

Stellungnahme des ÖAMTC zu dem Entwurf

des Bundesgesetzes, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das EU-Quellensteuergesetz, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umgründungssteuergesetz, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Gebührengesetz 1957, das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, das Mineralölsteuergesetz 1995, das Normverbrauchsabgabengesetz, die Bundesabgabenordnung, das Abgabenverwaltungsorganisationsgesetz, das EG-Amtshilfegesetz und das Zollrechts-Durchführungsgesetz geändert werden –

Budgetbegleitgesetz 2007 (BBG 2007)

A. Allgemeines:

Aus Sicht der Kraftfahrer ist der vorliegende Entwurf zum Budgetbegleitgesetz 2007 in den Bereichen Kfz-Steuer- und Mineralölsteuergesetz von Bedeutung:

Der ÖAMTC sieht in der Senkung der Kfz-Steuer für Lkw eine einseitige Begünstigung des Schwerverkehrs, da die als Ausgleich vorgesehene Erhöhung der Lkw-Mauttarife einerseits nicht zum selben Zeitpunkt wie das Inkrafttreten der Kfz-Steuersenkung vorgenommen werden kann und andererseits im Budgetbegleitgesetz gar nicht berührt wird. Der ÖAMTC fordert, dass so rasch wie möglich alle notwendigen Maßnahmen gesetzt werden, um eine baldige Umsetzung der Tarifreform der Lkw-Maut zu bewirken, insbesondere die erforderliche EU-Notifikation zu beschleunigen. Daher werden Anpassungen zugunsten des privaten Pkw-Verkehrs gefordert.

Die Anhebung der Mineralölsteuer, die einschließlich der Umsatzsteuer eine Kraftstoffverteuerung von 1,2 bzw 3,6 Cent bewirkt, kann der ÖAMTC nicht widerspruchslos hinnehmen. Immerhin sind schon jetzt die allgemeine Steuer- und Abgabenquote für die Österreicher sehr hoch. Eine weitere Massenbesteuerung würde diese Quote nur noch weiter wachsen lassen. Daher werden auch hier Ausgleichsmaßnahmen gefordert.

Überdies verlangt der ÖAMTC die Wiedereinführung der Zweckwidmung für wesentliche Teile der Einnahmen aus der Mineralölsteuer für Maßnahmen des Straßenbaus bzw der Straßenerhaltung.

Die Änderung des Normverbrauchabgabengesetzes in den zur Diskussion gestellten Punkten erscheint aus Sicht des Kraftfahrers unerheblich. Daher wird zu letzterem Punkt keine Stellungnahme abgegeben.

Im Teil C dieser Stellungnahme werden weitergehende Vorschläge für budgetwirksame Maßnahmen im privaten Kfz-Verkehr vorgelegt, einerseits im Bereich der Gebühren für die Kfz-Zulassung, andererseits bei der Ausstellung von Führerscheinen, die aus gesundheitlichen Gründen befristet sind.

B. Besonderer Teil:

1. Art X7 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992)

Wie unter Punkt 2. (Änderung des MÖStG) ausgeführt wird, soll die durch die MÖSt-Erhöhung bewirkte Mehrbelastung des Schwerverkehrs durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer ausgeglichen werden. Naturgemäß erhebt der ÖAMTC gegen diese beabsichtigte Maßnahme **keinen Einwand**. In Hinblick darauf, dass damit den Frächtern ein starker steuerlicher Anreiz geboten wird, um von weiteren „Ausflaggungen“ Abstand zu nehmen, steht der ÖAMTC den damit verbundenen Überlegungen grundsätzlich positiv gegenüber.

Der ÖAMTC bezweifelt, dass die nach wie vor bestehende Angabe von Höchstsätzen, die ursprünglich identisch mit jenen Sätzen waren, die sich nach der gesamtgewichtabhängigen Steuerberechnung für Kfz mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 38 Tonnen, also dem oberen Gewichtslimit, ergeben hatten, heute noch zweckmäßig ist. Zumindest sollten die Höchstsätze den jeweils gem KFG festgelegten höchstzulässigen Gesamtgewichte angepasst werden.

Es sei **aber** auch daran erinnert, dass die als finanzieller Ausgleich dafür angestrebte Erhöhung der Lkw-Mauttarife um vier Cent pro Kilometer bisher bei der EU-Kommission noch nicht angemeldet wurde. Der ÖAMTC gibt hier zu bedenken, dass die lange Vorlaufzeit für das Genehmigungsverfahren bei den EU-Behörden dazu führen könnte, dass der Asfinag bzw dem Fiskus ein täglicher **Einnahmentfall von rund 280.000 Euro droht**.

2. Art X8 (Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1995)

Der **ÖAMTC wiederholt** an dieser Stelle seine mehrfach bereits öffentlich vorgetragene **Kritik** an der geplanten Anhebung der Mineralölsteuersätze im Ausmaß von 1 Cent pro Liter Benzin und 3 Cent pro Liter Diesel.

Der ÖAMTC weist eine derartige weitere Belastung entschieden zurück, die sich in erster Linie zu Lasten der privaten Konsumenten auswirken wird, weil für den gewerblichen Güterverkehr Ausgleichsmaßnahmen auf dem Gebiet des Kfz-Steuer-Gesetzes (s. Punkt 1.) ergriffen werden sollen.

