

Hartwig Löger
Bundesminister für Finanzen



Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Wien, am 4. September 2018
GZ. BMF-310205/0101-GS/VB/2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1248/J vom 4. Juli 2018 der Abgeordneten Kai Jan Krainer, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Die Studie „Loss of revenues in passenger car taxation due to incorrect CO₂ values in 11 EU states“ von Green Budget Europe und dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. ist dem Finanzressort bekannt. Die Ergebnisse der Studie sind aufgrund von Ungenauigkeiten – Miteinbeziehung von E-Autos und sonstigen nicht der Normverbrauchsabgabe (NoVA) unterliegenden Pkw – und einer teilweise fehlenden rechnerischen Nachvollziehbarkeit kritisch zu beurteilen.

Zu 2. bis 6.:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Schlussfolgerungen der Studie, nämlich das Vorliegen von „Milliarden-Steuerdefiziten“ in den Jahren von 2010 bis 2016 in Höhe von insgesamt 2,5 Mrd. Euro in Österreich, auf einer aktuellen, rückblickenden Ermittlung von CO₂-Werten basiert. Zentral für die der vorliegenden Studie zugrunde gelegten Werte sind Ergebnisse einer ICCT (International Council on clean Transportation)-Studie aus 2017.

Die Steuererhebung von 2010 bis 2016 basierte auf zu diesen Zeitpunkten anerkannten, EU-rechtlich einheitlichen und/oder gesetzlich vorgesehenen Messmethoden. Weder die frühere noch die derzeit geltende Rechtslage sah bzw. sieht eine Ermittlung von CO₂-Werten vor, wie sie die Studie ihren Berechnungen zugrunde legt. Insofern liegt aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen kein Steuerentfall vor, der zu Nacherhebungen oder Schadenersatzforderungen berechtigen kann, da die Finanzverwaltung an die Ergebnisse der gesetzlich geregelten Messmethoden zum Zwecke der NoVA-Berechnung anknüpfte. Die „Maßnahmen für eine NoVA-Besteuerung“ waren damit zu jeder Zeit korrekt.

Grundlage der Berechnung der Normverbrauchsabgabe für Pkw ist seit März 2014 der CO₂-Emissionswert in Gramm CO₂/km. Bisher wurde zur Feststellung dieses CO₂/km-Wertes der in der EU einheitlich geregelte NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) zugrunde gelegt. Das „Ausmaß der Kfz-Zulassungen“ spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle.

Der angedachte Vergleich von „NoVA-Ist-Werten“ mit „NoVA-Soll-Werten“ ist aufgrund mangelnder Daten nicht möglich, eine dahingehende Evaluierung stellt einen erheblichen Aufwand dar. Es muss auch daran erinnert werden, dass jeder genormte Fahrzyklus immer nur ein Durchschnittsprofil wiedergibt, das einen Vergleich der Fahrzeugmodelle untereinander ermöglicht. Außer Acht gelassen wird dabei jedenfalls das individuelle Nutzungsprofil.

Eine Reaktion auch auf den erwähnten Abgasskandal ist nun die unionsweite Umstellung auf die neue, genauere Messmethode des „World Harmonized Light Vehicles Test Procedure“, kurz WLTP, ergänzt durch eine Messung im laufenden Straßenverkehr namens RDE (Real Driving Emissions). Der WLTP basiert auf weltweiten Fahrdaten und soll mit einer dynamischeren Ausrichtung realistischere Verbräuche erzielen.

Die Umstellung der Messmethode auf WLTP erfolgt seit 2017 etappenweise, und die daraus resultierenden Abgas- und Verbrauchswerte (konkret: die aus WLTP rückgerechneten NEFZ-Werte) werden bereits schrittweise zur Berechnung der NoVA übernommen.

Zu 7.:

Sonderabschreibungen im Ertragsteuerrecht (Einkommensteuer, Körperschaftsteuer) infolge von Wertminderung betroffener Fahrzeuge sind der Finanzverwaltung nicht bekannt, demnach liegen keine diesbezüglichen Berechnungen oder Zahlen vor.

Der Bundesminister:
Hartwig Löger
(elektronisch gefertigt)

