



Erght per E-Mail an:

[begutachtung@parlament.gv.at](mailto:begutachtung@parlament.gv.at)

Wien, am 28. Mai 2019

### **Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf Steuerreformgesetz 2019/2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Arbeitskreis der Automobilimporteure stellt eine eigens geregelte Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung dar. Mitglieder sind die österreichischen Automobilimporteure und die Vertriebsgesellschaften der internationalen Automobilhersteller.

#### **➤ Einführung**

Die Automobilwirtschaft stellt einen der wichtigsten Wirtschaftsmotoren Österreichs dar. Jährlich erwirtschaftet der automotive Sektor rund 43 Mrd. Euro und trägt mit knapp 11 Prozent zum BIP bei. 450.000 Arbeitsplätze sind auf die Automobilwirtschaft rückführbar; ihr fiskalischer Beitrag beträgt rund 14 Mrd. Euro jährlich. Der Pkw hat zudem eine essenzielle gesellschaftliche Bedeutung: Über 5 Mio. Pkw sind in Österreich zugelassen, somit ist statistisch betrachtet mehr als jede zweite Österreicherin bzw. jeder zweite Österreicher im Besitz eines Automobils.

Die Automobilindustrie begrüßt die Umstellung auf ein zeitgemäßes, realitätsnäheres Messverfahren (WLTP) zur Ermittlung der offiziellen Verbrauchsangaben von Pkw. Jedoch kommt es dadurch zu deutlich höheren Verbrauchswerten, was eine höhere NoVA bei der Neuzulassung von Fahrzeugen und damit eine unerwartete Mehrbelastung für die Autofahrerinnen und Autofahrer zur Folge hat. Ohne eine Anpassung der derzeit geltenden NoVA-Formel würde sich die NoVA ab Jänner 2020 durchschnittlich verdoppeln.

Zudem müssen – anders als bisher – alle einzelnen Modellvarianten, die sich aufgrund ihrer Ausstattung etc. unterscheiden, separat geprüft werden. Dadurch kommt es zu einer immensen Komplexität der NoVA, die dann für die betroffenen Betriebe kaum noch zu handhaben ist und für den Kunden nahezu undurchschaubar wird.

Vor diesem Hintergrund haben wir in vielen Gesprächen mit dem BMF vor den negativen Auswirkungen, die sich aufgrund der Umstellung auf das neue Messverfahren WLTP ergeben, gewarnt.

➤ **Artikel 12 Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes 1991**

Wir begrüßen die Absicht der Bundesregierung ausdrücklich, eine Anpassung der NoVA, deren Bedarf sich aus der WLTP-Umstellung ergibt, vorzunehmen. Die nunmehr im Begutachtungsentwurf zum Steuerreformgesetz 2019/2020 vorgesehene Anpassung der NoVA-Formel ist aber leider nicht ausreichend, um als aufkommensneutral zu gelten.

Wir haben in zahlreichen Gesprächen mit dem BMF und anhand enormer Datenmengen klar nachgewiesen, dass die Verbrauchs- bzw. CO<sub>2</sub>-Werte – auf dem Papier – durch das neue Messverfahren WLTP um durchschnittlich 25 Prozent höher ausfallen. Bereits seit der Umstellung auf WLTP im September 2018 – durch die Rückrechnung auf korrelierte NEFZ-Werte – ist die NoVA deutlich gestiegen, wodurch der Staat trotz Rückgang bei den Pkw-Neuzulassungen Mehreinnahmen in Höhe von 60,8 Mio. Euro aus der NoVA generieren konnte.

Auch mit der neuen Berechnungsformel ist, bei unverändertem Kaufverhalten und gleichbleibendem Markt, mit jährlichen NoVA-Mehreinnahmen von rund 160 Mio. Euro zu rechnen. Wir appellieren daher dringend, eine aufkommensneutrale Anpassung der im Begutachtungsentwurf enthaltenen NoVA-Formel noch nachträglich vorzunehmen.

Ebenso stellt die vorgesehene jährliche Absenkung von 3 g CO<sub>2</sub> ab 2021 eine nicht akzeptable Verschärfung dar, die in den Vorgesprächen so nie diskutiert wurde und daher aus unserer Sicht entfallen sollte.

Ausdrücklich begrüßt wird die vorgesehene Übergangsfrist bis 1. Juni 2020. Die im Begutachtungsentwurf vorgesehene Frist für Kaufverträge sollte jedoch jedenfalls von Ende November auf Ende Dezember 2019 verlängert werden, da die Neuregelung dann direkt anschließend ab 1. Jänner 2020 gilt.

Wir fordern daher:

- Die Formel zur Berechnung der NoVA sollte um als aufkommensneutral zu gelten wie folgt angepasst werden: *(CO<sub>2</sub>-Emissionswert in g/km minus 112,5) dividiert durch 6,25.*
- Weiters sollte die Deckelung, bei welcher der Malus beginnt, nicht bei 275 g/km, sondern bei 312 g/km beginnen.
- Zudem fordern wir eine Streichung der vorgesehenen jährlichen Absenkung von 3 g CO<sub>2</sub> ab 2021.
- Die Frist für Kaufverträge sollte auf Ende Dezember 2019 verlängert werden.

