

## 582 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 14. 7. 1992

# Regierungsvorlage

**Bundesgesetz über die Erhebung einer Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 — KfzStG 1992), über die Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953, des Einkommensteuergesetzes 1988, der Bundesabgabenordnung, des Abgabenverwaltungsorganisationsgesetzes, des Finanzstrafgesetzes, des Normverbrauchsabgabegesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes 1967**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### 1. TEIL

**Bundesgesetz über die Erhebung einer Kraftfahrzeugsteuer  
(Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 — KfzStG 1992)**

#### Gegenstand der Steuer

- § 1. Der Kraftfahrzeugsteuer unterliegen
1. in einem inländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, ausgenommen Krafträder, Personenkraftwagen sowie Kombinationskraftwagen, wenn und solange für diese eine Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, auf die § 6 Abs. 3 Versicherungssteuergesetz 1953 anzuwenden ist, besteht;
  2. in einem ausländischen Zulassungsverfahren zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet werden;
  3. Kraftfahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland ohne die kraftfahrrechtlich erforderliche Zulassung verwendet werden (widerrechtliche Verwendung);
  4. Kraftfahrzeuge, für die ein Wechselkennzeichen zugewiesen ist und
    - a) wenigstens eines davon ein anderer Kraftwagen als ein Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen ist, oder
    - b) die Steuer gemäß § 6 Abs. 3 Versiche-

rungssteuergesetz 1953 von einem steuerbefreiten Kraftfahrzeug (§ 4 Abs. 3 Versicherungssteuergesetz 1953) zu erheben wäre.

#### Steuerbefreiungen

- § 2. (1) Von der Steuer sind befreit:
1. Kraftfahrzeuge, die für den Bund oder eine andere Gebietskörperschaft zugelassen und zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Zollwache oder der Justizwache bestimmt sind, sowie Heeresfahrzeuge;
  2. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend für die Feuerwehr, für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen bestimmt sind;
  3. Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrerkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen benützt werden;
  4. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- oder Taxigewerbe verwendet werden;
  5. Invalidenkraftfahrzeuge;
  6. Krafträder, deren Hubraum 100 Kubikzentimeter nicht übersteigt;
  7. Zugmaschinen und Motorkarren, die ausschließlich oder vorwiegend in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden;
  8. selbstfahrende Arbeitsmaschinen;
  9. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden;
  10. Kraftfahrzeuge, für die der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln bei der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten hinterlegt werden;
  11. Kraftfahrzeuge von Personen, denen eine Steuerbefreiung auf Grund von Staatsverträgen, Gegenseitigkeitserklärungen oder sonst nach den Grundsätzen des zwischenstaatlichen Steuerrechtes zukommt oder auf Grund tatsächlich gewährter Gegenseitigkeit zuerkannt wird.

(2) Wird für zwei oder drei Kraftfahrzeuge nur ein Zulassungsschein ausgefertigt, so ist die Steuer nur für das Kraftfahrzeug zu entrichten, das der höchsten Steuer unterliegt; Kraftfahrzeuge, die gemäß Abs. 1 von der Steuer befreit sind, sind nicht zu berücksichtigen.

**Steuerschuldner**

**§ 3. Steuerschuldner ist**

- 1. bei einem in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeug die Person, für die das Kraftfahrzeug zugelassen ist;
- 2. in allen anderen Fällen die Person, die das Kraftfahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet.

**Dauer der Steuerpflicht**

**§ 4. (1) Die Steuerpflicht dauert:**

- 1. Für ein in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug vom Tag der Zulassung bis zum Tag, an dem die Zulassung endet;
- 2. für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug vom Tag des Grenztrittes bis zum Tag des Grenzaustrittes;
- 3. bei widerrechtlicher Verwendung (§ 1 Z 3) eines Kraftfahrzeuges vom Beginn des Kalendermonates, in dem die Verwendung einsetzt, bis zum Ablauf des Kalendermonates, in dem die Verwendung endet.

(2) Wird ein steuerbefreites Kraftfahrzeug steuerpflichtig, so beginnt die Steuerpflicht mit dem Tag, an dem der Befreiungsgrund wegfällt.

(3) Kommt es zu einer Änderung der für die Steuerbemessung maßgeblichen Verhältnisse, so ist dies ab dem Tag der Änderung zu berücksichtigen.

**Steuersatz**

**§ 5. (1) Die Steuer beträgt je Monat bei**

- 1. Krafträdern je Kubikzentimeter Hubraum ..... 0,22 S;
- 2. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Motorleistung ..... 5,50 S, mindestens aber 55 S. Für die mit einem Fremdzündungsmotor ausgestatteten Kraftwagen, die — unabhängig von ihrer Bauweise — den im § 1 d Abs. 1 Z 3.1.1. der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, in der Fassung der 18. Novelle, BGBl.

Nr. 395/1985, angeführten Abgaswerten nicht entsprechen, erhöht sich die Steuer ab dem 1. Jänner 1995 um 15 vH;

**3. allen anderen Kraftfahrzeugen**

- a) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 Kilogramm je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Motorleistung ..... 5,50 S, mindestens aber 55 S;
- b) mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 Kilogramm ..... 450 S.

(2) Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend. Bei unterschiedlichen Angaben über die Motorleistung ist die kleinere Zahl maßgebend. Ist die Motorleistung nicht in Kilowatt angegeben, hat die Umrechnung gemäß § 64 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973, zu erfolgen. Bruchteile von Kilowatt sind auf volle Kilowatt aufzurunden. Fehlt eine entsprechende Eintragung, ist bei Krafträdern ein Hubraum von 350 cm<sup>3</sup>, bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen eine Motorleistung von 50 Kilowatt, im übrigen ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3 500 Kilogramm anzusetzen.

(3) Zur Berechnung der Steuer ist der Monat mit 30 Tagen anzusetzen. Angefangene Tage zählen als volle Tage.

(4) Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug, das vorübergehend im Inland benützt wird, beträgt der Tagessteuersatz für:

- 1. Krafträder ..... 10 S;
- 2. Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen ..... 20 S;
- 3. alle übrigen Kraftfahrzeuge ..... 90 S.

(5) Der Bundesminister für Finanzen ist ermächtigt, für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen die gemäß Abs. 4 anzuwendenden Steuersätze mit Verordnung zu erhöhen, um diese Kraftfahrzeuge einer Steuerbelastung zu unterwerfen, die der Belastung entspricht, welcher Kraftfahrzeuge mit inländischem Kennzeichen im Heimatstaat der Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen unterliegen. Hierbei ist auf alle Abgaben Bedacht zu nehmen, die in dem betreffenden Staat für die Benützung oder das Halten von Kraftfahrzeugen erhoben werden.

**Anzeige-, Aufzeichnungs- und Erklärungspflicht, Entrichtung der Steuer**

**§ 6. (1) Der Steuerschuldner hat dem Finanzamt (§ 7) die Umstände anzuzeigen, die die Abgabe-**

pflicht nach diesem Bundesgesetz begründen; diese Anzeige ist binnen einem Monat, gerechnet vom Eintritt des anzeigepflichtigen Ereignisses, zu erstatten.

(2) Aus im Inland vom Steuerschuldner fortlaufend zu führenden Aufzeichnungen muß sich für nach diesem Bundesgesetz steuerpflichtige Kraftfahrzeuge deren Art und Kennzeichen, die Dauer der Steuerpflicht und die Steuerbemessungsgrundlage ergeben.

(3) Der Steuerschuldner hat jeweils für ein Kalendervierteljahr die Steuer selbst zu berechnen und bis zum zehnten Tag (Fälligkeitstag) des auf das Kalendervierteljahr zweitfolgenden Kalendermonats an das Finanzamt zu entrichten.

(4) Der Steuerschuldner hat für jedes abgelaufene Kalenderjahr bis zum 31. März des darauffolgenden Kalenderjahres dem Finanzamt eine Steuererklärung über die steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge abzugeben. Ein gemäß § 201 BAO festgesetzter Abgabebetrag hat den im Abs. 3 genannten Fälligkeitstag.

