

## VORBLATT

### **Probleme:**

- Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992: Es besteht derzeit ein Nachteil der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Transportwirtschaft durch die Höhe der bestehenden Kraftfahrzeugsteuer für LKW.

### **Ziele und Lösungen:**

- Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Transportwirtschaft durch Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für LKW.

### **Alternativen:**

- Keine.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

- Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992: Die Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für LKW steht in Einklang mit den Mindestsätzen laut Anhang I der RL 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

- Keine.

## I. Allgemeiner Teil

### Allgemeine Zielsetzungen:

Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes erfolgt aufgrund des Regierungsprogrammes, in dem vereinbart wurde, dass zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Transportwirtschaft die Kraftfahrzeugsteuer für LKW halbiert wird.

### Volkswirtschaftliche Auswirkungen

- Beschäftigungsstandort: Eine Steigerung der Beschäftigung ist zu erwarten.
- Wirtschaftsstandort: Verbesserung der Wettbewerbsposition der Frächter und Spediteure und damit Verbesserung des Wirtschaftsstandortes.

### Finanzielle Auswirkungen

#### Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen

Die Änderungen wirken sich auf das Abgabenaufkommen wie folgt aus (in Mio. Euro):

Jahre	2007	2008	2009ff
Kraftfahrzeugsteuer 1992	-18	-70	-70

Davon entfallen auf Bund, Länder und Gemeinden als Ertragsanteile und als abgabenabhängige Transfers folgende Beträge (in Mio. Euro):

Jahre	2007	2008	2009ff
Bund	-13	-51	-51
Länder	-3	-11	-11
Gemeinden	-2	-8	-8

### Gender Mainstreaming – Auswirkungen auf Frauen und Männer

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

## II. Besonderer Teil

### Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992

#### Zu § 5 Abs. 1 Z 2 lit. b sublit. ff:

Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes erfolgt aufgrund des Regierungsprogrammes, in dem vereinbart wurde, dass zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Transportwirtschaft die Kraftfahrzeugsteuer für LKW halbiert wird.

Geltende Fassung	Textgegenüberstellung	Vorgeschlagene Fassung
<p><b>§ 5. (1) ...</b>  1. und 2. ...  a) und b) ...  aa) bis dd) ...  ee) ab dem Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002,  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 5,09 Euro, mindestens 43,60 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 5,45 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 6,17 Euro, höchstens 246,80 Euro, bei Anhängern höchstens 197,44 Euro.</p> <p>(2) bis (6) ...</p>	<p><b>Artikel X7 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992)</b>  <b>§ 5. (1) ...</b>  1. und 2. ...  a) und b) ...  aa) bis dd) ...  ee) ab dem Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002,  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 5,09 Euro, mindestens 43,60 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 5,45 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 6,17 Euro, höchstens 246,80 Euro, bei Anhängern höchstens 197,44 Euro;  ff) ab 1. Juli 2007  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 2,54 Euro, mindestens 21,80 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 2,72 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 3,08 Euro, höchstens 123,40 Euro, bei Anhängern höchstens 98,72 Euro.</p> <p>(2) bis (6) ...</p>	<p><b>Artikel X7 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992)</b>  <b>§ 5. (1) ...</b>  1. und 2. ...  a) und b) ...  aa) bis dd) ...  ee) ab dem Beginn der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 6 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002,  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 5,09 Euro, mindestens 43,60 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 5,45 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 6,17 Euro, höchstens 246,80 Euro, bei Anhängern höchstens 197,44 Euro;  ff) ab 1. Juli 2007  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen 2,54 Euro, mindestens 21,80 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen 2,72 Euro;  – bei Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen 3,08 Euro, höchstens 123,40 Euro, bei Anhängern höchstens 98,72 Euro.</p> <p>(2) bis (6) ...</p>