



13191-18/ME

## AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

Zahl (Bei Antwortschriften bitte anführen)

wie umstehend

Chiemseehof

(0662) 41561 Durchwahl

Datum

2428

21. FEB. 1985

Betreff

wie umstehend

An

1. das Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Landhaus  
7000 Eisenstadt
2. das Amt der Kärntner Landesregierung  
Arnulfplatz 1  
9020 Klagenfurt
3. das Amt der Nö. Landesregierung  
Herrengasse 9  
1014 Wien
4. das Amt der Oö. Landesregierung  
Klosterstraße 7  
4020 Linz
5. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Hofgasse  
8011 Graz
6. das Amt der Tiroler Landesregierung  
Maria-Theresien-Straße 43  
6020 Innsbruck
7. das Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus  
6901 Bregenz
8. das Amt der Wiener Landesregierung  
Lichtenfelsgasse 2  
1082 Wien
9. die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Nö. Landesregierung  
Schenkenstraße 4  
1014 Wien
10. das Präsidium des Nationalrates  
Parlament  
Dr. Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien

BEANTWURTE
Zl. 7
Datum: 26. FEB. 1985
Verteilt: 1985-02-27 Sudz

L. Wasserbauer

zur gefl. Kenntnis.

Für die Landesregierung:  
Dr. Edelmayer  
Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

An das  
Bundesministerium für Finanzen

Himmelfortgasse 4-8  
1010 Wien

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

0/1-352/41-1985

Chiemseehof

☎ (0662) 41561 Durchwahl Datum

2428/Dr.: Hammertinger 21.2.1985

**Betreff**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird; Stellungnahme

Bzg.: Do. Zl. 10 3002/3-IV/10/85

Zu dem mit dem obgenannten Schreiben versendeten Gesetzentwurf nimmt das Amt der Salzburger Landesregierung wie folgt Stellung:

Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Kraftfahrbehörden auf Grund der nunmehr in Aussicht genommenen Formulierung des § 5 Abs. 4 vorletzter Satz des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 sicherlich nicht in einer dem Legalitätsprinzip entsprechenden Weise in der Lage sind, zu beurteilen, ob ein Kraftfahrzeug als schadstoffarm zu gelten hat.

In diesem Zusammenhang wäre auch zu klären, in welchem Verhältnis der vorliegende Entwurf zu den Bestimmungen der 9. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 552/1984, steht, wo normiert ist, daß Kraftfahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, daß durch ihren sachgemäßen Betrieb u. a. auch keine schädlichen Luftverunreinigungen entstehen. Im übrigen hat der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz von der ihm in der genannten KFG-Novelle erteilten Verordnungsermächtigung, den Begriff "schädliche Luftverunreinigung" näher zu umschreiben, bislang noch keinen Gebrauch gemacht.

Gegen den vorliegenden Entwurf müssen auch schwere Bedenken aus finanzwirtschaftlicher Sicht geltend gemacht werden:

- 2 -

Von Bundesseite wird davon ausgegangen, daß den geschätzten Mehrausgaben von ca. 800 Millionen S etwa gleichhohe Mehreinnahmen während der gesamten Zulassungsdauer der zusätzlich belasteten Kraftfahrzeuge gegenüberstehen. Es sei daher Aufkommensneutralität zu erwarten.

Dem muß entgegengehalten werden, daß selbst im Fall der Richtigkeit der getroffenen Annahmen - welche jedoch insbesondere hinsichtlich der zu erwartenden Mehreinnahmen in Zweifel gezogen werden muß - von einer Aufkommensneutralität schon deshalb nicht gesprochen werden kann, weil die Ausfälle von 800 Millionen S im letzten Quartal 1985 und in den Jahren 1986 und 1987 eintreten werden, während sich die zusätzlichen Einnahmen erst im Laufe von zwölf Jahren ergeben würden. Aus diesem Grund muß die Durchführung von Verhandlungen gemäß § 5 des Finanzausgleichsgesetzes 1985, BGBl. Nr. 544/1984, verlangt werden. Diesbezüglich muß darauf hingewiesen werden, daß der Bund mit den am Finanzausgleich beteiligten Gebietskörperschaften vor Inangriffnahme steuerpolitischer Maßnahmen, die für die Gebietskörperschaften mit einem Ausfall an Steuern, an deren Ertrag sie beteiligt sind, verknüpft sein können, Verhandlungen zu führen hat.

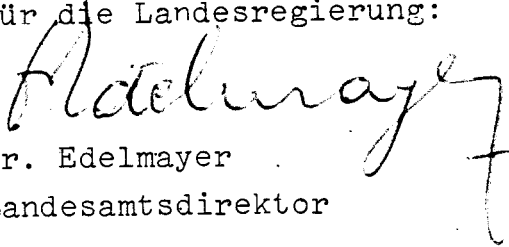
Es kann auch nicht außer acht gelassen werden, daß dem Ausfall des Bundes je Anfangsförderung von 3.500 S (50 v. H. von 7.000 S) bei einem Bruttopreis je Katalysator von 17.000 S ein Mehrertrag an Umsatzsteuer (32 v. H. oder 4.120 S) von 2.160 S (69,4 v. H.) gegenübersteht, während der Mehrertrag der Länder lediglich bei 780 S (18,8 v. H.) liegt.

Unbeschadet der obigen Ausführungen ist aus legistischer Sicht anzumerken, daß der Titel der vorliegenden Gesetzesnovelle keineswegs den Ziffern 38 ff der Legistischen Richtlinien 1979 entspricht. Durch die Aufnahme der Fundstelle sowie der letztmaligen Novellierung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 in den Titel der Novelle kann außerdem unter keinen Umständen das Fehlen eines Einleitungssatzes (Ziffer 76 und 77 der legistischen Richtlinien 1979) wettgemacht werden.

Abschließend muß festgehalten werden, daß der gegenständliche Gesetzesentwurf am 4. Februar 1985 beim Amt der Salzburger Landesregierung eingelangt ist. Eine Begutachtungsfrist bis zum 20. Februar 1985 muß die Sinnhaftigkeit der Durchführung eines allgemeinen Begutachtungsverfahrens - auch wenn der Umfang des Vorhabens relativ gering ist - überhaupt in Frage stellen.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen u.e. an die aus dem Land Salzburg entsendeten Mitglieder des Bundesrates, an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:

  
Dr. Edelmayer  
Landesamtsdirektor