(5) Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug ist die Steuer vom Grenzzollamt nach den für den Zoll geltenden Rechtsvorschriften zu erheben. Der Steuerschuldner hat die zollamtliche Bestätigung (§ 59 des Zollgesetzes 1988, BGBl. Nr. 644/1988) über die Festsetzung der Steuer im Inland mitzuführen und den Organen der Zollwache oder der Abgabenbehörden sowie dem Austrittszollamt auf Verlangen zur Überprüfung vorzuweisen. Das Austrittszollamt hat, soweit erforderlich, eine Neufestsetzung unter Anrechnung der vom Eintrittszollamt festgesetzten Steuer vorzunehmen.

#### **Zuständigkeit zur Erhebung**

§ 7. (1) Für in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassene Kraftfahrzeuge ist für die Erhebung der Steuer nach diesem Bundesgesetz das Finanzamt örtlich zuständig, dem die Erhebung der Umsatzsteuer des Steuerschuldners obliegt. Fehlt ein derartiges Finanzamt, so hat das Wohnsitzfinanzamt beziehungsweise das Finanzamt, in dessen Bereich der Steuerschuldner seinen Sitz hat, in den Fällen des § 55 Abs. 4 BAO das für die Erhebung der Abgaben vom Einkommen und Vermögen der natürlichen Person zuständige Finanzamt die Steuer zu erheben.

(2) Bei widerrechtlicher Verwendung eines Kraftfahrzeuges (§ 1 Z 3) ist das Finanzamt örtlich zuständig, das als erstes Kenntnis davon erlangt.

(3) Im grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht im Inland zugelassenen Kraftfahrzeugen sind die Grenzzollämter für die Erhebung der Steuer zuständig.

#### **Aufhebung der Zulassung**

§ 8. Die Nicht- oder nicht vollständige Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer ist ein Grund zur Aufhebung der Zulassung, den das Finanzamt bei der Behörde, die das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, durch Anzeige geltend machen kann.

#### **Verweisungen**

§ 9. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze hingewiesen wird, sind diese Bestimmungen, wenn nichts anderes bestimmt ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Die in diesem Bundesgesetz verwendeten Begriffe des Kraftfahrrechtes richten sich nach den jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften.

(3) Wird in anderen Bundesgesetzen auf Bestimmungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952, BGBl. Nr. 110, verwiesen, bezieht sich diese Verweisung auf die entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

#### **Übergangsbestimmung und Aufhebung bisheriger Rechtsvorschriften**

§ 10. (1) Der gemäß § 6 Abs. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 mit 1. Oktober 1992 beginnende Steuerzeitraum 1992/1993 endet am 30. April 1993. Die Steuerkarte für den Steuerzeitraum 1992/1993 ist vom Steuerschuldner unaufgefordert bis spätestens 31. Mai 1993 dem Finanzamt zu übergeben.

(2) Für Pauschalierungen gemäß § 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 gilt Abs. 1 sinngemäß. Die Kraftfahrzeugsteuernachweisung für den verkürzten Steuerzeitraum ist bis 31. Mai 1993 dem Finanzamt zu übergeben.

(3) Das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 ist auf Steuerzeiträume nach dem 30. April 1993 nicht mehr anzuwenden.

#### **Inkrafttreten und Vollziehung**

§ 11. (1) Die §§ 1 bis 9 sind für die Besteuerung von Kraftfahrzeugen für Zeiträume nach dem 30. April 1993 anzuwenden.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 8 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, betraut.

## **2. TEIL**

### **Änderung von Bundesgesetzen**

#### **Artikel I**

##### **Versicherungssteuergesetz 1953**

Das Versicherungssteuergesetz 1953, BGBl. Nr. 133, zuletzt geändert durch das Bundes-

gesetz BGBl. Nr. 281/1990, wird wie folgt geändert:

### Abschnitt I

1. Im § 4 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Von der Steuer gemäß § 6 Abs. 3 sind ausgenommen:

1. Kraftfahrzeuge, die für eine Gebietskörperschaft zugelassen und zur Verwendung im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes bestimmt sind;
2. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend für die Feuerwehr, für den Rettungsdienst oder als Krankenwagen bestimmt sind;
3. Kraftfahrzeuge, die mit Probefahrerkennzeichen oder mit Überstellungskennzeichen benützt werden;
4. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich oder vorwiegend im Mietwagen- oder Taxigewerbe verwendet werden;
5. Invalidenkraftfahrzeuge;
6. Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden;
7. Krafträder, deren Hubraum 100 Kubikzentimeter nicht übersteigt;
8. Kraftfahrzeuge, für die der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln bei der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, für einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten hinterlegt werden.“

2. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Steuer wird für jede einzelne Versicherung berechnet. Die Bemessungsgrundlage ist

1. regelmäßig das Versicherungsentgelt;
2. bei der Hagelversicherung und bei der im Betrieb der Landwirtschaft oder Gärtnerei genommenen Versicherung von Glasdeckungen über Bodenerzeugnisse gegen Hagelschaden für jedes Versicherungsjahr die Versicherungssumme;
3. bei Versicherungsverträgen, die in Erfüllung der Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, in der jeweils geltenden Fassung, abgeschlossen werden, neben dem Versicherungsentgelt
  - a) der Hubraum bei Krafträdern,
  - b) die Motorleistung (in Kilowatt) bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen.“

3. Im § 5 lauten die Abs. 5 und 6:

„(5) Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 Z 3 sind die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend. Bei unterschiedlichen Angaben über die Motorleistung ist die kleinere Zahl maßgebend. Ist die Motorleistung nicht in Kilowatt angegeben, hat die Umrechnung gemäß § 64 des Maß- und Eichgesetzes 1950, BGBl. Nr. 152, in der Fassung

des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 174/1973, zu erfolgen. Bruchteile von Kilowatt sind auf volle Kilowatt aufzurunden. Fehlt eine entsprechende Eintragung, ist bei Krafträdern ein Hubraum von 350 cm<sup>3</sup>, bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen eine Motorleistung von 50 Kilowatt anzusetzen.

(6) Werte in fremder Währung sind zur Berechnung der Steuer nach den für die Umsatzsteuer geltenden Vorschriften umzurechnen.“

4. Im § 6 erhalten die Abs. 3 und 4 die Bezeichnung Abs. 4 und 5; im nunmehrigen Abs. 5 tritt an die Stelle der Wortfolge „Abs. 3“ jeweils die Wortfolge „Abs. 4“. Folgender Abs. 3 wird eingefügt:

„(3) 1. Bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für im Inland zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge erhöht sich die nach § 5 Abs. 1 Z 1 ergebende Steuer für jeden Monat des Bestehens eines Versicherungsvertrages, der in Erfüllung der Versicherungspflicht gemäß § 59 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267, in der jeweils geltenden Fassung, abgeschlossen wurde (motorbezogene Versicherungssteuer), bei

- a) Krafträdern um 0,22 S je Kubikzentimeter Hubraum;
- b) Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen um 5,50 S je Kilowatt der um 24 Kilowatt verringerten Motorleistung, mindestens aber um 55 S. Ausgenommen von der motorbezogenen Versicherungssteuer sind Kraftfahrzeuge, für die ein Wechselkennzeichen zugewiesen ist und wenigstens eines ein anderer Kraftwagen als ein Personenkraftwagen oder ein Kombinationskraftwagen ist. Für die mit einem Fremdzündungsmotor ausgestatteten Kraftwagen, die — unabhängig von ihrer Bauweise — den im § 1 d Abs. 1 Z 3.1.1. der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399, in der Fassung der 18. Novelle, BGBl. Nr. 395/1985, angeführten Abgaswerten nicht entsprechen, erhöht sich die Steuer ab dem 1. Jänner 1995 um 15 vH. Für die motorbezogene Versicherungssteuer gelten, sofern sich nichts anderes ergibt, die Bestimmungen über die vom Versicherungsentgelt zu berechnende Steuer.

2. Die Steuer ermäßigt sich, wenn das Versicherungsentgelt

- a) in den Fällen der Z 1 lit. a
  - vierteljährlich zu entrichten ist, auf 0,216 S;
  - halbjährlich zu entrichten ist, auf 0,212 S;
  - jährlich zu entrichten ist, auf 0,20 S;
- b) in den Fällen der Z 1 lit. b
  - vierteljährlich zu entrichten ist, auf 5,40 S (Mindeststeuer 54 S);
  - halbjährlich zu entrichten ist, auf 5,30 S (Mindeststeuer 53 S);
  - jährlich zu entrichten ist, auf 5 S (Mindeststeuer 50 S).

