

VORBLATT

Probleme:

- Zur Bekämpfung des Klimawandels ist Österreich bereits frühzeitig zu Gegensteuerungsmaßnahmen gezwungen, um hohe zukünftige Kosten zu verringern. Die CO₂-Emission ist dabei eine der großen Herausforderungen. Es sind dabei auch im Abgabebereich Anreize zur CO₂-Emissionsreduktion zu setzen.

Ziele und Lösungen:

- Um einen Anreiz zu setzen die CO₂-Emissionen zu senken und die raschere Markteinführung der strengeren Abgasvorschriften nach Euro 5 bzw. Euro 6 zu forcieren, soll die bestehende Normverbrauchsabgabe durch ein Bonus-Malus-System adaptiert werden.
- Für Heizöl extra leicht (gekennzeichnetes Gasöl) und dem entsprechenden Heizstoffen soll eine Spreizung des Steuersatzes abhängig vom Schwefelgehalt analog zur Spreizung bei Benzin und Diesel eingeführt werden.

Alternativen:

- Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

- Die Änderungen in den beiden Abgabengesetzen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

- Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

In den letzten Jahren wurden verstärkt Schritte zur Ökologisierung des Steuersystems gesetzt. Diese betrafen unter anderem die steuerliche Förderung biogener und schwefelfreier Kraftstoffe, die Anhebung der Mineralöl- und Energiesteuersätze und die Anreize zum Einbau von Partikelfiltern bei der Normverbrauchsabgabe.

Mit den vorliegenden Maßnahmen werden diese Schritte konsequent fortgesetzt.

Die Normverbrauchsabgabe, die anlässlich der Anschaffung eines Kraftfahrzeuges zu entrichten ist, hat einen besonders hohen Lenkungseffekt. Um einen verstärkten Lenkungseffekt zur Anschaffung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge zu erreichen, wird die Normverbrauchsabgabe um ein Bonus-Malus System in Abhängigkeit von den Schadstoff- und CO₂-Emissionen ergänzt. Dies führt dazu, dass verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge einen Bonus erhalten, während stark umweltbelastende Kraftfahrzeuge mit einem Malus verteuert werden.

Im Zuge der weiteren Ökologisierung des Mineralölsteuergesetzes wird für gekennzeichnetes Gasöl (sogenanntes Heizöl extra leicht) und dem entsprechende Heizstoffe eine Spreizung des Steuersatzes abhängig vom Schwefelgehalt analog zur Spreizung bei Benzin und Diesel eingeführt. Damit soll für den Einsatz umweltfreundlicher schwefelarmer gekennzeichnete Gasöle und Heizstoffe ein steuerlicher Anreiz geschaffen werden.

Kompetenz

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung beruht auf den Kompetenztatbeständen "Bundesfinanzen, insbesondere öffentliche Abgaben, die ausschließlich oder teilweise für den Bund einzuheben sind;" (Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG).

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich

Durch den Klimawandel infolge hoher Treibhausgasemissionen drohen erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Diese Maßnahmen stellen ein mildes Mittel dar, um diese Kosten zu vermeiden, die kurzfristig höheren Steuereinnahmen sind dabei Ergebnis eines volkswirtschaftlichen Lenkungseffekts. Es sind daher keine negativen Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen

Im Saldo sind bei den vorgeschlagenen Maßnahmen in den Abgabengesetzen keine nennenswerten finanziellen (Folge) Kosten zu erwarten.

Auswirkungen auf das Abgabenaufkommen

- Normverbrauchsabgabengesetz: Die Änderungen führt 2008 zu einem Mehraufkommen von rund 30 Mio. Euro. Mit zunehmender Durchdringung der Neuzulassungen mit Euro 5 und Euro 6 Fahrzeugen und mit Fahrzeugen mit geringerer CO₂-Intensität wird sich das Mehraufkommen sukzessive verringern und in ein Minderaufkommen drehen.
- Mineralölsteuergesetz 1995: Die Änderung führt 2008 zu einem Mehraufkommen von rund 10 Mio. Euro. Danach ist damit zu rechnen, dass schwefelhaltiges Gasöl weitgehend durch schwefelfreies Gasöl substituiert ist und durch den dadurch möglichen Einsatz von modernen und effizienten Brennwertgeräten zukünftig mit einer geringeren Aufkommensdynamik zu rechnen ist.

Von diesen Mehreinnahmen von zusammen zunächst 40 Mio. Euro entfallen als Ertragsanteile auf die Länder im Jahr 2008 rd. 6,6 Mio. Euro bzw. ab dem Jahr 2009 rd. 8,2 Mio. Euro sowie auf die Gemeinden rd. 4,7 Mio. Euro jährlich. Diese Anteile der Länder und Gemeinden wurden bereits auf Basis der Vereinbarung über den Finanzausgleich ab dem Jahr 2008 ermittelt, wo eine Umwandlung der wesentlichen Bedarfszuweisungen und Zweckzuschüsse des Bundes an die Länder und Gemeinden in Ertragsanteile vorgesehen ist.

