

II - 150 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Nr. 109 7J

A N F R A G E

1983 -07- 06

der Abgeordneten Dr. Schüssel
und Genossen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend Auswirkungen des Insolvenzrechtsänderungs-
gesetzes auf das Speditionsgewerbe.

Aufgrund des neuen Insolvenzrechtsänderungsgesetzes sind § 23 Ausgleichsordnung und § 52 Konkursordnung nur mehr bei 1983 eröffneten Verfahren anzuwenden und fallen dann ersatzlos weg. Von diesen Auswirkungen ist das Speditionsgewerbe in geradezu existentieller Weise bedroht, weil ab der genannten Fallfrist Steuern, Gebühren, Zölle und sonstige öffentliche Abgaben im Konkursfall nicht mehr in der zweiten Klasse Berücksichtigung finden können und sie auch bei einem Ausgleich nicht mehr als bevorrechtete Forderungen gelten. Der ersatzlose Wegfall dieser Begünstigungsbestimmungen im Insolvenzrecht trifft die Spediteure deshalb in besonders nachteiligem Maße, weil sie gemäß § 174 Abs. 4 Zollgesetz Solidarschuldner für die Eingangsabgaben sind und in aller Regel mit diesen Abgaben in Vorlage zu treten haben. Die sich aus dieser Solidarschuldnerschaft ergebenden Forderungen der Spediteure gegenüber den unternehmerischen Importeuren bewegen sich insbesondere hinsichtlich der anfallenden Einfuhrumsatzsteuerbeträge in Größenordnungen, die bei Zahlungsunfähigkeit des Warenempfängers auf Basis des neuen Insolvenzrechtes wegen der hierfür viel zu geringen Eigenkapitalausstattung der Speditionsunternehmen keinesfalls als Ausfälle verkraftbar wären.

Die seitens der Spedition zwischenfinanzierten Einfuhrabgaben betragen jährlich rund 20 Mrd. Schilling. Bei der herrschenden Wirtschaftslage kann davon ausgegangen werden, daß von diesem Betrag 2,25 %, d.s. 450 Mio. Schilling, als besonders gefährdet angesehen werden müssen. Nach den bisherigen Erfahrungen verteilt sich dieser Betrag je zur Hälfte auf Ausgleichs- und Konkurse, wobei schon nach der derzeitigen Rechtslage etwa 20 % der 225 Mio. Schilling an Konkursforderungen, d.s. 45 Mio. Schilling jährlich, aus dem Titel der Vorfinanzierung der Einfuhrabgaben als Forderungsverluste von der österreichischen Spedition abgebucht werden müssen. Durch die Änderung des Insolvenzrechtes würde sich jedoch ab 1984 der jährliche Verlust für die Spedition auf 338 Mio. Schilling erhöhen, was sich aus folgender Rechnung ergibt: Im Falle des Ausgleichs wären 60 % von 225 Mio. Schilling, d.s. 135 Mio. Schilling, und im Konkursfalle 90 % von 225 Mio. Schilling, d.s. rund 203 Mio. Schilling, abzubuchen. Der gesamte jährliche Forderungsausfall in Höhe von fast 340 Mio. Schilling entspricht etwa dem halben Eigenkapital der gesamten Branche, was bedeuten würde, daß dieses ohne Setzen flankierender Maßnahmen bei Beibehaltung der ab 1984 geltenden neuen Rechtslage in zwei Jahren aufgezehrt wäre.

In Anerkennung dieser für das Spediteurgewerbe so prekären Folgen wurde im Justizausschuß des Parlaments, in dem der Entwurf des Insolvenzrechtsänderungsgesetzes 1982 beraten wurde, am 26. Juni 1982 eine Parteienvereinbarung getroffen, die in ihrem Punkt VIII folgendes festhält:

"Bezüglich flankierender Maßnahmen zugunsten jener Spediteure, die bei der Zollabfertigung für die staatlichen Abgaben ihrer Kunden in Vorlage treten, kommen die Parteien überein, bis zum Inkrafttreten der Klassenlosigkeit im Konkurs eine Lösung zu finden, welche durch eine Änderung der zoll- und umsatzsteuer-

-3-

gesetzlichen Vorschriften die mit der Novelle nicht beabsichtigte Gefährdung der Speditionswirtschaft ausschließt."

Ausgehend von dieser für die Spediteure beruhigenden Erklärung hat die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft dem Bundesministerium für Finanzen zur Lösung der anstehenden Problematik zunächst einen umfassenden Vorschlag unterbreitet, der im wesentlichen eine Umstellung des Einhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer bei den zum Vorsteuerabzug berechtigten unternehmerischen Warenempfängern vorsah, u. zw. in Form einer Direktvorschreibung unter Einschaltung des Betriebsfinanzamtes des Warenempfängers und des Bundesrechnungsamtes. Anlässlich einer am 28. April 1983 stattgefundenen Besprechung zwischen Vertretern der Zoll- und Abgabensektion des Bundesministeriums für Finanzen einerseits und Repräsentanten des Speditionsgewerbes und der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft andererseits wurde dieser Vorschlag vom Bundesministerium für Finanzen jedoch mit der Begründung abgelehnt, daß er bis Ende 1983 nicht verwirklichtbar wäre. Bei diesen Beratungen wurde jedoch vereinbart, daß sowohl das Bundesministerium für Finanzen als auch die Bundeskammer weiter bemüht sein werden, nach anderen Lösungsmöglichkeiten auf zoll- und/oder umsatzsteuerlichem Gebiet zu suchen, da auch die von der Zollsektion angedeutete Möglichkeit, dem Spediteur im Zollschuldrecht fakultativ die Stellung eines Bevollmächtigten im Eingangsabgabenverfahren einzuräumen, sich als unzureichend und praxisfern erwies. Da bis heute seitens des Bundesministeriums für Finanzen entgegen den seinerzeitigen Zusagen keine weiteren Vorschläge vorliegen, hat die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft nunmehr weitere Lösungsvarianten geboten.

