

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 Normverbrauchsabgabengesetzes und des Kraftfahrgesetzes 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 Krafräder, 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. Krafräder, 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.

„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

Kraftfahrzeuggesetz 1967

Das Kraftfahrzeuggesetz 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 Hinkunft 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 Entrichtungsform 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 Hinkunft 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 Abgabenkonto.

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 Abgabenkonto einzuzahlen. Es sind vierteljährliche Vorauszahlungen sowie die Abgabe einer Jahreserklärung — allerdings keine Veranlagung — vorgesehen. Auch bei der Einhebung der

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 Entrichtungsform 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 (Kraftfahrergesetz 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.