

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf des Steuerreformgesetzes 2015/2016
(StRefG 2015/2016)
(GZ: BMF-010200/0019-VI/1/2015)**

A) Grundsätzliches:

Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Grundsätzlich begrüßt der Club das Ansinnen einer finanziellen Entlastung besonders für einkommensschwächere Bevölkerungsteile, sowie Anreize zum Umstieg auf Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Die konkreten Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge zu den vorgesehenen Änderungen finden sich unten im Zusammenhang mit den jeweiligen Bestimmungen.

B) Besonderer Teil

Artikel 1

§ 33 Abs 2 u Abs 5 Z 1 EStG

Fusion und Anhebung des Verkehrsabsetzbetrages

Der Arbeitnehmerabsetzbetrag sowie der Grenzgängerabsetzbetrag werden in den Verkehrsabsetzbetrag integriert und entfallen somit. Derzeit beträgt die Summe dieser Absetzbeträge 345 Euro. Ab dem Jahr 2016 wird der neue Verkehrsabsetzbetrag auf 400 Euro angehoben.

Der ÖAMTC begrüßt zwar grundsätzlich eine Anhebung, allerdings ist der bestehende Verkehrsabsetzbetrag von 291 Euro seit 1988 unverändert und sollte, entsprechend der Verteuerungen, heute rund das Doppelte betragen. Demgegenüber bleibt eine Erhöhung auf 400 Euro, sowie die Inkludierung der beiden anderen Absetzbeträge, jedenfalls hinter der realen Mehrbelastung der Arbeitnehmer zurück.

§ 33 Abs 5 Z 2 u Abs 8 Z 2 EStG

Änderungen beim Pendlerausgleichsbetrag und Pendlerzuschlag

Statt eines Pendlerausgleichsbetrages für gering verdienende Pendler steht diesen künftig ein erhöhter Verkehrsabsetzbetrag von 690 Euro zu (bis zu einem Einkommen von 12.200 Euro im Kalenderjahr). Liegt das Einkommen zwischen 12.200 und 13.000 Euro, gleicht sich der Verkehrsabsetzbetrag gleichmäßig auf 400 Euro ein. Zahlt ein Steuerpflichtiger aufgrund seines geringen Einkommens keine Einkommensteuer und besteht ein Anspruch auf ein Pendlerpauschale, erhöht sich der Erstattungsbetrag (SV-Rückerstattung) von max. 400 Euro auf max. 500 Euro.

Der ÖAMTC begrüßt diese Verbesserung für Geringverdiener, weist aber bei dieser Gelegenheit nochmals darauf hin, dass weitere Möglichkeiten zu einer faireren Gestaltung von Pendlerentlastungen bislang nicht genutzt wurden. Dazu zählen etwa eine kilometergenaue Abrechnung oder auch die Berücksichtigung der Mehrkosten von nicht vermeidbaren Fahrten mit dem Kraftfahrzeug. Im Übrigen steht der ÖAMTC der geplanten Einrichtung einer Arbeitsgruppe zu diesem Thema sehr positiv gegenüber.

Artikel 4

§ 12 Abs 2 Z 2a UStG

Durch die Erweiterung des Vorsteuerabzuges soll es im Sinne der Ökologisierung des Steuerrechts möglich sein, den Vorsteuerabzug für Personen- oder Kombinationskraftwagen ohne CO₂-Ausstoß vorzunehmen.

Der ÖAMTC begrüßt das Vorhaben, Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoß in die Vorsteuerabzugsberechtigung einzubinden. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass die Einschränkung der Vorsteuerabzugsberechtigung auf bestimmte Fahrzeuge generell kritisch zu sehen ist, da das Kriterium hier ausschließlich die betriebliche Nutzung sein sollte.

Es gäbe nach Ansicht des Clubs im Bereich des Vorsteuerabzugs noch ein großes, derzeit ungenütztes Potential zur Ökologisierung: Da die Möglichkeit des Vorsteuerabzuges derzeit extrem eingeschränkt ist, verzichten viele Betriebe auf kleine, umweltfreundliche, verbrauchsarme Autos und schaffen anstatt dessen eben solche an, die auf der Liste der vorsteuerabzugsfähigen Fahrzeuge aufscheinen. Als Schritt in Richtung höherer Umweltfreundlichkeit der Fuhrparks (und auch Einzelfahrzeuge kleinerer Unternehmen) sollte der Vorsteuerabzug, wenn nicht schon auf alle betrieblich genutzten Fahrzeuge, zumindest auf umweltfreundliche Kraftfahrzeuge erweitert werden.