3. Für Zeiträume, die kürzer sind als ein Monat, ist die motorbezogene Versicherungssteuer für den von einem vollen Monat abweichenden Zeitraum anteilig zu entrichten. Hierbei ist der Monat mit 30 Tagen anzusetzen.

4. Wird für jeweils zwei oder drei Krafträder, Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen ein Wechselkennzeichen zugewiesen, so ist die Steuer gemäß Z 1 bis 3 nur für das Kraftfahrzeug zu entrichten, für das die Prämie der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu bemessen ist.

5. Im Versicherungsschein sind die Bemessungsgrundlage und die Steuer gesondert auszuweisen.

6. Der Versicherungsnehmer hat dem Versicherer alle für den Bestand und Umfang der Abgabepflicht bedeutsamen Umstände vollständig und wahrheitsgemäß darzulegen.

7. Der Versicherer hat unrichtige Berechnungen der motorbezogenen Versicherungssteuer zu berichtigen. Berichtigungen können nur für das laufende und die zwei vorangegangenen Kalenderjahre erfolgen. Nachforderungen auf Grund von Berichtigungen sind vom Versicherungsnehmer ab Aufforderung zu entrichten. Die §§ 38 und 39 Versicherungsvertragsgesetz, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung, gelten entsprechend. Lehnt der Versicherer eine vom Versicherungsnehmer verlangte Berichtigung ab, hat er dem Versicherungsnehmer eine Bescheinigung über die von ihm entrichtete motorbezogene Versicherungssteuer auszustellen. Der Versicherungsnehmer kann vom Finanzamt (§ 7 Abs. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, BGBl. Nr. . . . .) die Rückzahlung einer zu Unrecht entrichteten motorbezogenen Versicherungssteuer beantragen. Anträge können bis zum Ablauf des zweiten Jahres gestellt werden, in welchem das Verlangen auf Richtigstellung schriftlich gestellt wurde.“

5. Im § 7 Abs. 4 werden folgende Sätze angefügt:  
„Zahlungen des Versicherungsnehmers auf das Versicherungsentgelt gelten als verhältnismäßig auf die Steuer und die dem Versicherer sonst zustehenden Forderungen (§ 3 Abs. 1) geleistet. Der Versicherungsnehmer hat die motorbezogene Versicherungssteuer entsprechend der für das Versicherungsentgelt vereinbarten Zahlungsweise an den Versicherer zu zahlen. Für vom Versicherungsnehmer nicht vollständig gezahlte motorbezogene Versicherungssteuer besteht keine Haftung des Versicherers (§ 7 Abs. 1) oder des Bevollmächtigten (§ 7 Abs. 1 und 2), wenn dieser die ihm zumutbaren Schritte zur Geltendmachung seines Anspruches unternommen hat.“

6. § 8 lautet:

#### „Steuererhebung

§ 8. (1) Der Versicherer (§ 7 Abs. 1) oder der Bevollmächtigte (§ 7 Abs. 1 und 2) hat spätestens am zwanzigsten Tag (Fälligkeitstag) des auf ein

Kalendervierteljahr (Anmeldungszeitraum) folgenden Kalendermonates die Steuer für den Anmeldungszeitraum nach den Prämieinnahmen selbst zu berechnen. Stehen die Prämieinnahmen der Höhe nach noch nicht fest, so ist die Steuer nach dem wahrscheinlichen Prämienverlauf zu berechnen. Weicht die zeitgerecht entrichtete Abgabe von der auf die tatsächlichen Einnahmen entfallenden Abgabe um nicht mehr als zwei Prozent ab, so bleibt diese Differenz für die Verpflichtung zur Entrichtung eines Säumniszuschlages außer Betracht. Die Steuer ist spätestens am Fälligkeitstag zu entrichten.

(2) Der Versicherer (§ 7 Abs. 1) oder der Bevollmächtigte (§ 7 Abs. 1 und 2) hat bis zum 30. April eine Jahressteuererklärung für das abgelaufene Kalenderjahr beim Finanzamt einzureichen.

(3) Ist der Versicherungsnehmer zur Entrichtung der Steuer verpflichtet (§ 7 Abs. 3), so hat er spätestens am zehnten Tag (Fälligkeitstag) des auf einen Kalendermonat folgenden Kalendermonates, in dem das Versicherungsentgelt entrichtet worden ist, eine Steuererklärung beim Finanzamt einzureichen, in welcher er die Steuer selbst zu berechnen hat; die Steuer ist spätestens am Fälligkeitstag zu entrichten.

(4) Eine nach § 201 BAO festgesetzte oder gemäß § 202 BAO geltend gemachte Steuer hat den in Abs. 1 oder 3 genannten Fälligkeitstag.

(5) Ist die Steuer nach der Versicherungssumme zu berechnen (§ 5 Abs. 1 Z 2), so hat der Versicherer die volle Steuer nach Empfang der Prämie oder eines Prämienteilbetrages zu entrichten.

(6) Der Versicherer (§ 7 Abs. 1) oder der Bevollmächtigte (§ 7 Abs. 1 und 2) ist verpflichtet, zur Feststellung der Steuer und der Grundlage ihrer Berechnung im Inland Aufzeichnungen zu führen. Diese müssen alle Angaben enthalten, die für die Berechnung der Steuer von Bedeutung sind.“

7. § 12 Abs. 1 lautet:

„(1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen, im Falle des § 6 Abs. 5 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betraut.“

#### Abschnitt II

1. Abschnitt I Z 6 ist ab dem 1. Jänner 1993 anzuwenden.

2. Abschnitt I Z 1 bis 5 ist hinsichtlich der motorbezogenen Versicherungssteuer auf alle Zahlungen von Versicherungsentgelten anzuwenden, die nach dem 30. April 1993 fällig werden.

3. Auf die Zahlung von Versicherungsentgelten, die vor dem 1. Mai 1993 fällig geworden sind, ist Abschnitt I Z 1 bis 5 hinsichtlich der motorbezoge-

nen Versicherungssteuer nur soweit anzuwenden, als die Versicherungsentgelte Versicherungszeiträume betreffen, die nach dem 30. April 1993 liegen. Der Versicherungsnehmer hat die auf diese Versicherungszeiträume entfallende motorbezogene Versicherungssteuer bei Aufforderung an den Versicherer zu bezahlen. Die §§ 38 und 39 Versicherungsvertragsgesetz, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung, gelten entsprechend. Die Aufforderung hat so rechtzeitig zu ergehen, daß die Versicherungssteuer vom Versicherungsnehmer bis 30. Juni 1993 entrichtet werden kann.

4. Der Versicherer haftet für die auf diese Versicherungszeiträume entfallende motorbezogene Versicherungssteuer; die Haftung entfällt, wenn der Versicherer gemäß § 38 Versicherungsvertragsgesetz, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung, vom Versicherungsvertrag zurückgetreten ist oder dem Versicherungsnehmer eine Zahlungsfrist im Sinne des § 39 Abs. 1 Versicherungsvertragsgesetz bestimmt hat.

5. Abweichend von § 8 Abs. 1 ist der Fälligkeitstag für das zweite Kalenderviertel 1993 der 20. August 1993.

## Artikel II

### Einkommensteuergesetz 1988

Das Einkommensteuergesetz 1988, BGBl. Nr. 400, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 312/1992, wird wie folgt geändert:

Im § 35 lautet Abs. 4:

„(4) 1. Die Versicherungssteuer gemäß § 6 Abs. 3 des Versicherungssteuergesetzes 1953 oder die Kraftfahrzeugsteuer gemäß dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 für ein Kraftfahrzeug, das auf den Steuerpflichtigen mit einer dauernden starken Gehbehinderung (Z 2) zugelassen ist und das er infolge seiner Gehbehinderung zur persönlichen Fortbewegung verwenden muß, gilt als außergewöhnliche Belastung. Ist die Besteuerung aus der Leistung des Kraftfahrzeuges abzuleiten, so liegt eine außergewöhnliche Belastung nur insoweit vor, als die Leistung 70 Kilowatt nicht überschreitet.