Gender Mainstreaming – Auswirkungen auf Frauen und Männer

Die Änderungen im vorliegenden Entwurf lassen eine sinnvolle Zuordnung zu Männern und Frauen nicht zu.

Auswirkungen auf Verwaltungslasten für Unternehmen

Es bestehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf die Informationsverpflichtungen der Unternehmen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes)

Zu Z 1 (§ 6a NoVAG 1991)

Zu Abs. 1 und 2:

Der Berechnung der Normverbrauchsabgabe erfolgt nunmehr mittels einer verbrauchabhängigen Komponente und einer Komponente, die die Emissionen berücksichtigt. Fahrzeuge, die geringe CO₂-Emissionen vorweisen, werden einen Bonus erhalten, der bei niedrigen Verbräuchen und niedrigem Anschaffungspreis zur Steuerfreiheit führt.

Beispiel 1:

Anschaffungskosten netto	12 000 €	
Verbrauch	4,1 l Diesel/100 km	
CO ₂ -Emission	107 g/100 km	
		NoVA Steuersatz daher 4,1 minus 2 = 2,1 mal 2 = 4,2
		NoVA 12 000 mal 4% = 480 €
		minus Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 1 <u>300 €</u>
		ergibt Steuer 180 €

Erreicht das Fahrzeug vor dem 1.9.2009 die Emissionsklasse Euro 5 bzw vor dem 1.9.2014 die Emissionsklasse Euro 6, dann wird gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 ein zusätzlicher Bonus in Höhe von maximal 200 € gewährt. Im vorliegenden Beispiel ergibt sich daher eine NoVA in Höhe von Null, das Fahrzeug ist NoVAfrei.

Beispiel 2:

Anschaffungskosten netto	15 000 €	
Verbrauch	4,1 l Diesel/100 km	
CO ₂ -Emission	107 g/100 km	
		NoVA Steuersatz daher 4,1 minus 2 = 2,1 mal 2 = 4,2
		NoVA 30 000 mal 4% = 600 €
		minus Bonus gemäß § 6a Abs. Z 1 <u>300 €</u>
		ergibt Steuer 300 €

Erreicht das Fahrzeug vor dem 1.9.2009 die Emissionsklasse Euro 5 bzw vor dem 1.9.2014 die Emissionsklasse Euro 6, dann wird gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 ein zusätzlicher Bonus in Höhe von maximal 200 € gewährt. Im vorliegenden Beispiel ergibt sich daher eine NoVA in Höhe von 100 €

Für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß wird ab der Grenze von 160 g/km gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 ein Zuschlag eingehoben, der abhängig vom CO₂-Ausstoß ist und 25 € je g/km über der Grenze von 160 g/km beträgt.

Beispiel 3:

Anschaffungskosten netto	30 000 €	
Verbrauch	10,4 l Benzin/100 km	
CO ₂ -Emission	250 g/100 km	
		NoVA Steuersatz daher 10,4 minus 3 = 7,4 mal 2 = 14,8
		NoVA 30 000 mal 15% = 4500 €
		plus Malus gemäß § 6a Abs. 1 Z 2 (90 mal 25 €) <u>2250 €</u>
		ergibt Steuer 6750 €

Erreicht das Fahrzeug vor dem 1.9.2009 die Emissionsklasse Euro 5 bzw vor dem 1.9.2014 die Emissionsklasse Euro 6, dann wird gemäß § 6a Abs. 1 Z 3 ein Bonus in Höhe von maximal 200 € gewährt. Im vorliegenden Beispiel ergibt sich daher in diesem Fall eine NoVA in Höhe von 6.550 €

Beispiel 4:

Anschaffungskosten netto	30 000 €(Hybridauto)	
Verbrauch	4,3 l Benzin/100 km	
CO ₂ -Emission	104 g/100 km	
	NoVA Steuersatz daher 4,3 minus 3 = 1,3 mal 2 = 2,6	
	NoVA = 30 000 mal 3 % =	900 €
	minus Bonus gemäß § 6a Abs. 1 Z 4	<u>500 €</u>
	ergibt Steuer	400 €

Weitere Abschläge oder Zuschläge kommen nicht zur Anwendung.

Zu Abs. 3:

Für Fahrzeuge, für die keine CO₂-Emissionswerte vorliegen, wird in Abhängigkeit von der Motorleistung ab der Grenze von 100 kW ein Zuschlag von 20 €/je Kilowatt erhoben.

Zu Abs. 4:

Unabhängig von den vorgenannten Zu- und Abschlägen wird für mit Dieselmotor angetriebene Fahrzeuge, die die Partikelfiltergrenze von 0,005 g/km überschreiten, ein Zuschlag von 300 €eingehoben.

