
5/PET XXV. GP

Eingebracht am 29.01.2014

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Petition

Abgeordnete/r zum Nationalrat

Michael Pock

Christoph Hagen

An Frau
Präsidentin des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer
Parlament
A-1017 Wien

Wien, am 29.01.2014

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

In der Anlage überreiche ich/ überreichen wir Ihnen gem. §100 (1) GOG-NR die

Petition betreffend Änderung des Versicherungsgesetzes 1953 (Art. 9)

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992 (Art. 10)

Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes 1991 (Art. 12)

Seitens der EinbringerInnen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender
Hinsicht angenommen: BM f. Finanzen, BM f. Verkehr, Innovation u. Technologie

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von 3827 BürgerInnen
unterstützt.

Mit der Bitte um geschäftsordnungsmäßige Behandlung dieser Petition verbleibe ich/
verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

Anlage

Petition betreffend

Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953 (Artikel 9)

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992 (Artikel 10)

Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes 1991 (Artikel 12)

Anliegen:

Der Nationalrat wird ersucht, die geplante Änderungen der oben angeführten Gesetze zur Steuererhöhung laut Artikel 10,12 und 9 vom Entwurf des Abgabengesetzes 2014 nicht durchzuführen bzw., sofern diese Petition nicht rechtzeitig eintrifft und die geplanten Änderungen zur Steuererhöhung in Kraft treten, diese wieder aufzuheben und aufgrund nachfolgender Begründungen neu zu überdenken!

a)

Innerhalb von nur 7 Tagen nach Bekanntwerden der gegenständlich geplanten Änderungen, haben sich alleine im sozialen Netzwerk "Facebook" über 100.000 Bürgerinnen und Bürger gegen die geplante Erhöhung der motorbezogenen Steuern und der NoVA ausgesprochen und es werden immer mehr. Dies zeigt, dass die Bürger Österreichs, welche Sie im Nationalrat vertreten, offensichtlich eine Steuererhöhung in diesem Ausmaß nicht wollen und auch nicht mit dem geplanten Steuermodell zufrieden sind. Diesbezüglich wird daher, sofern noch rechtzeitig, eine Volksbefragung zur Frage über die Anhebung der motorbezogenen Versicherungs- bzw. Kraftfahrzeugsteuer und

der NoVA (ja oder nein) angeregt, andererseits angeregt dieses Vorhaben bzw. die Änderungen wieder zu verwerfen und neu zu überdenken.

b)

Der Entwurf zum Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 und zum Versicherungssteuergesetz 1953 steht im Widerspruch zu dem im Regierungsprogramm auf Seite 107 vereinbarten Ziel(Zitat)„Mithilfe einer besseren Nutzung von Lenkungsmöglichkeiten durch das Steuer- und Abgabensystem sollen in Zukunft ökologische und gesundheitspolitische Aspekte stärkere Berücksichtigung finden.“ und dem Bestreben der EU Kraftfahrzeuge jährlich nach Abgasemissionen, zur Verfolgung der im Kyoto-Protokoll gesetzten umweltpolitischen Zielen, zu besteuern. Denn nach dem geplanten Entwurf wird ein Kraftfahrzeug mit EU- Abgasklasse 2 ohne Dieselpartikelfilter genauso hoch besteuert wie ein Kraftfahrzeug mit EU-Abgasklasse 6 und es ist daher zu erwarten, dass kühle Rechner weiterhin mit ihren alten "Stinkern" unterwegs sein werden, da sich der Umstieg auf einen umweltfreundlichen Wagen nicht rentiert. Der im Regierungsprogramm vereinbarte und von der EU angestrebte Lenkungseffekt zu mehr Gesundheit und Ökologie entfällt folglich gänzlich.

c)

Der Entwurf zum Normverbrauchsabgabegesetz 1991 ist gemäß Art. 110 AEUV gemeinschaftswidrig, da es an einer Regelung für Gebrauchtwagenimporte aus dem übrigen Gemeinschaftsgebiet fehlt, die bereits vor dem 1.3.2014 im übrigen Gemeinschaftsgebiet zugelassen wurden, insofern das Gesetz mit 1.3.2014 in Kraft tritt. Siehe dazu: EuGH vom 19.12.2013, C-437/12.

Ergänzend zu Punkt b:

Durch die zunehmende Automatisierung und dem verstärkten Einsatz von Assistenzsystemen und Sicherheitsfeatures für die aktive und passive Sicherheit, wurden Fahrzeuge in den vergangenen 20 Jahren deutlich schwerer. Während die Golfklasse in den späten 90er Jahren um 1100 kg wog sind heute weit über 1400kg notwendig. Dies erfordert auch eine Anpassung der Leistung der Fahrzeuge.

Durch ständige Optimierung verbrauchen moderne Motoren bei gesteigerter Leistung viel weniger Treibstoff als ihre direkten "alten" Konkurrenten. Dies am Beispiel des VW Golf - dieser verbrauchte als 1,9 Diesel in der 3. Generation mit 1200kg Leergewicht 5,4 Liter im Schnitt bei einem Ausstoß von rund 145g CO₂ und 81 kW (110PS). Ein moderner Golf aus der 7. Generation verbraucht bei 1400kg Leergewicht im Schnitt 5 Liter Diesel bei lediglich 106g CO₂ Ausstoß - und das bei 110kW (150PS).

Der Lenkungseffekt hin zu verbrauchsärmeren und weniger CO₂ emittierenden Fahrzeugen wird daher durch die Änderung des Versicherungssteuergesetzes (Artikel 9) nachweislich nicht erzielt. Im Gegenteil wird erreicht, dass Herr und Frau Österreicher bei ihrem 3er Golf Diesel bleiben und mehr CO₂ ausstoßen als dies bei geeigneter Steuerung möglich wäre. Die Folgeeffekte sind ebenso deutlich: höhere CO₂-Strafzahlungen an die EU da die CO₂ Ziele nicht oder später erreicht werden, Stagnation oder Abnahme der Neuwagenkäufe, Zunahme der Schattenwirtschaft und gleichzeitige Verringerung der Umsätze in (Vertrags-) Werkstätten.