2. Die dauernde starke Gehbehinderung ist durch

- einen Ausweis gemäß § 29 b der Straßenverkehrsordnung 1960 oder
- eine Feststellung im Sinne des § 36 Abs. 2 Z 3 des Bundesbehindertengesetzes 1990 oder
- die Eintragung einer dauernden starken Gehbehinderung im Behindertenpaß (§ 42 Abs. 1 Bundesbehindertengesetz 1990) oder
- eine Bescheinigung über die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer gemäß § 2 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 nachzuweisen.

3. Die außergewöhnliche Belastung wird durch Gutschrift des maßgebenden Versicherungssteuerbetrages im Wege der Veranlagung oder des Jahresausgleichs, im Falle der Kraftfahrzeugsteuer im Rahmen der Einhebung der Kraftfahrzeugsteuer abgegolten. Unterbleibt bei Steuerpflichtigen, für die keine Lohnsteuerkarte ausgestellt wurde, eine Veranlagung, so ist der maßgebende Versicherungssteuerbetrag auf Antrag des Steuerpflichtigen zu erstatten. Der Antrag kann bis zum Ablauf des auf den Veranlagungszeitraum zweitfolgenden Kalenderjahres gestellt werden.“

## Artikel III

### Bundesabgabenordnung

Die Bundesabgabenordnung, BGBl. Nr. 194/1961, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 660/1989 sowie durch Artikel XXII Abs. 3 des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 10/1991 und die Kundmachung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 457/1991, wird wie folgt geändert:

§ 65 lautet:

„§ 65. (1) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 ist für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 das Finanzamt, in dessen Bereich die Zulassung zum Verkehr zuletzt erfolgt ist, örtlich zuständig. Bei widerrechtlicher Benützung eines Kraftfahrzeuges ist das Finanzamt örtlich zuständig, das als erstes davon Kenntnis erlangt.

(2) Im grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht im Inland zugelassenen Kraftfahrzeugen sind die Grenzzollämter für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 zuständig.“

## Artikel IV

### Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz

Das Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz, BGBl. Nr. 18/1975, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 312/1987, wird wie folgt geändert:

### Abschnitt I

1. Im § 5 Abs. 1 Z 5 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 6 angefügt:

„6. die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 der in Z 1 genannten Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen.“

2. Im § 5 Abs. 2 Z 4 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 5 angefügt:

„5. die Erhebung mit Ausnahme der Einhebung und zwangsweisen Einbringung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 der in Z 1 genannten Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen.“

3. Im § 7 Abs. 2 werden die Worte „die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.“ durch die Worte „die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952.“ ersetzt.

4. Im § 8 Z 4 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 5 angefügt:

„5. die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 der in Z 1 genannten Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen; die Einhebung und zwangsweise Einbringung dieser Abgabe jedoch nur für den in der Anlage 1 festgelegten Amtsbereich.“

### Abschnitt II

Abschnitt I tritt mit 1. Mai 1993 in Kraft.

### Artikel V

#### Finanzstrafgesetz

Das Finanzstrafgesetz, BGBl. Nr. 129/1958, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 699/1991, wird wie folgt geändert:

### Abschnitt I

§ 2 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Stempel- und Rechtsgebühren und die Konsulargebühren sind keine Abgaben im Sinne des Abs. 1.“

### Abschnitt II

Abschnitt I tritt mit 1. Mai 1993 in Kraft.

### Artikel VI

#### Normverbrauchsabgabengesetz

Das Normverbrauchsabgabengesetz 1991, BGBl. Nr. 695, wird wie folgt geändert:

1. Im § 11 Abs. 1 lautet der erste und zweite Satz:

„Die Erhebung der Abgabe obliegt in den Fällen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 und der Änderung der Bemessungsgrundlage nach § 8 dem Finanzamt, das

für die Erhebung der Umsatzsteuer des Abgabenschuldners zuständig ist. Der Abgabenschuldner hat spätestens am zehnten Tag (Fälligkeitstag) des auf den Kalendermonat, in dem die Steuerschuld entstanden ist (Anmeldungszeitraum), zweitfolgenden Monats eine Anmeldung bei dem für die Einhebung der Umsatzsteuer zuständigen Finanzamt einzureichen, in der er den für den Anmeldungszeitraum zu entrichtenden Betrag selbst zu berechnen hat.“

2. Im § 11 Abs. 2 lautet der erste Satz:

„Die Erhebung der Abgabe obliegt in den Fällen des § 7 Abs. 1 Z 3 dem Finanzamt, in dessen Amtsbereich der Steuerpflichtige seinen Sitz, seinen (Haupt-)Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.“

### Artikel VII

#### Kraftfahrgesetz 1967

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch Artikel VI des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 695/1991, wird wie folgt geändert:

### Abschnitt I

1. Im § 37 Abs. 2 entfällt die lit. e.

2. § 43 Abs. 2 lautet:

„(2) Wurde das Fahrzeug abgemeldet und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgeliefert (Abs. 1) oder ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht, so sind der Behörde, sofern nicht zwingende entgegenstehende Gründe glaubhaft gemacht werden, der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung zur Einsichtnahme vorzulegen. Die Behörde hat auf diesen Dokumenten die Abmeldung und den Tag der Abmeldung zu bestätigen. Als Tag der Abmeldung gilt der Tag der Ablieferung des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln oder der Tag, an dem ihr Verlust oder Untergang glaubhaft gemacht wurde.“

3. § 52 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln dürfen nach ihrer Hinterlegung (Abs. 1) erst wieder ausgefolgt werden, wenn eine Versicherungsbestätigung gemäß § 61 Abs. 1 vorgelegt wurde.“

### Abschnitt II

Abschnitt I tritt mit 1. Mai 1993 in Kraft.

**VORBLATT****Problem:**

Die gegenwärtige Form der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer durch Anbringen von Stempelmarken auf einer Steuerkarte entspricht vielfach nicht mehr den Bedürfnissen der Autofahrer und stellt auch die Verwaltung vor erhebliche Schwierigkeiten. Darüber hinaus berücksichtigt die bisherige Besteuerung der Personen- und Kombinationskraftwagen nach dem Hubraum insbesondere Umweltgesichtspunkte nicht entsprechend.

**Ziel:**

- a) Zeitgemäße Form der Steuerentrichtung; Abgehen von der Entrichtung in Wertzeichen
- b) Berücksichtigung auch ökologischer Gesichtspunkte im Steuertarif.

**Lösung:**

- a) Besteuerung der Krafträder, Personen- und Kombinationskraftwagen im Wege einer zusätzlichen Versicherungssteuer, die als Teil der Versicherungsprämie an den Versicherer zu zahlen ist (motorbezogene Versicherungssteuer); für alle übrigen Kraftfahrzeuge Erhebung einer Kraftfahrzeugsteuer durch die Finanzämter (Selbstberechnungsabgabe)
- b) Steueranknüpfung an die Motorleistung (Kilowatt), ausgenommen bei Krafträdern (Hubraum) und bei Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg.

**Alternativen:**

Keine.

**Kosten:**

Der Entwurf ist aufkommensneutral. Der Verwaltungsaufwand wird sich durch die vorgeschlagenen Maßnahmen reduzieren; der Einsparungseffekt läßt sich derzeit nicht quantifizieren.

**EG-Konformität:**

Die Kraftfahrzeugsteuer ist nicht harmonisiert. Richtlinienvorschläge sehen für schwere Nutzfahrzeuge ein System vor, das auf dem zulässigen Gesamtgewicht beruht.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Der gegenständliche Gesetzentwurf enthält eine umfassende Neuregelung der Besteuerung von Kraftfahrzeugen. Reformmaßnahmen auf diesem Gebiet sind aus mehreren Gründen geboten.

