetzes auf bleifreies Normalbenzin, und bezieht sich auf alle mit Fremdzündungsmotoren betriebene Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Kleinlastkraftwagen, da diese zur Erreichung der neuen Abgasnormen zusätzliche technische Ausstattungen benötigen. Die neuen Dieselfahrzeuge erfüllen hingegen zum Großteil diese verschärften Bestimmungen, sodaß hier zur bereits bestehenden geringeren Kraftfahrzeugsteuer kein weiterer steuerlicher Anreiz erforderlich ist. Eine steuerliche Benachteiligung des bestehenden Kraftfahrzeugbestandes wird nicht vorgenommen, da zum Zeitpunkt der Zulassung dieser Fahrzeuge die Voraussetzungen für einen umweltfreundlichen Betrieb noch nicht gegeben waren.

Der maximale Förderungsbetrag, der aus Mitteln der Kraftfahrzeugsteuer dem Steuerschuldner des schadstoffarmen Fahrzeuges gewährt wird, beträgt 7 000 S. Der einmalig und ohne gesonderte Antragstellung zur Auszahlung gelangende Betrag gilt für alle Fahrzeugmodelle in gleicher Höhe, da die Mehrkosten für die schadstoffreduzierende Technologie im wesentlichen gleich sind. Zur Vermeidung einer Kaufkumulation vor Beginn der verpflichtenden Zulassung schadstoffarmer Fahrzeuge wird dieser Begünstigungsbetrag quartalsweise verringert.

Zu Beginn des Begünstigungszeitraumes ist ein ausreichendes Angebot an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen über 1 500 cm³ Hubraum gewährleistet, ein entsprechendes Angebot aller gängigen Marken ist spätestens ein Jahr danach zu erwarten. Die Maximalförderung bei Hubraumklassen über

1 500 cm³ wird sich demgemäß ab 1. Jänner 1986 und für Hubraumklassen bis 1 500 cm³ ab 1. Jänner 1987 verringern. Fahrzeuge über 1 500 cm³ Hubraum, welche die angeführten kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften nicht erfüllen und ab 1. Oktober 1985 zugelassen werden, werden für den gesamten Verwendungszeitraum in die nächsthöhere Kraftfahrzeugsteuerstufe eingereiht; für Fahrzeuge bis 1 500 cm³ Hubraum beginnt der entsprechende Zeitpunkt mit 1. Oktober 1986.

Unter der Annahme, daß jährlich 200 000 Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Kleinlastkraftwagen mit Fremdzündungsmotoren neu zugelassen werden, die derzeitige Verteilung von 55% der Fahrzeuge in den Hubraumklassen bis 1 500 cm³ und 45% der Fahrzeuge in den Hubraumklassen über 1 500 cm³ erhalten bleibt, sowie eine Inanspruchnahme der Begünstigung von durchschnittlich zwei Drittel der Neuwagenkäufer erfolgt, ergeben sich Mehrausgaben von insgesamt zirka 800 Millionen Schilling. Dieser Aufwand wird durch die Mehreinnahmen aus den während der gesamten Zulassungsdauer höher besteuerten Kraftfahrzeugen in etwa wieder kompensiert. Ein personeller Mehraufwand wird in geringem Umfang zu erwarten sein, der Sachaufwand wird sich zufolge der zusätzlichen Stempelmarkenverkaufsvergütungen minimal erhöhen.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus § 7 Abs. 1 Finanzverfassungsgesetz 1948.

Zu § 5 Abs. 5:

Die Förderung bezieht sich auf Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren. Auf die kraftfahrrechtlich vorzusehenden Abgassonderbestimmungen für geländegängige Kraftwagen wurde Bedacht genommen. Personen- und Kombinationskraftwagen mit Selbstzündungsmotoren sind auf dem Gebiete der Kraftfahrzeugsteuer bereits begünstigt und sollen nicht nochmals gefördert werden. Das Erfordernis einer inländischen Erstzulassung wird auch durch importierte den angeführten kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften entsprechende Gebrauchtfahrzeuge erfüllt. Auch technische Änderungen der Kraftwagen, die dadurch die strengeren Abgasvorschriften erfüllen, werden in gleicher Weise begünstigt. Als der für das Ausmaß der Prä-

570 der Beilagen

5

mie maßgebliche Zeitpunkt gilt der Ausspruch der Zulassung (Feststellung der Änderung) durch die Kraftfahrbehörde. Ob ein Fahrzeug den angeführten kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften entspricht, ergibt sich aus dem Typen- oder Einzelgenehmigungsbescheid.

Zu § 5 Abs. 6:

Die Steuererstattung wird von Amts wegen vorgenommen. Zur Sicherung des Rechtsschutzes hat

der Steuerschuldner jedoch die Möglichkeit, allein durch die Behauptung, in seinem Anspruchsrecht verletzt zu sein, einen Bescheid zu verlangen.

Zu § 5 Abs. 7:

Die höhere Besteuerung besteht während der gesamten Steuerpflicht solcher Fahrzeuge. Für Personen- und Kombinationskraftwagen, welche bereits dem Höchststeuersatz unterliegen, wird sich die Jahressteuer um 3 000 S erhöhen.