

## VORBLATT

**Probleme:**

Österreichische Frächter sehen sich angesichts sehr niedrigen Kfz-Besteuerungsniveaus in der Europäischen Union einem starken Wettbewerb ausgesetzt. Die Kfz-Steuer sieht Differenzierungen nach Gewichtsklassen vor und unterscheidet nicht der Art der Federung.

**Ziel:**

Unter Berücksichtigung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben soll eine Vereinfachung und Steuersenkung gewählt werden, die auch zeitlich befristet auf die Art der Federung Rücksicht nehmen.

**Inhalt/Problemlösung:**

Eine Steuer von 2 Euro pro Monat und Tonne hält die Mindeststeuervorschriften der Europäischen Union ein. Luftfederung ist Straßen schonender. Es soll daher für ein Jahr für luftgefedeerte Fahrzeuge konform zum Europarecht eine Steuer von 1,40 Euro pro Monat und Tonne eingeführt werden. Nach einem Jahr sollen einerseits das Kaufverhalten und andererseits die Auswirkungen evaluiert werden, um dem Gesetzgeber die Möglichkeit einer neuen ökologischen Steuerung zu eröffnen.

**Alternativen:**

Keine Änderung.

**Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

**Finanzielle Auswirkungen:**

Im Saldo sind bei den vorgeschlagenen Maßnahmen in den Abgabengesetzen keine nennenswerten finanziellen (Folge-)Kosten zu erwarten.

**– Abgabenaufkommen:**

Die Absenkung der KfZ-Steuer verursacht Abgabenausfälle im Jahr 2009 23 Mio. Euro, 2010 26 Mio. Euro, 2011 ff 25 Mio. Euro.

**– Abgabenaufkommen verteilt auf die Gebietskörperschaften:**

Die Aufkommensminderung verteilt sich auf die Gebietskörperschaften wie folgt:

	2009	2010	2011 ff.
Bund	15,4	17,4	16,7
Länder	4,9	5,6	5,4
Gemeinden	2,7	3,0	2,9
Summe	23,0	26,0	25,0

**Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

**– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Durch die Entlastung der österreichischen Frächter sind positive Effekte auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort zu erwarten.

**– – Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:**

Durch den neuen Tarif kommt es zu Vereinfachungen. Ab dem Jahr 2010 kommt nur mehr ein einheitlicher Tarif zur Anwendung, wodurch die Ersparnis an Verwaltungslasten ansteigt. Die Reduktion von Verwaltungslasten beträgt auf Basis der Kalkulation mit dem Standardkostenmodell im ersten Jahr rund 1 Million Euro und in den Folgejahren durch den Wegfall des Sondertarifs für luftgefedeerte Fahrzeuge 3 Millionen.

**– Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Luftgefedeerte LKW können fakultativ eine niedrigere Besteuerung haben. Es wird nämlich im Anhang I der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 17. Juni 1999 (Abl. Nr. L 187/42 vom 20. Juli 1999) bei den Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze auch zwischen Luftfederungssystem (bzw. aufgrund des Anhangs II der Richtlinie 96/53/EG als gleichwertig anerkannten Federungssystemen) und anderen Federungssystemen differenziert; für die Ersteren sind geringere Mindeststeuersätze vorgegeben.

Es ergeben sich keine Auswirkungen aus konsumentenschutzpolitischer oder sozialer Hinsicht.

**- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Die Änderungen im vorliegenden Entwurf lassen eine sinnvolle Zuordnung zu Männern und Frauen nicht zu.

**Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Die vorgeschlagene Regelung steht nicht mit Rechtsvorschriften der Europäischen Union in Widerspruch. Es wird die entsprechend der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 17. Juni 1999 (Abl. Nr. L 187/42 vom 20. Juli 1999) vorgesehene mögliche Differenzierung bei den Kraftfahrzeugsteuer-Mindestsätze zwischen Luftfederungssystem (bzw. aufgrund des Anhangs II der Richtlinie 96/53/EG als gleichwertig anerkannten Federungssystemen) und anderen Federungssystemen übernommen.

**Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Erläuterungen

### I. Allgemeiner Teil

Die österreichische Transportwirtschaft ist durch die zunehmende Internationalisierung des Straßenverkehrs einem steigenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Dieser wird zwar durch eine Vielzahl von Faktoren bestimmt, die hohe Kraftfahrzeugsteuer in Österreich verschlechtert jedoch zunehmend die Konkurrenzfähigkeit heimischer Frächter.

#### Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung beruht auf den Kompetenztatbeständen „Bundesfinanzen, insbesondere öffentliche Abgaben, die ausschließlich oder teilweise für den Bund einzuheben sind;“ (Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG).

### II. Besonderer Teil

#### Zu § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b sub. lit. gg:

Im Hinblick auf die durch die Anhebung der Maut und die hohen Preise für Treibstoff gestiegenen Kosten für Kraftfahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, soll zur Erhaltung und Verbesserung der Wettbewerbsposition der Frächter die Kraftfahrzeugsteuer abgesenkt werden.

Der derzeitige Steuertarif sieht drei unterschiedliche Steuerstufen für Fahrzeuge bis 12t, zwischen 12t und 18 t und über 18 t (höchstzulässiges Gesamtgewicht) vor. Die Steuersätze variieren je nach Stufe zwischen 2,54€/t und 3,08€/t.

Mit der Reform wird dieser komplizierte Stufentarif durch einen einfachen linearen Tarif in der Höhe von abgelöst. Die Reform soll mit 1 Jänner 2009 in Kraft treten.

In Hinkunft soll unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs die Kraftfahrzeugsteuer nach einem einheitlichen Steuersatz berechnet werden. Eine Steuer von 2 Euro pro Monat und Tonne hält die Mindeststeuervorschriften der Europäischen Union ein. Eine Mindeststeuer sowie eine Höchststeuer sollen beibehalten werden.

Um den Einsatz von luftgefedernten Fahrzeugen zu unterstützen, wird – wie dies die Richtlinie fakultativ vorsieht und wie ihn andere Mitgliedstaaten (z.B. Holland, Litauen) bereits anwenden – ein geringerer Steuersatz für luftgefedernte Fahrzeuge idH von 1,4 Euro pro Tonne befristet angewandt. Diese Steuerspreizung wird zunächst bis 31. Dezember 2009 befristet, um bis dahin eine Evaluierung der administrativen Auswirkungen der Spreizung vornehmen zu können. Auch hier soll eine Mindeststeuer sowie eine Höchststeuer vorgesehen werden.