#### 1. Gründe für die Neuregelung

Der erste Grund ist eine allgemeine Neuorientierung in der Besteuerung von Kraftfahrzeugen. Diese geht dahin, die Besteuerung verstärkt ökologisch auszurichten. Ein wesentlicher Schritt in diese Richtung wurde vor kurzem durch die Einführung einer Normverbrauchsabgabe sowie durch Maßnahmen auf dem Gebiet der Mineralölsteuer gesetzt. Mit dem vorgeschlagenen Modell einer im wesentlichen leistungsbezogenen Kraftfahrzeugbesteuerung wird dieser Weg fortgesetzt. In Zukunft soll dabei der ökologische Aspekt wesentlich stärker gewichtet werden. Die Kfz-Besteuerung soll nicht nur eine Abgeltung für das Zurverfügungstellen von Straßen und Verkehrsinfrastruktur darstellen, sondern ebenso die externen Kosten (insbesondere den Verbrauch an Umwelt, Unfallfolgekosten) berücksichtigen. Nun ist bei den heutigen technischen Gegebenheiten die Motorleistung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen dafür ein wesentlich besserer Indikator. Besonders deutlich wird dies im Bereich jener Fahrzeuge, die bei einem relativ geringen Hubraum durch die Ausstattung mit einem Turbolader hohe Leistungen erbringen. Folgerichtig sieht der Entwurf daher im Bereich der Besteuerung von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen eine Besteuerung nach der Motorleistung vor.

Eine weiterer Grund für die umfassende Neuregelung ist der, daß die derzeitige Entrichtungsförm durch Stempelmarken zunehmend als antiquiert empfunden wird. So wird immer wieder der Vorwurf erhoben, es müsse im „Computerzeitalter“ zeitgemäßere Formen der Steuereinhebung geben. Das vorliegende Modell kommt dem entgegen. Die Entrichtung der Steuer wird in Zukunft regelmäßig in Form einer erhöhten Versicherungssteuer gemeinsam mit der Kfz-Haftpflicht-Versicherungsprämie (insbesondere mittels Erlagscheines) erfolgen. In jenen Fällen, in denen weiterhin eine

Kfz-Steuer zu entrichten ist, erfolgt die Entrichtung — auf der Basis einer Selbstberechnung — durch Einzahlung auf ein Abgabekonto.

#### 2. Grundkonzept

Das Grundkonzept der neuen Kfz-Besteuerung besteht in einer Zweiteilung der bisherigen Kfz-Steuer:

Die bisherige Kfz-Steuer für im Inland zugelassene Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie Krafträder, für die bei einem Versicherungsunternehmen eine in Erfüllung der Versicherungspflicht abgeschlossene Haftpflichtversicherung besteht, wird in eine sogenannte motorbezogene Versicherungssteuer umgewandelt. Diese knüpft, wie bereits unter Pkt. 1 erwähnt, bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen an die Leistung in kW an. Die motorbezogene Versicherungssteuer für Krafträder bezieht sich wie die bisherige Kraftfahrzeugsteuer auf den Hubraum. Die motorbezogene Versicherungssteuer wird als Teil der Versicherungssteuer mit der Versicherungsprämie an das Versicherungsunternehmen bezahlt. Das Versicherungsunternehmen führt die Steuer sodann an die Abgabenbehörden ab.

- Die Kfz-Steuer für andere Fahrzeuge, also für
- zum Verkehr im Inland zugelassene Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und Krafträder, für die keine Haftpflichtversicherung besteht,
  - zum Verkehr im Inland zugelassene andere Kraftfahrzeuge (insbesondere Lastkraftwagen, Omnibusse, Zugmaschinen),
  - im Ausland zugelassene Fahrzeuge, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Inland verwendet werden, und
  - widerrechtlich verwendete Fahrzeuge,

ist in einem neu geschaffenen Kraftfahrzeugsteuergesetz geregelt. Diese neue Kraftfahrzeugsteuer ist selbst zu berechnen und auf ein beim Finanzamt geführtes Abgabekonto einzuzahlen. Es sind vierteljährliche Vorauszahlungen sowie die Abgabe einer Jahreserklärung — allerdings keine Veranlagung — vorgesehen. Auch bei der Einhebung der

Kraftfahrzeugsteuer für ausländische Fahrzeuge durch die Zollämter entfällt die bisherige Entrichtung durch Wertzeichen; die Steuereinhebung erfolgt im Weg eines zollrechtlichen Verfahrens.

Wie diese Konzeption zeigt, ist das Kraftfahrzeugsteuergesetz eng mit der motorbezogenen Versicherungssteuer „verzahnt“. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz kommt immer dann zur Anwendung, wenn die motorbezogene Versicherungssteuer nicht zu erheben ist. Damit ist trotz weitgehender Anknüpfung der Kfz-Besteuerung an eine bestehende Haftpflichtversicherung gewährleistet, daß keine Besteuerungslücken entstehen.

### 3. Motive für die Einführung der motorbezogenen Versicherungssteuer

Für die Einführung der motorbezogenen Versicherungssteuer sprechen mehrere Gründe:

- Die Versicherungsunternehmen treten regelmäßig mit den Fahrzeughaltern in Kontakt. Es liegt daher nahe, diese Kontaktnahme nicht nur für reine Prämienzahlungen, sondern auch für weitere Zwecke zu nutzen.
- Der Fahrzeughalter erledigt mit seiner Prämienleistung in einem auch seine Kfz-Steuer.
- Die Versicherungsunternehmen verfügen über beachtliche Ressourcen gerade im Bereich jener Daten, die für eine Kfz-Besteuerung erforderlich sind.
- Die nunmehrige Anknüpfung der Besteuerung bei Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen an die Motorleistung deckt sich im Prinzip mit der Anknüpfung der Tarife für die Haftpflichtversicherung an der Motorleistung dieser Fahrzeuge.
- Für die Versicherungssteuer besteht bereits ein Erhebungssystem, dessen man sich im wesentlichen bedienen kann. Dies entspricht einerseits dem Grundsatz der Sparsamkeit bei der Schaffung neuer Rechtsnormen und bewirkt andererseits Erleichterungen in den Verwaltungsabläufen.

### 4. Tarifstruktur, Belastungsverschiebungen

Strukturell sind zunächst folgende Arten von Tarifen zu unterscheiden:

- a) Ein von der Motorleistung abhängiger kW-Tarif für Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und sonstige Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 kg (also insbesondere für sogenannte Klein-Lkw). Der Tarif ist so gestaltet, daß bis 24 kW ein einheitlicher Steuerbetrag von 660 S anfällt und für jedes weitere kW eine Steuer von 66 S jährlich pro kW erhoben wird. Dieser Betrag gilt bei

monatlicher Zahlungsweise der Versicherungsprämie, er reduziert sich bei vierteljährlicher, halbjährlicher oder jährlicher Zahlungsweise bis 60 S. Die Tarifstruktur bewirkt einen progressiven Tarifverlauf mit einer relativ starken Entlastung bei geringer kW-Anzahl. Dieser Tarif gilt sowohl für die motorbezogene Versicherungssteuer als auch — sofern ein sachlicher Anwendungsbereich gegeben ist (siehe oben Pkt. 2) — für die neue Kraftfahrzeugsteuer. Bei der Kraftfahrzeugsteuer entfällt allerdings im Hinblick auf die gesetzlich vorgegebene vierteljährliche „Nachhineinzahlung“ eine Reduktion des kW-Steuerbetrages.