➤ **Artikel 7 Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953 (Motorbezogene Versicherungssteuer)**

Eine Ökologisierung des Steuersystems ist zeitgemäß und grundsätzlich zu befürworten. Sie sollte jedoch aufkommensneutral erfolgen und Bürokratie abbauen. Durch die Einbeziehung des Faktors CO<sub>2</sub> gewinnt die motorbezogene Versicherungssteuer aber zusätzlich an Komplexität.

Die im Begutachtungsentwurf zum Steuerreformgesetz 2019/2020 vorgeschlagene neue Berechnungsformel ist nicht aufkommensneutral. Die motorbezogene Versicherungssteuer würde unseren Berechnungen zufolge um rund 10 Prozent höher ausfallen als bisher. In Kombination mit der Absenkung des Abzugsbetrages für die Motorleistung von 1 kW sowie des Abzugsbetrages für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 3 g/km pro Jahr, stellt die geplante Anpassung eine nicht vereinbarte und daher abzulehnende Steuererhöhung dar, wodurch Österreich seinen EU-Spitzenplatz in puncto Kfz-(Besitz-)Steuer noch weiter ausbaut. Insbesondere die Absenkung von 1 kW bei der Motorleistung ist nicht nachvollziehbar, da sich dadurch tendenziell keine ökologischen Vorteile ergeben.

Wir fordern daher:

- Eine aufkommensneutrale Anpassung der Berechnungsformel für die motorbezogene Versicherungssteuer.
- Die jährliche Absenkung von 1 kW sowie 3 g/km CO<sub>2</sub> (Abzugsbetrag) sollte gänzlich gestrichen werden.
- Zudem sollte ein Wegfall des Unterjährigkeitszuschlages auch für bereits zugelassene Pkw angedacht werden.

➤ **Sachbezugswerteverordnung**

Aufgrund der neuen Verbrauchsangaben WLTP werden noch weniger Fahrzeuge als bisher den günstigeren Sachbezug für die Privatnutzung von Dienstfahrzeugen erreichen – insbesondere Benzin-Fahrzeuge sind künftig nahezu gänzlich ausgeschlossen.

Aufgrund der um rund 25 Prozent erhöhten Verbrauchsangaben durch WLTP sollten auch die Sachbezugsgrenzen analog angepasst werden. Dies würde einer Anhebung auf 148 g/km CO<sub>2</sub> entsprechen. Leider ist vom BMF nur eine Erhöhung auf 141 g/km CO<sub>2</sub> vorgesehen, was daher ebenfalls einer deutlichen Verschärfung entspricht.

Im Sinne einer Ökologisierung sollte nicht nur eine Sachbezugsbefreiung von reinen E-Autos gelten, sondern eine begünstigte Sachbezugsregelung auch für andere alternative Antriebsarten. Konkret sollte ein reduzierter Sachbezugswert von 0,5 Prozent sowohl für Erdgasfahrzeuge (CNG) sowie Plug-In-Hybride (PHEV) gelten. Diese stellen eine wichtige Brückentechnologie dar und sind zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele notwendig. Analog zu E-Autos sollten auch Erdgas- und Plug-In-Hybridfahrzeuge zum Vorsteuerabzug berechtigt sein. Sowohl die Sachbezugsbefreiung für reine E-Autos, die Sachbezugsreduzierung für CNG und PHEV sowie die Vorsteuerabzugsberechtigung sollten langfristig über 2020 hinaus gelten, um eine relevante Wirkung zu erzielen.

Wir fordern daher:

- Eine Anhebung der Grenze von den derzeit im Entwurf vorgesehenen 141 g/km CO<sub>2</sub> auf 148 g/km würde einer aufkommensneutralen Anpassung entsprechen.
- Für Erdgasfahrzeuge (CNG) und Plug-In-Hybride (PHEV) sollte ein reduzierter Sachbezugswert von 0,5 Prozent gelten.
- Analog zu reinen E-Autos sollten auch CNG-Fzg. und PHEV zum Vorsteuerabzug berechtigt sein.
- Die Begünstigungen für E-Autos, CNG-Fzg. und PHEV sollten über 2020 hinaus langfristig gelten.

➤ **Steuerliche Begünstigung Wasserstoff, Biogas und LNG**

Wir begrüßen ausdrücklich die vorgesehene steuerliche Begünstigung für Wasserstoff, Biogas und verflüssigtes Erdgas (LNG). Sie stellen weitere umweltfreundliche Antriebsalternativen dar und können einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen  
INDUSTRIELLENVEREINIGUNG  
Arbeitskreis der Automobilimporteure



Günther Kerle  
Vorsitzender



Dr. Christian Pesau  
Geschäftsführer