Artikel 7

§ 12 a Abs 1 NoVAG

Der ÖAMTC begrüßt die Erweiterung der Nova-Rückerstattungsmöglichkeit bei Verkauf des Fahrzeuges ins Ausland von bisher nur gewerblichen auf auch private Verkäufe aufgrund des VfGH-Urteils.

Darüber hinaus tritt der ÖAMTC für sein Anliegen ein, den in § 6 NoVAG genannten „Nova-Bonus“ für Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben über das Jahresende 2015 hinaus zu verlängern.

§ 4 Abs 1 Sachbezugswerteverordnung

Der ÖAMTC spricht sich grundsätzlich gegen eine Erhöhung des Sachbezuges für die Möglichkeit der Privatnutzung von arbeitgebereigenen Fahrzeugen aus und hält – im Gegenteil – den aktuellen Sachbezug für angemessen. Die Änderung würde nach dem Ausschluss von der Pendlerunterstützung 2013 und der Erhöhung des maximalen Sachbezugswertes 2014 die dritte Mehrbelastung für Dienstwagennutzer binnen weniger Monate bedeuten.

Sollte die geplante Erhöhung tatsächlich umgesetzt werden, so ist diese jedenfalls auf neue Dienstfahrzeuge zu begrenzen, da nur in diesen Fällen eine freie Dispositionsmöglichkeit für den Dienstnehmer besteht. Bereits bestehende Nutzungen, die im Vertrauen auf die Rechtslage zwischen Dienstgeber und Dienstnehmer vereinbart wurden, müssen unangetastet bleiben.

Der CO₂-Grenzwert ab dem Dienstfahrzeuge höher besteuert werden sollen, sowie dessen jährliche Absenkung, sind aus Sicht des Clubs ebenfalls zu hinterfragen. Es handelt sich hier um eine weitere Verschärfung des Sachbezugs, der nach Berechnungen des ÖAMTC derzeit ohnehin angemessen ist.

Der ÖAMTC anerkennt allerdings positiv die Bestrebungen, alternative Antriebe durch eine gänzliche Befreiung vom Sachbezug zu forcieren, fordert jedoch die Sachbezugs-Befreiung für Kraftfahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von Null (derzeit reine E-Autos) auf andere alternative Antriebsformen (Plug-In-Hybride, Erdgas, etc.) auszuweiten. Um zumindest Plug-In-Hybride einzubeziehen, wäre die Erhöhung des Grenzwertes von „Null“ auf „50g/km“ erforderlich. Die Vorteile ökologischer Anreize für Plug-In-Hybriden liegen auf der Hand:

1. Bei sinnvoller konzeptgerechter Verwendung – Strecken bis 30/40 km können und werden ausschließlich elektrisch gefahren (geringere „Kraftstoffkosten“) – werden die CO₂-Emissionen und die Schadstoffe gegenüber herkömmlichen Antrieben je Fahrzeug deutlich reduziert.
2. Die begrenzte Reichweite von Elektroautos und die oftmals notwendige höhere Kilometerleistung bei Dienstfahrzeugen können ein Zweitfahrzeug für längere Strecken erfordern. Aufgrund der Kombination Elektroantrieb/Verbrennungsmotor kann ein Plug-In Hybridfahrzeug auch als einzelnes Fahrzeug für beliebig lange Fahrstrecken verwendet werden.

3. Erst seit 2014 gibt es ein breiteres Angebot an Plug-In Hybridfahrzeugen in Österreich. Dennoch ist bei einer ähnlichen Weiterentwicklung der Zulassungszahlen schon am Ende dieses Jahres mit einem Gleichstand zwischen den Neuzulassungszahlen von Plug-In Hybriden und reinen Elektroautos zu rechnen.
4. Durch die konzeptbedingte Langstreckentauglichkeit bieten Plug-In Hybridfahrzeuge ein hohes Marktdurchdringungspotential, daher ist mittelfristig mit höheren Zulassungszahlen als bei reinen Elektroautos zu rechnen.

Mag.^a Elisabeth Brandau

Mag. Nikolaus Authried

ÖAMTC-Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen & Kommunikation