

617 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Bericht des Finanzausschusses

über die Regierungsvorlage (582 der Beilagen): 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 Normverbrauchsabgabengesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes 1967

Der gegenständliche Gesetzentwurf enthält eine umfassende Neuregelung der Besteuerung von Kraftfahrzeugen.

Zum einen soll die Besteuerung verstärkt ökologisch ausgerichtet 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.

Die bisherige Kraftfahrzeugsteuer für im Inland zugelassene Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie Krafträder, für die bei einem Versicherungsunternehmen eine in Erfüllung der Versicherungspflicht abgeschlossene Haftpflichtversicherung besteht, soll in eine sogenannte motorbezogene Versicherungssteuer umgewandelt werden. Diese knüpft bei Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und sonstigen Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3 500 kg an die Motorleistung in kW an, bei Krafträdern bezieht sich diese wie bisher auf den Hubraum. Die motorbezogene Versicherungssteuer wird als Teil der Versicherungssteuer mit der Versicherungsprämie an das Versicherungsunternehmen bezahlt, das die Steuer an die Abgabenbehörden abführt.

Die Kfz-Steuer für andere Fahrzeuge soll in einem neu zu schaffenden Kraftfahrzeugsteuergesetz geregelt werden. Diese neue Kraftfahrzeugsteuer wird selbst zu berechnen und auf ein beim Finanzamt geführtes Abgabekonto einzubezahlen sein. Es sind vierteljährliche Vorauszahlungen sowie die Abgabe einer Jahreserklärung vorgesehen.

Die bisherige Entrichtung der Steuer durch Stempelmarken entfällt durch diese Neuregelungen.

Schließlich macht die Neuordnung der Kfz-Besteuerung eine Änderung bei der im bisherigen Kraftfahrzeugsteuergesetz vorgesehenen Entlastung von Behinderten erforderlich. Die Entlastung der Behinderten soll nunmehr durch die Gutschrift der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw. der Kraftfahrzeugsteuer im Rahmen der Einkommensteuer erfolgen. Bei der Gutschrift handelt es sich um eine Abgeltung außergewöhnlicher Belastungen nach dem Vorbild der Mietzinsbeihilfe.

Der Finanzausschuß hat die erwähnte Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 6. Juli 1992 in Verhandlung genommen. In der Debatte ergriffen außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Bö h a c k e r, R e s c h, Mag. Dr. Madeleine P e t r o v i c, Dipl.-Kfm. Dr. S t u m m v o l l, Mag. P e t e r, Dipl.-Vw. Dr. L a c k n e r, Dipl.-Kfm. Dr. K e i m e l und H o f e r sowie der Bundesminister für Finanzen Dipl.-Kfm. L a c i n a das Wort.

Die Abgeordneten R e s c h und Dipl.-Kfm. Dr. S t u m m v o l l brachten einen Abänderungsantrag ein, der wie folgt begründet war:

„Zum ersten Teil, § 2 Abs. 1 Z 4:

Aus ökologischen Gründen sollen auch Omnibusse als Massenverkehrsmittel von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sein.

Zum ersten Teil, § 5 Abs. 1 Z 2 und zum zweiten Teil, Artikel I, Abschnitt I Z 4:

Mit einem Fremdzündungsmotor ausgestattete Personen- und Kombinationskraftwagen, die den Abgasgrenzwerten nicht entsprechen, sollen ab 1. Jänner 1995 über das in der Regierungsvorlage vorgesehene Ausmaß hinaus besteuert werden.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Weiters traf der Ausschuß folgende Feststellungen:

„Der Finanzminister berichtet dem Ausschuß, daß Gespräche mit den Tabakverschleißern geführt werden, mit dem Ziel wirtschaftliche Nachteile aus der Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer für diese Gruppe hintanzuhalten.

Der Ausschuß gibt seiner Erwartung Ausdruck, daß diese Gespräche vor Inkrafttreten dieses Gesetzentwurfes zu einem positiven Abschluß geführt werden.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Finanzausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. /

Wien, 1992 07 06

Parnigoni
Berichterstatter

Dr. Nowotny
Obmann

/.

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 Normverbrauchsabgabengesetzes 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 Versicherungssteuergesetz 1953 von einem steuer-

befreiten 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. Omnibusse sowie 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 Abgabewerten nicht entsprechen, erhöht sich die Steuer ab dem 1. Jänner 1995 um 20 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 cm³, 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 Erklärungs-pflicht, 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 Probefahrtenkennzeichen 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 cm³, 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 20 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 Versicherungsnehmer 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 wenn der Versicherer gemäß § 38 Versicherungsvertragsgesetz, BGBl. Nr. 2/1959, in der jeweils geltenden Fassung, vom Versicherungsvertrag rückgetreten 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, 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.