In den letzten Jahren wurden die **privaten Pkw-Benutzer** mehrfach **finanziell benachteiligt**: Seit 1999 sind die laufenden Kosten (Kraftstoffkosten, Vignette und motorbezogene Versicherungssteuer) eines durchschnittlichen privat genutzten Kraftfahrzeuges bereits um rund 40% (Benzin) bzw. sogar rund 60% (Diesel) gestiegen. Vielfahrer wie etwa Pendler, die auf das Kraftfahrzeug angewiesen sind, haben daher seit längerer Zeit eine spürbare Belastung zu tragen, die künftig offenbar noch weiter verstärkt werden soll.

Das dieser Novelle zugrunde liegende Regierungsprogramm kündigte an, dass die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer wieder **ihrem eigentlichen Zweck**, der Straßeninfrastruktur im Wege der Asfinag zur Verfügung gestellt werden sollen.

Der nunmehr vorliegende Gesetzesentwurf enthält aber keinerlei Anhaltspunkte für die Einlösung dieses durchaus als öffentliches Versprechen zu wertenden Programms. Der ÖAMTC fordert hingegen angesichts der knappen Finanzlage sowohl der Asfinag als auch der regionalen öffentlichen Straßenerhalter wie Länder und Gemeinden, dass ein erheblicher Teil der MÖSt-Einnahmen (und nicht nur die Mehreinnahmen aus der geplanten Erhöhung) für den Straßenbau gesetzlich zweckgewidmet werden.

C. Weitere Vorschläge des ÖAMTC:

1. Ausgleich für Belastungen, Kilometergeld

Um den in Abschnitt B 2 genannten Belastungen entgegen zu wirken, sollten nun endlich die bereits seit Langem geforderten Entlastungsmaßnahmen für Pkw-Fahrer vorgenommen werden.

Konkret sollte in den einschlägigen Vorschriften das so genannte „amtliche“ Kilometergeld auf 45 Cent erhöht werden.

Weiters fordert der ÖAMTC, dass die Pendlerpauschale um vorerst 10 Prozent erhöht wird und in weiterer Folge Gegenstand einer grundlegenden Strukturreform werden sollte. Auch der allgemeine Verkehrsabsetzbetrag muss um mindestens um 10 Prozent angehoben werden.

2. Änderung des § 14 Tarifpost 15 Gebührengesetz (Entfall bzw Zweckwidmung der Kfz-Zulassungsgebühr)

Gemäß § 14 Tarifpost 15 sind Bescheinigungen, die von einer Zulassungsstelle aus Anlass der Zulassung zum Verkehr ausgestellt werden, Gebühren in Höhe von €109,- zu bezahlen (für die erteilte Bewilligung von Überstellungsfahrten € 76,-). Diesen Gebühren stehen keine Leistungen seitens des Staates gegenüber. Sie sind auch nicht von fahrzeugspezifischen Parametern abhängig.

Der ÖAMTC hat schon aus Anlass der Privatisierung der Zulassung die Beibehaltung der Gebühren kritisiert und verlangt, diese leistungslosen Abgaben zu beseitigen.

Nunmehr würde sich in Anbetracht der laufenden Diskussionen über CO₂-Belastung von Kraftfahrzeugen und Emissionswerten auch eine Alternative anbieten, nämlich die Gebühr zu einer emissionsabhängigen Abgabe zu ändern. Einfacher wäre es allerdings, diese Thematik im Zusammenhang mit einer allfälligen - jedenfalls im Ergebnis aufkommensneutralen - Spreizung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) aufzugreifen, um dem Konsumenten einen weiteren Anreiz zu verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu bieten. Der ÖAMTC ist gerne bereit, an der Erarbeitung von geeigneten Steuermodellen mitzuwirken.

3. Änderung des § 14 Tarifpost 16 GebührenG (Entfall bzw Senkung der Gebühr zur Neuausstellung befristeter Führerscheine)

Gebühren für die Verlängerung befristeter Lenkberechtigungen:

Derzeit ist auf Grundlage von § 14 Tarifpost 16 Gebührengesetz die Ausstellung eines neuen Führerscheines aufgrund der Verlängerung einer befristeten Lenkberechtigung mit einer Gebühr von €45,- belastet. Ausgenommen von dieser Gebührenpflicht sind – abgesehen von Kostenbeiträgen für die Dokumentenerstellung – Verlängerungen von Lenkberechtigungen für die Klassen C und D gem § 20 Abs 4 bzw § 21 Abs 2 FSG.

Zahlreiche Besitzer von Lenkberechtigungen beklagen sich regelmäßig beim ÖAMTC darüber, dass sie mit diesen Gebühren belastet werden, obwohl kein nennenswerter Aufwand auf Behördenseite zu leisten ist. Vor allem wenn aufgrund der Notwendigkeit zu regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen relativ kurze Befristungen angeordnet werden, fallen diese Gebühren relativ häufig an. Zu diesen Kosten kommen oft noch erhebliche Aufwendungen, die für Facharztgutachten udgl aufzuwenden sind.

Der ÖAMTC wiederholt daher seine schon aus Anlass der jüngsten Novellen zu Führerscheingesetz erhobene Forderung, diese Gebühr – so wie der bei der Befristung der Führerscheine für die Klassen C und D – gänzlich abzuschaffen. Sollte dies in absehbarer Zeit nicht möglich sein, weil hierfür eine Änderung des FSG erforderlich ist, sollten die Gebührenbestimmungen im Gebührengesetz aber zumindest aber auf ein solches Maß gesenkt werden, dass sie sozial verträglich sind.

Mag. Martin Hoffer
Mag. Elisabeth Brugger-Brandau
ÖAMTC-Verkehr und Konsumentenschutz

Wien, im März 2007