

BUNDESKANZLERAMT  **VERFASSUNGSDIENST**

GZ • BKA-601.600/0001-V/8/2009
ABTEILUNGSMAIL • V@BKA.GV.AT
BEARBEITER • MMAG JOSEF BAUER
PERS. E-MAIL • JOSEF.BAUER@BKA.GV.AT
TELEFON • 01/53115/2219
IHR ZEICHEN • BMF-010000/0006-VI/A/2009

An das
Bundesministerium
für Finanzen
Gruppe VI/A

Mit E-Mail: e-recht@bmf.gv.at

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem eine Verschrottungs-/Umweltprämie für Fahrzeugtausch eingeführt wird (VU-Prämiengesetz);
Begutachtung; Stellungnahme

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst nimmt zum Entwurf wie folgt Stellung:

I. Allgemeines:

Zu legislativen Fragen darf allgemein auf die Internet-Adresse <http://www.bundestkanzleramt.at/legistik> hingewiesen werden, unter der insbesondere die [Legistischen Richtlinien 1990](#) (im Folgenden zitiert mit „[LRL](#) ...“) und verschiedene, legislative Fragen betreffende Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst zugänglich sind.

Die Gemeinschaftsrechtskonformität des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes ist vornehmlich vom do. Bundesministerium zu beurteilen.

Auch wenn das Vorhaben nur einen geringen textlichen Umfang aufweist, ist dennoch auf die Setzung von angemessenen Begutachtungsfristen hinzuweisen (vgl. das Rundschreiben vom 2. Juni 2008, BKA-600.614/0002-V/2/2008, wonach grundsätzlich – abgesehen von besonderen Fällen – den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung stehen sollte).

Weiters wird angeregt, im Anschreiben eine Aussage zum Verhältnis des Vorhabens zum sog. „Konsultationsmechanismus“ (BGBl. I Nr. 35/1999) aufzunehmen.

II. Zum Gesetzesentwurf:

Zum Gesetzestitel:

Der Ausdruck „Verschrottungs-/Umweltprämie“ (wie auch „Verschrottungs-/Umweltabgabe“) erscheint unnötig kompliziert und sollte vereinfacht werden. Der Ausdruck „Verschrottungsprämie“ erschiene wohl aussagekräftig genug, da auch § 1 Abs. 1 davon spricht, dass die Prämie „[f]ür die Verschrottung“ gewährt werden soll.

Auch sollte die Aussagekraft des im Klammerzusatz aufgenommenen Kurztitels „VU-Prämiengesetz“ erhöht werden (z.B. „Verschrottungsprämiegesetz“). Im Langtitel des Gesetzesentwurfs sollte in der Wendung „für Fahrzeugtausch“ noch ein Artikel ergänzt oder diese Wendung weggelassen werden.

Die Promulgationsklausel: „Der Nationalrat hat beschlossen:“ ist zu ergänzen.

Zu § 1:

Die Anforderung, dass das Fahrzeug vor dem 1. Jänner 1996 im Inland erstmalig zugelassen worden sein muss, könnte in Einzelfällen gemeinschaftsrechtliche Bedenken aufwerfen (z.B. könnten Wanderarbeitnehmer nachteilig betroffen sein, wenn sie ihr Fahrzeug erstmalig in ihrem Herkunftsland und erst später anlässlich des Zuzugs in Österreich zugelassen haben). In den Erläuterungen wird die Voraussetzung des Inlandsbezugs nicht näher behandelt, wenn es dort nur heißt, dass das Altfahrzeug „vor dem 1. Jänner 1996 erstmals zugelassen worden sein“ muss.