Abweichende persönliche Stellungnahme der Abgeordneten Mag. Dr. Madeleine Petrovic

zum Bericht des Ausschusses für Finanzen gem. § 42 Abs. 5 GOG
über die Regierungsvorlage, 582 der Beilagen, Bundesgesetz über die Erhebung
einer Kraftfahrzeugsteuer (Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 — KfzStG 1992),
über die Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953, des Einkommensteuer-
gesetzes 1988, der Bundesabgabenordnung, des Abgabenverwaltungsorganisa-
tionsgesetzes, des Finanzstrafgesetzes, des Normverbrauchsabgabegesetzes und
des Kraftfahrgesetzes 1967

1. In den Erläuterungen (Allgemeiner Teil) kann man lesen: „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.“

Nach neuesten Berechnungen des Umwelt- und Prognose-Institutes Heidelberg trägt der KFZ-Verkehr **16% seiner volkswirtschaftlichen Kosten**. D. h. 84% der volkswirtschaftlichen Kosten werden vom Staat, respektive vom Steuerzahler berappt. Wahrscheinlich gibt es keine andere Dienstleistung, die vom Staat derartig hoch subventioniert wird, wie der KFZ-Verkehr.

Unter Berücksichtigung dieser ökonomischen Fakten kann der oben zitierte Satz lediglich als richtige Willensäußerung interpretiert werden. Leider hat jedoch diese Äußerung wenig bis gar nichts mit der vorliegenden Regierungsvorlage zu tun.

Denn, wie ebenfalls in den Erläuterungen nachzulesen ist, ist diese Steuer „**aufkommensneutral**“; hier wird bestenfalls eine gewisse Umorientierung angeregt, ohne allerdings die insgesamt nötige Kostenaufbringung auch nur anzustreben.

Diese Steuer ist daher nicht angetan, an der enormen finanziellen **Unterdeckung des KFZ-Verkehrs** etwas zu ändern.

Die unterfertigte Abgeordnete hat im Ausschuss hervorgehoben — und der Herr Bundesminister hat ihr diesbezüglich beigepflichtet — daß eine ökologisch wirksame Neuorientierung des Verkehrswesens ein Gesamtpaket an Maßnahmen umfassen müsse, getragen vom Grundprinzip der verursachergerechten Kostenanlastung. Dieses Gesamtpaket und ein operativer Umsetzungsplan müssen nunmehr endlich vorgelegt werden, um auch den betroffenen Wirtschaftsbranchen und Privaten eine faire Basis für ihre Investitionen und verkehrsrelevanten Entscheidungen zu bieten:

2. Positiv ist die Abschaffung des Stempelmarkenklebens hervorzuheben, das weder zeitgemäß noch vom Verwaltungsaufwand her vertretbar ist.

3. Skeptisch wird die „Selbstberechnung“ bzw. das freiwillige Abführen von Steuern beurteilt. Ob dies in der Praxis funktionieren wird, darf bezweifelt werden.

4. Ökologisch und verkehrstechnisch sinnvoll ist es, eine neue Besteuerungsgrundlage, nämlich die Motorleistung heranzuziehen. Es ist erfreulich, daß diese Grüne Forderung zur KFZ-Steuer jetzt für PKWs und Kombis in die Tat umgesetzt wird.

Es ist jedoch nicht einsichtig, daß diese Bemessungsgrundlage nur für PKWs und Kombis gelten soll. Warum werden Motorräder, bei denen die Leistung noch stärker ins Gewicht fällt als bei PKWs, nach wie vor nach dem Hubraum bemessen?

Das Argument der schweren Kontrollmöglichkeit angesichts der Häufigkeit von „auffrisierten Maschinen“ überzeugt wenig, da gerade diese Argumentation die absolut mangelhafte und unzureichende Verkehrs- und Fahrzeugkontrolle deutlich macht.

Leider wurde dem Grünen Vorstoß in Richtung eines eigenen Exekutivkörpers zum Schutze der Bevölkerung vor Verkehrsgefahren seitens der Regierungsparteien nicht Rechnung getragen; dies rächt sich jetzt auf der finanziellen Ebene.

5. Noch unverständlicher ist es, daß LKWs und Omnibusse weder nach Hubraum, noch nach Leistung besteuert werden, sondern mit einem Pauschalbetrag von 5 400 S. Warum wird der bei den PKWs angepriesene „nach oben offene“ Tarif nicht auch auf LKWs angewandt?

Vergibt man sich damit nicht ein Lenkungsinstrumentarium, mit dem man „kleinere“ LKWs, die für

die Nahversorgung unerlässlich sind, gegenüber „großen“ LKWs, die vorwiegend im Fernverkehr der Bahn Konkurrenz machen, gerecht behandeln könnte?

Dazu kommt, daß die Straßenabnutzung, und damit die Kosten für die Straßenerhaltung exponentiell mit der Achslast steigen, sodaß allein aus diesem Grund eine höhere Besteuerung von schweren LKWs gerechtfertigt ist.

6. Tendenziell richtig ist die höhere Besteuerung von Nicht-Kat-Autos. Allerdings ist die konkrete Ausformulierung etwas schwach geraten. Es wäre sinnvoller, anstatt den 1. 1. 1995 als Einführungsdatum, den 1. 1. 1994 zu wählen, um einen verstärkten Anreiz zur raschen Einführung von Kat-Autos zu setzen.

Ebenso erscheint es wünschenswert, einen höheren Zuschlag (zB 30% statt 15%) zu wählen.

Mag. Dr. Madeleine Petrovic