Im einzelnen wurde folgendes vorgeschlagen:

- o Die durch eine Insolvenz des unternehmerischen Warenempfängers uneinbringlich gewordene Forderung des Spediteurs, soweit diese die für den ersteren entrichtete Einfuhrumsatzsteuer betrifft, sollte bei letzterem als Vorsteuer abzugsfähig sein. Dieser als Sondertatbestand des Vorsteuerabzugsrechtes auszugestaltenden Regelung müßte konsequenterweise auch eine Rückgängigmachung der vom zahlungsunfähig gewordenen unternehmerischen Warenempfänger auf Grund der vom Spediteur für ihn erfolgten Entrichtung der Einfuhrumsatzsteuer bereits geltend gemachten Vorsteuer gegenüberstehen. Dem allfälligen Einwand, daß damit eine nicht systemkonforme Sonderregelung im Umsatzsteuerrecht Platz greifen würde, muß entgegengehalten werden, daß der Steuergesetzgeber dort, wo es ihm bisher opportun erschien, sehr schwerwiegende Systembrüche im Umsatzsteuerrecht, wie etwa den Ausschluß des Vorsteuerabzuges im Zusammenhang mit bestimmten betrieblich genutzten Kraftfahrzeugen (PKW und Kombis), als vertretbar und praktikabel hingenommen hat. Nicht einzusehen ist auch, warum der Spediteur bei Zahlungsunfähigkeit des Warenempfängers in bezug auf die von ihm entrichtete Einfuhrumsatzsteuer schlechtergestellt sein soll als jeder andere Unternehmer, der bei Lieferungen oder sonstigen Leistungen an andere Unternehmer im Insolvenzfall von der Bestimmung des § 16 Abs. 3 UStG 1972 Gebrauch machen kann.
- o Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, auf umsatzsteuerlichem Gebiet für uneinbringlich gewordene Forderungen des Spediteurs, die sich auf den Titel der von ihm für den unternehmerischen Warenempfänger bezahlten Einfuhrumsatzsteuer gründen, eine Erstattungsregelung vorzusehen. Die Folgewirkung einer derartigen Erstattung müßte dann in einem Wiederaufleben der Einfuhrumsatzsteuerschuld gegenüber dem zahlungsunfähig ge-

wordenen Warenempfänger bestehen.

- o Sollte diesen Vorschlägen nicht nähergetreten werden, ergäbe sich als weitere Lösungsmöglichkeit ein unbedingter Ankauf der einfuhrumsatzsteuerbezogenen zivilrechtlichen Forderung des Spediteurs gegenüber dem zahlungsunfähigen Importeur durch den Bund. In gesetzestechnischer Hinsicht könnte hier nach dem Vorbild des Garantiegesetzes 1977 i.d.F. des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 338/1981 vorgegangen werden. Eine wesentliche Prämisse dieser Lösung wäre allerdings, daß der Ankauf von derartigen Forderungen nicht auf Klein- und Mittelbetriebe beschränkt bleibt und mit Rücksicht auf die spezielle Natur des Anfalls derartiger Forderungen - nämlich die Entrichtung einer Steuer für Dritte - die vom Bund zu leistenden Entschädigungen (abgesehen von einer echten Bagatellgrenze) nicht durch Mindest- oder Höchstbeträge begrenzt werden dürften. Diese Maßnahme sollte zeitlich befristet werden, bis durch eine entsprechende Zollgesetznovelle das Institut der Solidarschuldnerschaft zugunsten der Spediteure abgeändert wird. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals betont, daß die vorerwähnte von der Zollsektion des Bundesministeriums für Finanzen erwogene und als Eventualität vorzusehende Bevollmächtigung des Spediteurs im Eingangsabgabeverfahren nicht als zielführend akzeptiert werden kann. So ist bei Sammelladungen wegen der Vielzahl der Warenempfänger sowie im Luftfrachtgeschäft wegen der dort gebotenen raschen Abwicklung die Einholung einer Vollmacht vom jeweiligen Warenempfänger durch den Spediteur mangels eines entsprechenden Voravisos der Sendungen nicht praktikabel. Die Außerachtlassung dieser Sachzwänge, nur um die Rechtsstellung des Spediteurs im Eingangsabgabenverfahren zu klären, hätte entweder einen wirtschaftlich ruinösen Warenstau oder gar den Untergang von leicht verderblichen Gütern zur Folge. Darüber hinaus wäre der Spediteur auf Grund

seiner marktmäßig schwachen Stellung gegenüber seinen Auftraggebern meistens nicht in der Lage, eine Bevollmächtigung durchzusetzen.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Steht der Bundesminister für Finanzen nach wie vor zu der von den drei Parlamentsparteien vereinbarten Zielvorstellung, bis Ende 1983 eine akzeptable Lösung zu finden, die das Speditionsgewerbe von seinen berechtigten Insolvenzsorgen befreit ?

- 2) Welche der von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft vorgeschlagenen Lösungsvariante hält das Bundesministerium für Finanzen für am besten durchführbar ?