In § 1 Abs. 2 erscheint die Wendung, dass keine Prämie für Fahrzeuge gewährt wird, „die innerhalb des letzten Jahres im notwendigen Betriebsvermögen eines Betriebes sind“ etwas unklar. Es wird angeregt, eine nähere Präzisierung im Wortlaut zu prüfen. So scheint die Verwendung der Vergangenheit („gewesen sind“) oder der Mitvergangenheit – wie in den Erläuterungen („gehörten“) – präziser zu sein. Die Wendung erweckt auch den Eindruck, dass mit dem „letzten“ Jahr das Kalenderjahr 2008 gemeint sein dürfte; in § 2 Z 1 wird hingegen die Wendung „seit mindestens einem Jahr“ verwendet, was eher auf eine Mindestdauer von 365 Tagen vor der Abmeldung hindeutet, sodass hier unterschiedliche Fristen maßgeblich sein könnten. Für diesen Fall könnte sich auch die Frage stellen, ob es für den Prämienausschluss ausreicht, wenn das Fahrzeug zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb des letzten Jahres im notwendigen Betriebsvermögen (irgendeines Betriebs, der nicht unbedingt dem

jetzigen Zulassungsinhaber gehören muss) gewesen ist oder ob dies durchgängig der Fall sein musste.

Die Motive für diese Regelung, insbesondere die Beschränkung der Prämiengewährung auf „Privatpersonen“, sollten in den Erläuterungen näher ausgeführt werden.

Zu § 2:

In § 2 Z 3 müsste es heißen „zugelassen“.

Zu § 3:

Im Interesse der Einheitlichkeit (LRL 142) wird angeregt, Währungsbezeichnungen auszuschreiben: „1 500 Euro“.

Die Wendung „Der Fahrzeughändler hat [die Abgabe] an das für die Erhebung seiner Umsatzsteuer zuständige Finanzamt zu entrichten“, erscheint etwas ungewöhnlich und sollte an die Formulierung in § 6 „für die Erhebung der Umsatzsteuer zuständiges Finanzamt“ angeglichen werden. Auch könnte erwogen werden, ausdrücklich festzulegen, dass der Fahrzeughändler die Abgabe auch selbst zu berechnen hat (vgl. § 201 BAO).

Weiters wäre noch die Ertragshoheit an der „Verschrottungsabgabe“ (anhand der Typen des § 6 Finanz-Verfassungsgesetz 1948; wohl als ausschließliche Bundesabgabe) und damit auch die Kompetenz zur Regelung der Abgabe festzulegen.

Es erscheint nicht ganz klar, ob mit § 3 Abs. 2 und § 7 Abs. 2 letztlich ein eindeutiger und diskriminierungsfreier Maßstab für die Auszahlung des „Prämienkontingents“ von 30 000 Fahrzeugen vorliegt, wenn eine „Übernachfrage“ auftreten sollte. So scheint letztlich nicht ganz klar zu sein, ob etwa die Nachweise (z.B. der Verwertungsnachweis) bereits im Zeitpunkt der Antragstellung vorliegen müssen oder etwa auch nachgereicht werden können. Auch sollte es für den Antragssteller möglich sein, zuverlässig abzuschätzen, ob er noch in den Genuss der Prämie kommen kann.

Es sollte auch klargestellt werden, wie im Streitfall über die Prämiengewährung zu entscheiden ist (bei öffentlich-rechtlichem Subventionsverhältnis wohl durch Bescheid des Finanzamtes, wofür auch die Anordnung in § 5 Abs. 2 zu sprechen scheint, dass der „Überweisungsantrag des Fahrzeughändlers als Steuererklärung“

(wohl des Antragstellers) gelten soll; wäre hingegen an ein privatrechtliches Subventionsverhältnis gedacht, wäre wohl die ordentliche Gerichtsbarkeit zuständig).

Zu § 4:

Es wird angeregt, bereits im Gesetzestext möglichst genau festzulegen, wie der Fahrzeughändler die entsprechenden Nachweise erbringen kann (z.B. erschließt sich erst aus den Erläuterungen, dass die „Fahrtüchtigkeit“ mittels einer gültigen Begutachtungsplakette gemäß § 57a KFG nachzuweisen ist).