Zu Art. 2 (Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1995)**Z 1 und 2 (§ 3 Abs. 1 Z 5 und § 3 Abs. 3 MinStG 1995):**

Im Rahmen der Maßnahmen zur Ökologisierung des Steuersystems wurden bereits in der Vergangenheit steuerliche Anreize zum Einsatz umweltfreundlicher Energieträger geschaffen. Zu diesen Maßnahmen zählt insbesondere die Besteuerung von Treibstoffen und Heizölen nach deren Schwefelgehalt.

Auch für steuerbegünstigtes gekennzeichnetes Gasöl (sogenanntes Heizöl extra leicht) sollen in Abhängigkeit von dessen Schwefelgehalt unterschiedliche Steuersätze Anwendung finden. Die Steuersätze für Heizstoffe (§ 3 Abs. 3) sollen entsprechend angepasst werden. Die Steuersatzdifferenz zwischen schwefelarmen und schwefelhaltigen Produkten beträgt 3 Cent/l.

Die Mineralölsteuermehreinnahmen aus der Anhebung der Steuersätze für andere als schwefelarme Waren dürften vernachlässigbar sein, da zu erwarten ist, dass Produkte mit höherem Schwefelgehalt sehr rasch durch schwefelarme Produkte ersetzt werden.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Artikel 1 (Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes)

§ 6a. (1) Die gemäß § 6 Abs. 2 ff errechnete Steuer ändert sich auf Grund der folgenden Regelungen:

1. Für Fahrzeuge, deren Ausstoß an CO₂ geringer als 120 g/km ist, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 300 Euro.
2. Für Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoß größer als 160 g/km ist, erhöht sich die Steuerschuld für den die Grenze von 160 g/km übersteigenden CO₂-Ausstoß um 25 Euro je g/km.
3. Für Fahrzeuge, die vor dem 1. September 2009 die Schadstoffgrenzwerte der Tabelle 1 des Anhanges I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20. Juni 2007 (Euro-5-Emissionsgrenzwerte) einhalten und für Fahrzeuge, die zwischen dem 1. September 2009 und dem 31. August 2012 die Schadstoffgrenzwerte der Tabelle 2 des Anhanges I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20. Juni 2007 (Euro-6-Emissionsgrenzwerte) einhalten, vermindert sich die Steuerschuld um höchstens 200 Euro.
4. Für Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antriebsmotor (Hybridantrieb, Verwendung von Kraftstoff der Spezifikation E 85, von Erdgas, Flüssiggas oder Wasserstoff) vermindert sich unabhängig vom Abgasverhalten gemäß Z 1 bis 3 die Steuerschuld bis zum Ablauf des 31. August 2012 um höchstens 500 Euro.

(2) Die Summe der Steuerverminderungen gemäß Abs. 1 darf den Betrag von 500 Euro nicht übersteigen. Die Berechnung kann zu keiner Gutschrift an Steuer führen.

(3) Bei Fahrzeugen im Sinne des § 2 Z 2, für die kein CO₂-Emissionswert vorliegt, erhöht sich die Steuer für die die Grenze von 100 Kilowatt übersteigende Leistung um 20 Euro je Kilowatt.

(4) Für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Z 2, die mit Dieselmotoren angetrieben werden und bei denen die partikelförmigen Luftverunreinigungen mehr als 0,005 g/km betragen, erhöht sich die nach § 6 berechnete Steuer um 300 Euro.

§ 15. (1) bis (9) ...

§ 15. (1) bis (9) ...

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

(10) § 6 in der Fassung des BGBl. I Nr. xxx/200x und § 6a sind auf Vorgänge nach dem 29. Februar 2008 anzuwenden. § 14a tritt mit Ablauf des 29. Februar 2008 außer Kraft.

Artikel 2 (Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1995)

§ 3. Abs. 1 Z 1. bis 4. ...

5. für 1 000 l gekennzeichnetes Gasöl (§ 9) 98 €

6. bis 9. ...

(1a) bis (2) ...

(3) Die Mineralölsteuer für Heizstoffe beträgt 98 € für 1 000 l.

(4) ...

§ 3. Abs. 1 Z 1. bis 4. ...

5. für 1 000 l gekennzeichnetes Gasöl (§ 9)

a) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 98 Euro;

b) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg 128 Euro;

6. bis 9. ...

(1a) bis (2) ...

(3) Die Mineralölsteuer für Heizstoffe beträgt für 1 000 l

a) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 98 Euro;

b) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg 128 Euro.

(4) ...

§ 64j. (1) § 3 Abs. 1 Z 5 und § 3 Abs. 3 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/200x treten mit 1. Juli 2008 in Kraft.

(2) § 3 Abs. 1 Z 5 und § 3 Abs. 3 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2007 sind weiterhin auf Waren anzuwenden, für welche die Steuerschuld vor dem 1. Juli 2008 entstanden ist.