- b) Ein vom Hubraum abhängiger Tarif für Krafträder. Die Steuer beträgt jährlich 2,64 S pro Kubikzentimeter Hubraum. Eine steuerfreie Zone ist dabei nicht vorgesehen. Dieser Betrag gilt bei monatlicher Zahlungsweise der Versicherungsprämie, er reduziert sich bei vierteljährlicher, halbjährlicher oder jährlicher Zahlungsweise bis 2,40 S. Dies ergibt einen linearen Tarifverlauf. Der Tarif gilt sowohl für die motorbezogene Versicherungssteuer als auch — sofern ein sachlicher Anwendungsbereich gegeben ist (siehe oben Pkt. 2) — für die neue Kraftfahrzeugsteuer. Bei der Kraftfahrzeugsteuer entfällt allerdings im Hinblick auf die gesetzlich vorgegebene vierteljährliche „Nachhineinzahlung“ eine Reduktion des Hubraum-Steuerbetrages.
- c) Ein einheitlicher Steuerbetrag für alle übrigen Kraftfahrzeuge mit einem höchstens zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg (Lastkraftwagen, Omnibusse, Zugmaschinen uä.). Der Steuerbetrag beläuft sich unabhängig von der Motorleistung bzw. vom Hubraum auf 5 400 S jährlich. Dieser Tarif gilt mangels eines sachlichen Anwendungsbereiches der motorbezogenen Versicherungssteuer nur für die neue Kraftfahrzeugsteuer. Anzumerken wäre, daß die Kraftfahrzeugsteuer bei Fahrzeugen ab einer Nutzlast von mehr als 5 t durch den Straßenverkehrsbeitrag „ergänzt“ wird.
- d) Tagessteuersätze für im Inland benützte ausländische Kraftfahrzeuge. Die Steuer beträgt unabhängig von der Motorleistung bzw. vom Hubraum oder Gewicht für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen 20 S, für Krafträder 10 S und für sonstige Kraftfahrzeuge 90 S pro Tag. Dieser Tarif gilt mangels eines sachlichen Anwendungsbereiches der motorbezogenen Versicherungssteuer ebenfalls nur für die neue Kraftfahrzeugsteuer.

Gegenüber der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer treten durch den neuen Tarif im wesentlichen folgende Effekte ein: Im Anwendungsbereich des

kW-Tarifs kommt es tendenziell zu einer Entlastung bei kW-schwachen Fahrzeugen. Eine Erhöhung der Steuerbelastung ergibt sich bei Fahrzeugen, die eine im Verhältnis zum Hubraum hohe Motorleistung aufweisen, also insbesondere bei Fahrzeugen, die mit einem Turbolader ausgestattet sind. Überdies ist der Tarif anders als bisher (keine weitere Steuererhöhung ab 4 000 Kubikzentimeter Hubraum) „nach oben offen“. Die Belastungsverschiebungen im Bereich des kW-Tarifs bei den zulassungstärksten Fahrzeugen ist im Anhang zu den Erläuterungen dargestellt. Bei den Krafträdern ergeben sich bei der Steuerbelastung nur geringfügige Unterschiede. Verschiebungen ergeben sich dadurch, daß an die Stelle der Tarifsprünge nunmehr ein kontinuierlicher Tarifverlauf tritt. Auch dieser Tarif ist anders als bisher (keine weitere Steuererhöhung ab 1 000 Kubikzentimeter Hubraum) „nach oben offen“. Bei den übrigen Fahrzeugen ergeben sich Belastungsunterschiede im Ausmaß der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer zum Einheitsbetrag von 5 400 S.

#### 5. Auswirkungen auf das Aufkommen

Die Tarife sind so gestaltet, daß die Neuregelungen bei der Besteuerung der Personenkraftwagen, der Kombinationskraftwagen sowie der Krafträder gegenüber der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer aufkommensneutral sind. Im Bereich der sonstigen Kraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Omnibusse) kommt es zu einem geringfügigen Mehraufkommen von etwa 25 Millionen Schilling.

#### 6. Sonstige Regelungen

Die Neuordnung der Kfz-Besteuerung macht eine Änderung bei der im bisherigen Kraftfahrzeugsteuergesetz vorgesehenen Entlastung von Behinderten erforderlich. Im Hinblick darauf, daß eine Entlastung von der motorbezogenen Versicherungssteuer bei den Versicherungsunternehmen zusätzlichen erheblichen administrativen Aufwand mit sich gebracht hätte, soll es zu einer entsprechenden Entlastung der Behinderten durch die Gutschrift der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. der Kraftfahrzeugsteuer im Rahmen der Einkommensteuer kommen. Bei der Gutschrift handelt es sich um eine Abgeltung außergewöhnlicher Belastungen nach dem Vorbild der Mietzinsbeihilfe. Die Gutschrift soll in der Regel im Zuge des Jahresausgleichs oder der Veranlagung vorgenommen werden; es werden also auch in diesem Bereich bereits bestehende Verfahren genutzt. Aus Einfachheitsgründen ist der Nachweis der Behinderung durch Bescheinigungen zu führen, die in der Regel ohnedies aus anderen Gründen ausgestellt werden.

Schließlich sind im Hinblick auf geänderte Zuständigkeiten Begleitmaßnahmen im Bereich des

NoVAG, der BAO und des AVOG, im Hinblick auf erforderliche Sanktionen (Wegfall der bisherigen Kfz-Steuererhöhung) im Bereich des Finanzstrafgesetzes sowie mit Rücksicht auf die Mitwirkungspflicht der Zulassungsbehörden im Kraftfahrzeuggesetz 1967 erforderlich.

### Besonderer Teil

#### Zu 1. Teil (Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992)

##### Zu § 1:

Die Bestimmungen über den Steuergegenstand beruhen auf den Grundsätzen des bisherigen Rechtes mit der wesentlichen Einschränkung, daß haftpflichtversicherte Krafträder, Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen von der Anwendung des Gesetzes ausgenommen sind. Für diese ist eine erhöhte Versicherungssteuer vorgesehen.

Personen- und Kombinationskraftwagen sind jedoch dann vom Steuergegenstand erfaßt, wenn sie gemeinsam mit einem Kraftwagen anderer Art, also auch mit einem Klein-Lkw, unter einem Wechselkennzeichen zum Verkehr zugelassen sind.

##### Zu § 2:

In dieser Bestimmung sind die Steuerbefreiungen zusammengefaßt. Die Befreiungen entsprechen im wesentlichen dem bisherigen Recht. Einzelne Befreiungen verlangen im Unterschied dazu die ausschließliche oder vorwiegende Verwendung des Kraftfahrzeuges für einen bestimmten Zweck. Damit soll sichergestellt werden, daß die ausnahmsweise und vorübergehende widmungsfremde Verwendung des Fahrzeuges nicht zu einem Verlust der Steuerbefreiung führt. Neu aufgenommen wurde die Befreiung für elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Diese Ausnahmeregelung soll einen Anreiz zur Fortentwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge geben.

Zur Steuerentlastung für Körperbehinderte, für die ein Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, wird auf die Erläuterungen zum 2. Teil, Artikel II, verwiesen.

Die Vorschrift des Abs. 2 entspricht dem bisherigen Recht. Die neue Formulierung dient der Klarstellung der Folgen, die sich bei Zusammentreffen von steuerbefreiten mit steuerpflichtigen Kraftfahrzeugen ergeben.

##### Zu § 3:

Diese Bestimmung entspricht mit redaktionellen Änderungen dem bisherigen Recht. Steuerschuldner soll grundsätzlich der sein, für den das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen wurde.

**Zu § 4:**

Die Dauer der Steuerpflicht der in einem inländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeuge wird neu geordnet; sie soll mit Beginn des Tages entstehen, mit dem das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen wird und bis zu dem Tag wahren, an dem die Zulassung endet.

Bei einem in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeug ist — wie bisher — Beginn und Ende der Steuerpflicht durch die Dauer des Aufenthaltes im Inland begrenzt.

Bei widerrechtlicher Verwendung eines Kfz soll die Steuer für mindestens einen Kalendermonat zu entrichten sein.

**Zu § 5:**

Diese Bestimmung enthält den Steuertarif und die Bemessungsgrundlagen.

Bei Krafträdern richtet sich die Besteuerung nach dem Hubraum, bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und allen anderen Kraftfahrzeugen (zB Klein-Lkw) ist — sofern diese nicht ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t haben — Steuermaß die Motorleistung in Kilowatt. Die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte sind hiebei maßgebend. Ist die Motorleistung in PS ausgewiesen, sind diese Werte auf Kilowatt (1 PS = 0,735498 kW) umzurechnen und nach der Rundungsregel auf volle Kilowatt aufzurunden.

Personen- und Kombinationskraftwagen mit einem Fremdzündungsmotor, die den im § 1 d Abs. 1 Z 3.1.1. der KDV 1967, idF der 18. Novelle, angeführten Abgasgrenzwerten nicht entsprechen, das sind nach dem derzeitigen technischen Stand jedenfalls Fahrzeuge mit einem Ottomotor ohne geregelten Katalysator, sollen ab 1. Jänner 1995 einer um 15 Prozent höheren Steuer unterliegen.