Zu § 5:

In § 5 wäre anstelle der Gliederungseinheit „(4)“ die Einheit „(3)“ zu vergeben.

Es wird angeregt, die Datenflüsse und die Rolle des Fahrzeughändlers möglichst klar zu regeln. Es sollte klargestellt werden, dass die Daten vom Antragsteller an den Fahrzeughändler übermittelt werden und dieser wohl als ein „Bevollmächtigter“ des Antragstellers („Subventionsmittler“) handelt und im Namen des Antragstellers die Daten weiterleitet. Eine Mitteilung der Daten über Finanzonline und eine Beantragung der Prämie durch den Fahrzeughändler soll wohl auch nur erfolgen, wenn der Antragsteller den Fahrzeughändler (etwa durch die Übermittlung der entsprechenden Daten an den Händler) damit beauftragt, und nicht etwa bereits dann, wenn nur die (objektiven) Voraussetzungen des § 4 vorliegen.

Die Verwendung der Sozialversicherungsnummer für Bereiche, die nichts mit Sozialversicherung zu tun haben, ist aus datenschutzrechtlicher Sicht abzulehnen. Selbst wenn es wohl nur in wenigen Einzelfällen Zweifelsfälle (z.B. auf Grund der Identität von Namen und Anschrift) geben könnte, wäre es z.B. ausreichend, etwa das Geburtsdatum des Betroffenen zu erfragen. Auch die E-Government-Lösungen in Österreich wurden aus dem Grund erarbeitet, dass nicht die Sozialversicherungsnummer für alle möglichen Bereiche, die nichts mit Sozialversicherung zu tun haben, als "Personenkennzeichen" verwendet werden bzw. verwendet werden dürfen.

Zu § 6:

Der Begriff „Händleranteil“ erscheint entbehrlich und könnte wohl ohne Bedeutungsverlust weggelassen werden.

Zu § 7:

Der Paragraph wird im Entwurf mit „In Kraft- und Außer-Kraft-Treten“ überschrieben. Inhaltlich regelt der Paragraph aber auch noch weitere Voraussetzungen der Prämien-gewährung und nicht nur den zeitlichen Geltungsbereich des Gesetzes. Es sollte erwogen werden, diese Voraussetzungen weiter vorne an den entsprechenden Stellen im Entwurf zu regeln.

Die befristete Geltung des Gesetzes könnte mit einer Wendung wie „Dieses Bundesgesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2009 außer Kraft; es ist auf Sachverhalte, die sich bis zum 31. Dezember 2009 ereignen, weiterhin anwendbar“ angeordnet werden (vgl. etwa Pkt. 6 des Anhangs 2 der LRL).

III. Zu Vorblatt und Erläuterungen:

1. Zum Vorblatt:

Zum Punkt [Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit](#) dürften sich durchaus komplexe Fragen stellen (z.B. die Frage der Umweltauswirkungen der durch die zusätzliche Nachfrage veranlassten Produktion von Kraftfahrzeugen). Daher könnte es zweckmäßig sein, auch das Umweltbundesamt zu befassen (vgl. Pkt. 7 des Rundschreibens: „In das Begutachtungsverfahren sollte das Umweltbundesamt bei allen Regelungsvorhaben einbezogen werden, bei denen die Klimarelevanz nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann.“).

2. Zum Allgemeinen Teil der Erläuterungen:

Im Allgemeinen Teil der Erläuterungen wäre auch anzugeben, worauf sich die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung der vorgeschlagenen Neuregelungen gründet ([Legistische Richtlinien 1979](#), Pkt. 94).

Diese Stellungnahme wird im Sinne der EntschlieÙung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 u.e. auch dem Präsidium des Nationalrats zur Kenntnis gebracht.

10. Februar 2009
Für den Bundeskanzler:
Georg LIENBACHER

Elektronisch gefertigt