

*Steuern u. Gebühren*

*W3/ME*

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

Himmelpfortgasse 4-8  
Postfach 2  
A-1015 Wien  
Telefon 53 33

GZ. 10 3002/3-IV/10/85 (25)

Entwurf eines BG, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird;

Versendung zur Begutachtung

Durchwahl 2731

Sachbearbeiter:

Rat. Mag. Moosbauer

*H. Moosbauer*

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
(Entwurf 25-fach)

Parlament  
1010 Wien

<b>Gesetzesentwurf</b>
Zl. <u>7</u> - GE/1985
Datum <u>1985 02 01</u>
Verteilt <u>0 4. FEB. 1985</u> / <i>Krosser</i>

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird, samt Erläuterungen zur gefälligen Kenntnisnahme mit dem Bemerkten zu übersenden, daß der Entwurf den gesetzlichen Interessensvertretungen zur Äußerung bis 20. Februar 1985 übermittelt wurde.

Gleichzeitig wurden die gesetzlichen Interessensvertretungen ersucht, je 22 Abzüge ihrer Stellungnahme dem Präsidenten des Nationalrates zuzuleiten.

30. Jänner 1985

Für den Bundesminister:

Dr. Förster

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung  
*[Signature]*

E n t w u r f

Bundesgesetz vom ....., mit dem  
das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952,  
BGBl.Nr. 110, zuletzt geändert durch  
Bundesgesetz, BGBl.Nr. 587/1983, ge-  
ändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Dem § 5 werden folgende Absätze angefügt:

"(4) Für schadstoffarme Personenkraftwagen und Kombina-  
tionskraftwagen mit Ottomotoren wird den Steuerschuldnern  
die Steuer aufgrund der ersten Zulassung im Inland pauschal  
erstattet. Das Ausmaß der Erstattung beträgt

bei Zulassung	bei einem Hubraum bis 1 500 cm <sup>3</sup>	bei einem Hubraum über 1 500 cm <sup>3</sup>
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.	

Die Beurteilung eines Kraftfahrzeuges als schadstoffarm  
richtet sich nach den Feststellungen der Kraftfahrbehörde.  
Diese hat das Finanzamt von der Zulassung eines solchen Fahr-  
zeuges in Kenntnis zu setzen.

(5) Über die Erstattungsansprüche sind Bescheide nur zu erlassen, wenn dem geltend gemachten Anspruch des Steuerschuldners nicht vollinhaltlich entsprochen wird. Zu Unrecht gewährte Erstattungen sind mit Bescheid rückzufordern.

(6) Nicht als schadstoffarm anerkannte Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen mit Ottomotoren sind

- a) bei einem Hubraum bis  $1\,500\text{ cm}^3$ , wenn die erste Zulassung im Inland nach dem 30. September 1986,
  - b) bei einem Hubraum über  $1\,500\text{ cm}^3$ , wenn die erste Zulassung im Inland nach dem 30. September 1985 erfolgt,
- in die nächsthöhere als die für sie nach dem Hubraum maßgebende Jahressteuer einzureihen; bei einem Hubraum über  $4\,000\text{ cm}^3$  beträgt die Jahressteuer 15 600 S."

## Artikel II

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Oktober 1985 in Kraft.

## Artikel III

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

## V o r b l a t t

### 1. 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.

### 2. Ziel:

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

### 3. Lösung:

Im Sinne des Verursacherprinzips wird der steuerliche Anreiz für den frühzeitigen Umstieg 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 Umstiegeffekt zusätzlich verstärkt werden.

### 4. Kosten:

Den geschätzten Mehrausgaben von ca. 800 Mio S stehen etwa gleichhohe Mehreinnahmen während der gesamten Zulassungsdauer der zusätzlich belasteten Kraftfahrzeuge gegenüber. Es ist daher Aufkommensneutralität zu erwarten.

## E r l ä u t e r u n g e n

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 werden begünstigt, 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 Ottomotoren betriebenen Pkw und Kombis, 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 Anschaffung dieser Fahrzeuge die Voraussetzungen für einen umweltfreundlichen Betrieb noch nicht gegeben waren.

Der maximale Förderungsbetrag, der aus Mitteln der Kraftfahrzeugsteuer dem Steuerschuldner nach erfolgter Zulassung zum Verkehr des schadstoffarmen Fahrzeuges gewährt wird, beträgt 7 000 S. Der einmalig und ohne gesonderte Antragstellung zur Auszahlung gelangende Betrag gilt für alle Fahrzeuggrößen in gleicher Höhe, da die Mehrkosten für die

- 2 -

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 cm<sup>3</sup> Hubraum gewährleistet, ein entsprechendes Angebot aller gängigen Marken ist spätestens ein Jahr danach zu erwarten. Die Maximalförderung bei Hubraumklassen über 1 500 cm<sup>3</sup> wird sich demgemäß ab 1. Jänner 1986 und für Hubraumklassen bis 1 500 cm<sup>3</sup> ab 1. Jänner 1987 verringern. Nicht als schadstoffarm anerkannte Fahrzeuge über 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum, die ab 1. Oktober 1985 angeschafft werden, werden für den gesamten Verwendungszeitraum in die nächsthöhere Kraftfahrzeugsteuerstufe eingereiht; für Fahrzeuge bis 1 500 cm<sup>3</sup> Hubraum beginnt der entsprechende Zeitpunkt mit 1. Oktober 1986.

Unter der Annahme, daß jährlich 200 000 Pkw und Kombis mit Ottomotoren neu zugelassen werden, die derzeitige Verteilung von 55 % der Fahrzeuge in den Hubraumklassen bis 1 500 cm<sup>3</sup> und 45 % der Fahrzeuge in den Hubraumklassen über 1 500 cm<sup>3</sup> erhalten bleibt, sowie eine Inanspruchnahme der Begünstigung von durchschnittlich zwei Drittel der Neuwagenkäufer erfolgt, ergeben sich Mehrausgaben von insgesamt ca. 800 Mio S. Dieser Aufwand wird durch die Mehreinnahmen der während der gesamten Zulassungsdauer höher besteuerten Kraftfahrzeuge in etwa wieder kompensiert. Ein personeller Mehraufwand wird in geringem Umfang zu erwarten sein, der Sachaufwand wird sich zufolge der zusätzlichen Stempelmarkenverkaufsvergütungen minimal erhöhen.

- 3 -

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

Zu § 5 Abs. 4:

Die Förderung bezieht sich auf Fahrzeuge mit Ottomotoren. Fahrzeuge mit Dieselmotoren sind auf dem Gebiete der Kraftfahrzeugsteuer bereits begünstigt und werden nicht nochmals gefördert. Das Erfordernis einer inländischen Erstzulassung wird auch durch importierte schadstoffarme Gebrauchtfahrzeuge erfüllt. Als der für das Ausmaß der Prämie maßgebliche Zeitpunkt gilt der Ausspruch der Zulassung durch die Kraftfahrbehörde. Die Feststellung, ob ein schadstoffarmes Fahrzeug vorliegt, ist nicht von der Finanzverwaltung zu treffen.

Zu § 5 Abs. 5:

Die Steuererstattung wird von Amts wegen vorgenommen. Ein besonderes Bescheidverfahren ist nur in den im Gesetz angeführten Fällen vorgesehen.

Zu § 5 Abs. 6:

Die höhere Besteuerung besteht während der gesamten Steuerpflicht solcher Fahrzeuge und gilt auch für die Rechtsnachfolger; für Fahrzeuge, welche bereits dem Höchststeuersatz unterliegen, wurde die Jahressteuer um 3 000 S erhöht.