Im übrigen wird auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil der Erläuterungen hingewiesen.

Für die in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenen Kraftfahrzeuge soll die Steuer ausschließlich nach einem Tagessteuersatz berechnet werden.

**Zu § 6:**

§ 6 Abs. 1 verpflichtet den Steuerschuldner, dem Finanzamt die Umstände anzuzeigen, die die Abgabepflicht begründen. Ist die Abgabepflicht begründet und dies dem Finanzamt angezeigt worden, entfällt bei der Zulassung weiterer Kraftfahrzeuge die Anzeigepflichtung.

Die Steuer ist jeweils für die Dauer eines Kalendervierteljahres vom Steuerschuldner selbst zu berechnen und ohne behördliche Festsetzung zu dem im Gesetz genannten Termin zu entrichten. Durch die Nachhineinentrichtung werden Steuererstattungen und damit zusätzlicher Verwaltungsaufwand vermieden.

Zum 31. März des folgenden Kalenderjahres ist eine Jahreserklärung abzugeben.

Für ein in einem ausländischen Zulassungsverfahren zugelassenes Kraftfahrzeug ist die Steuer nach den für den Zoll geltenden Rechtsvorschriften zu erheben.

**Zu § 7:**

Da die Steuerschuldner nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 in ihrer überwiegenden Mehrheit Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes sind, soll aus Vereinfachungsgründen für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer das Finanzamt zuständig sein, dem die Erhebung der Umsatzsteuer des Steuerschuldners obliegt. In den wenigen Fällen, in welchen der Steuerschuldner nicht Unternehmer im Sinne des Umsatzsteuergesetzes ist, soll grundsätzlich das Wohnsitzfinanzamt zur Erhebung zuständig sein.

**Zu § 8:**

Die Bestimmungen über die Aufhebung der Zulassung eines Kraftfahrzeuges entsprechen im Wesen dem bisherigen Recht; die Anzeige des Finanzamtes kann nur unter Beachtung der Ermessensrichtlinie des § 20 BAO erfolgen.

**Zu § 10:**

Um Überschneidungen auszuschließen, muß mit Wirksamwerden der neuen Bestimmungen der auf Grund des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 am 1. Oktober 1992 beginnende Steuerzeitraum 1992/1993 am 30. April 1993 enden.

Der Termin zur Abgabe der Steuerkarten wird daher mit 31. Mai 1993 bestimmt.

**Zu § 11:**

§ 13 regelt den Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes. Es schließt lückenlos an das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 an.

**Zu 2. Teil (Änderung von Bundesgesetzen):****Zu Artikel I (Versicherungssteuergesetz 1953):**

Allgemeines

Durch die vorgeschlagenen Ergänzungen und Änderungen des Versicherungssteuergesetzes 1953 soll bei Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen für im Inland zum Verkehr zugelassene Krafträder, Personen- oder Kombinationskraftwagen anstelle der Kraftfahrzeugsteuer die Zahlung des Versicherungsentgeltes einer erhöhten Versicherungssteuer unterliegen. Diese besteht aus zwei Komponenten; einerseits aus der Steuer, die in einem Hundertsatz vom Versicherungsentgelt berechnet wird (bisherige Steuer) und andererseits aus einem festen Betrag, dessen Höhe vom jeweils versicherten Fahrzeug und dem Zeitraum, für den das Versicherungsentgelt entrichtet wird, abhängt (motorbezogene Versicherungssteuer). Die motorbezogene Versicherungssteuer teilt grundsätzlich das rechtliche Schicksal der in einem Hundertsatz vom Versicherungsentgelt zu berechnenden Versicherungssteuer.

Gesonderter Steuererstattungsregelungen bedarf es nicht, weil bereits aus § 9 des Gesetzes ein Erstattungsanspruch besteht, wenn die Versicherung vorzeitig aufhört.

#### Zu Abschnitt I:

##### Zu Z 1:

Die Aufzählung der Kraftfahrzeuge, für welche keine motorbezogene Versicherungssteuer zu entrichten ist, entspricht dem § 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992. Da Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen sowie Kraftfahrzeuge des Bundes und der Gebietskörperschaften mit mehr als 50 000 Einwohnern der motorbezogenen Versicherungssteuer nicht unterliegen, ist keine Befreiung erforderlich. Zur Steuerentlastung für Körperbehinderte, für die ein Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen ist, wird auf die Erläuterungen zu Artikel II verwiesen.

##### Zu Z 2:

§ 5 Abs. 1 Z 1 und Z 2 regeln mit sprachlichen Anpassungen aber inhaltlich unverändert die Bemessungsgrundlage für die Versicherungssteuer im allgemeinen (Versicherungsentgelt) und bei der Hagelversicherung (Versicherungssumme). Die Z 3 im § 5 Abs. 1 ist neu und bestimmt die Besteuerungsgrundlage für die motorbezogene Versicherungssteuer (Hubraum bei Krafträdern, Motorleistung bei Personen- und Kombinationskraftwagen).

##### Zu Z 3:

Die Anknüpfung an die technischen Werte ist im Gleichklang mit dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 geregelt.

##### Zu Z 4:

§ 6 Abs. 3 Z 1 legt die Monatssteuersätze für die motorbezogene Versicherungssteuer fest. Wird die

Versicherungsprämie und damit auch die motorbezogene Versicherungssteuer vierteljährlich, halbjährlich oder jährlich im vorhinein entrichtet, so soll eine abgestufte Ermäßigung der Steuer eintreten (Z 2).

Bei Zusammentreffen eines Personen- oder Kombinationskraftwagens mit einem Kraftfahrzeug anderer Art unter einem Wechselkennzeichen soll keine zusätzliche Versicherungssteuerpflicht, sondern Kraftfahrzeugsteuerpflicht nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 bestehen, weil in diesen Fällen in der Regel die Steuerpflicht an das Kraftfahrzeug anderer Art als das mit der höchsten Steuer belastete Fahrzeug anknüpfen wird.

Analog zur Kraftfahrzeugsteuer sollen mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Personen- und Kombinationskraftwagen, die den strengen kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften nicht entsprechen, ab 1. Jänner 1995 einer um 15 Prozent höheren Steuer unterliegen.

§ 6 Abs. 3 Z 7 gewährt dem Versicherungsnehmer einen besonderen Rechtsschutz, der wegen des zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer bestehenden besonderen Verhältnisses notwendig ist, um unterlaufene Fehler zu korrigieren. Erkennt der Versicherer auf Grund eigener Feststellungen oder nach entsprechendem Hinweis des Versicherungsnehmers, daß zuviel oder zuwenig motorbezogene Steuer entrichtet wurde, so hat er eine entsprechende Berichtigung vorzunehmen, ohne daß es einer Mitwirkung des Finanzamtes bedarf. Trägt der Versicherer dem Verlangen des Versicherungsnehmers nicht Rechnung, so soll der Versicherungsnehmer eine allfällige Rückerstattung zuviel bezahlter motorbezogener Versicherungssteuer bei dem für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständigen Finanzamt beantragen können. Dadurch ist der Rechtszug zu den Höchstgerichten gewahrt.

##### Zu Z 5:

Der Versicherer hat im Verhältnis zum Versicherungsnehmer einen unmittelbaren gesetzlichen Anspruch auf Zahlung der Steuer (§ 7 Abs. 4). Weigert sich der Versicherungsnehmer die Steuer zu zahlen, so verweigert er damit die Zahlung eines Teiles des Versicherungsentgeltes mit den Folgen, die sich aus dem Versicherungsvertragsgesetz im Falle des Zahlungsverzuges ergeben. Der erste Satz der vorgesehenen Regelung stellt klar, daß der Versicherungsnehmer kein Weisungsrecht hat, welche Schuld mit der Zahlung getilgt werden soll.

##### Zu Z 6:

Mit dieser Bestimmung erfährt die Steuererhebung eine mit anderen Selbstberechnungsabgaben vergleichbare Regelung.

**Zu Abschnitt II:**

Dieser Abschnitt enthält die erforderlichen Übergangsbestimmungen. Der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen nicht nur Zahlungen des Versicherungsentgeltes für Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen, die nach dem 30. April 1993 fällig werden. Aus Gründen der Gleichbehandlung ist es nämlich geboten, auch jene Prämienzahlungen, die vor dem 1. Mai 1993 erfolgen, aber Versicherungszeiträume ab diesem Stichtag betreffen, für diese Zeiträume der motorbezogenen Versicherungssteuer zu unterwerfen. Im Verhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer stellt diese Steuer eine Folgeprämie dar.

**Zu Artikel II (Einkommensteuergesetz 1988):**

Fahrzeuge, die auf Körperbehinderte mit einer dauernden starken Gehbehinderung zugelassen sind und von diesen Personen behinderungsbedingt zur Fortbewegung verwendet werden müssen, waren bisher gemäß § 2 Abs. 2 KfzStG von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Die Befreiung erfolgte auf der Basis eines über Antrag des Behinderten erlassenen Bescheides. Die Neukonzeption der Besteuerung von Kraftfahrzeugen macht auch eine Änderung auf diesem Gebiet erforderlich. Die Steuerentlastung soll nunmehr nicht auf Basis einer Bescheiderteilung herbeigeführt werden, sondern durch einen Abgeltungsbetrag im Bereich der Einkommensteuer. Es wird damit die im Gesetz ausdrücklich als außergewöhnliche Belastung bezeichnete Versicherungssteuer bzw. Kraftfahrzeugsteuer von Behinderten abgegolten. Insofern ist der Abgeltungsbetrag jenem gemäß § 107 EStG (Mietzinsbeihilfe) nachgebildet.

Der Nachweis der dauernden starken Gehbehinderung knüpft grundsätzlich an aus anderen Gründen ausgestellten Bescheinigungen an. Damit wird zusätzlicher Verwaltungsaufwand vermieden. Bescheiden gemäß § 2 Abs. 2 KfzStG wird bis zum Wechsel des betreffenden Fahrzeugs (also auslaufend) ebenfalls Nachweischarakter eingeräumt.

Der Abgeltungsbetrag ist in einem der in Z 3 angeführten Verfahren gutzuschreiben. Es ergibt sich dadurch weder bei den betroffenen Steuerpflichtigen noch bei den Abgabenbehörden ein nennenswerter Mehraufwand, da in den weitaus überwiegenden Fällen ohnedies (aus anderen Gründen) eines dieser Verfahren bei den Abgabenbehörden ablaufen wird. Die Gutschrift selbst erfolgt außerhalb der tarifmäßigen Bemessung der Einkommensteuer. Erfolgt die Abgeltung im Rahmen der Einhebung der Kraftfahrzeugsteuer, so wird der vorzuschreibende Betrag unmittelbar mit dem Abgeltungsbetrag kompensiert.

**Zu Artikel III (Bundesabgabenordnung):**

Mit der Änderung der Bundesabgabenordnung (§ 65) soll für die auslaufenden Fälle nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 die bisherige Zuständigkeit gewahrt bleiben.

**Zu Artikel IV (Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz):**

Durch die vorgesehene Ergänzung und Änderung des Abgabenverwaltungsorganisationsgesetzes soll die sachliche Zuständigkeit der Finanzämter für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer grundsätzlich in Anlehnung an die Zuständigkeit für die Erhebung der Umsatzsteuer des Steuerschuldners geregelt werden. Ist eine Umsatzsteuer nicht zu erheben, ist das Wohnsitzfinanzamt des Steuerschuldners zuständig. Die Kraftfahrzeugsteuer soll im Interesse der Verwaltungsökonomie mit übrigen für den Steuerschuldner anfallenden Abgaben im Finanzamt mit allgemeinem Aufgabenkreis mitverwaltet werden.

Weiter soll klargestellt werden, daß auslaufende Verfahren nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 im Rahmen der bisherigen sachlichen Zuständigkeit abzuwickeln sind.

**Zu Artikel V (Finanzstrafgesetz):**

Die Kraftfahrzeugsteuer war bisher in Stempelmarken zu entrichten; Zuwiderhandlungen wurden ebenso wie bei den insoweit vergleichbaren Stempel- und Rechtsgebühren mit Abgabenerhöhungen geahndet.

Da der Entwurf des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992 ebenso wie die Änderung des Versicherungssteuergesetzes von der bisherigen Entrichtungsförm abgeht und auch am System der Abgabenerhöhungen nicht festgehalten wird und überdies die Versicherungssteuer schon derzeit in den Anwendungsbereich des Finanzstrafgesetzes fällt, bietet sich die Anwendung dieses Gesetzes auch auf die motorbezogene Versicherungssteuer und die neue Kraftfahrzeugsteuer an. Dementsprechend soll bei den vom Anwendungsbereich des Finanzstrafgesetzes ausgenommenen Abgaben im § 2 Abs. 2 FinStrG die Nennung der Kraftfahrzeugsteuer entfallen.

**Zu Artikel VII (Kraftfahrgesetz 1967):**

Diese Änderungen sind durch den Wegfall der Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer in der bisherigen Form bedingt; dadurch ergibt sich auch eine Verminderung des Verwaltungsaufwandes bei den Zulassungsbehörden.

## 582 der Beilagen

15

Anhang**Steueränderung bei den meistgekauften PKW**

| MARKE/TYPE                  | ccm  | kW | Jahressteuer in Schilling |      |       |
|-----------------------------|------|----|---------------------------|------|-------|
|                             |      |    | derzeit                   | neu  | Diff. |
| VW Golf 1,6                 | 1595 | 51 | 2160                      | 1620 | -540  |
| VW Golf 1,3                 | 1272 | 40 | 1440                      | 960  | -480  |
| Mazda 323.2 1,6             | 1598 | 64 | 2160                      | 2400 | 240   |
| VW Golf 1,8                 | 1781 | 60 | 2700                      | 2160 | -540  |
| Mazda 121 1,3               | 1324 | 40 | 1440                      | 960  | -480  |
| Opel Vectra 1,6             | 1598 | 55 | 2160                      | 1860 | -300  |
| VW Golf 1,6 ds              | 1588 | 47 | 1440                      | 1380 | -60   |
| Nissan Micra 1,2            | 1235 | 40 | 1080                      | 960  | -120  |
| Mazda 626.1 2,0             | 1998 | 66 | 2700                      | 2520 | -180  |
| Audi 80 1,8                 | 1781 | 66 | 2700                      | 2520 | -180  |
| Ford Escort 1,8ds + hk      | 1750 | 44 | 1440                      | 1200 | -240  |
| Peugeot 205 1,1             | 1124 | 40 | 1080                      | 960  | -120  |
| Opel Corsa 1,4 hk           | 1389 | 40 | 1440                      | 960  | -480  |
| Opel Vectra 2,0             | 1998 | 85 | 2700                      | 3660 | 960   |
| Opel Vectra 1,8             | 1796 | 66 | 2700                      | 2520 | -180  |
| Nissan Primera 2,0 sed + hb | 1998 | 85 | 2700                      | 3660 | 960   |
| Ford Fiesta 1,1             | 1118 | 37 | 1080                      | 780  | -300  |
| Audi 100 2,3                | 2309 | 98 | 4320                      | 4440 | 120   |
| Ford Escort 1,6 + hk        | 1598 | 77 | 2160                      | 3180 | 1020  |
| Renault Clio 1,4            | 1390 | 55 | 1440                      | 1860 | 420   |
| Toyota Corolla 1,3 lb       | 1300 | 53 | 1440                      | 1740 | 300   |
| VW Polo 1,3                 | 1272 | 55 | 1440                      | 1860 | 420   |
| Opel Kadett 1,6 hk          | 1598 | 55 | 2160                      | 1860 | -300  |
| Toyota Corolla 1,3 hb       | 1296 | 55 | 1440                      | 1860 | 420   |
| Ford Escort 1,4 + hk        | 1391 | 52 | 1440                      | 1680 | 240   |
| Opel Kadett 1,4 hk          | 1389 | 40 | 1440                      | 960  | -480  |
| Fiat Uno 1                  | 999  | 33 | 720                       | 600  | -120  |
| Audi 80 1,6 DS              | 1588 | 37 | 1440                      | 780  | -660  |
| Renault Clio 1,2            | 1171 | 40 | 1080                      | 960  | -120  |