

RECHTS- UND PARLAMENTSDIENST

Sektion I



lebensministerium.at

Präsidium des Nationalrats
Parlament

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, am 26.02.2007

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom

Unsere Geschäftszahl

Sachbearbeiter(in)/Klappe

BMLFUW-
LE.4.1.2/0004-I/1/2007

Prichenfried/2144
Sabine.Prichenfried@bmlfuv.gv.at

**Budgetbegleitgesetz 2007/Abgabenänderungsgesetz 2007;
Stellungnahme des BMLFUW**

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt in der Anlage seine Stellungnahme zum Entwurf des Abgabenänderungsgesetzes 2007 zur gefälligen Kenntnisnahme.

Beilage

Für den Bundesminister:

Prichenfried

(elektronisch gefertigt)





RECHTS- UND PARLAMENTSDIENST

Sektion I

lebensministerium.at

Bundesministerium für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8

1015 Wien

26.02.2007

Wien, am

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom
010000/0007-VI/1/2007

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
LE.4.1.2/0004-I/1/2007

Sachbearbeiter(in)/Klappe
Prichenfried/2144
Sabine.Prichenfried@bmlfuw.gv.at

**Budgetbegleitgesetz 2007/Abgabenänderungsgesetz 2007;
Stellungnahme des BMLFUW**

Seitens des BMLFUW wird folgende Stellungnahme zum Entwurf des Abgabenänderungsgesetzes 2007 abgegeben:

Zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1995:

Die im Regierungsprogramm formulierte Forderung verlangt nach einer wesentlichen Änderung der verwendeten Antriebs- und Kraftstofftechnologien im Pkw-Bereich insbesondere die aufkommensneutrale Steigerung der alternativen Kraftstoffe im Verkehrssektor auf 10% bis 2010, auf 20% bis 2020 sowie die aufkommensneutrale Schaffung einer Methan-Kraftstoffsorte mit mindestens 20% Biomethananteil bis 2010.

Seitens des BMLFUW wird daher um die Aufnahme folgender Anpassungen ersucht:

- Aufnahme eines Kraftstoffs Bio-CNG in das Mineralölsteuergesetz mit gänzlicher Befreiung von Mineralölsteuer und Erdgasabgabe
- Aufnahme von Biogas und Bio-CNG im Verzeichnis der dem Umsatzsteuersatz von 10% unterliegenden Gegenstände (§10 Abs. 2 Z 1 lit. a UStG 1994 – analog Holz)



- Langfristige Beibehaltung der bestehenden – steuerlich günstigen – Situation für Erdgas als Kraftstoff

Die längerfristige Sicherstellung der Rahmenbedingungen ist zumindest bis zum Erreichen eines Bestandes von rund 100 000 erdgasbetriebenen Fahrzeugen erforderlich und würde die Umweltbilanz des Straßenverkehrs erheblich verbessern. Das wesentlichste Argument für den Einsatz von Biogas und Bio-CNG im Straßenverkehr ist jedoch die Effizienz dieser Systeme. Die Inangriffnahme dieser Maßnahmen ist jetzt erforderlich, damit rasch mit der Realisierung von Biogasprojekten samt Aufbereitung des Biogases auf Erdgasqualität begonnen werden kann und Bio-CNG als neue Kraftstoffsorte in den Markt eingeführt werden kann.

Zu Z 7 (§ 7a Abs. 3) und Z 11 (§ 64i):

Durch die Erhöhung des Mineralölsteuersatzes für Gasöl ergibt sich auch ein Anpassungsbedarf beim Vergütungssatz für Agrardiesel. Die Einführung der neuen Sätze mit 01.07.2007 bewirkt für das Vergütungsjahr 2007 einen Mischsatz bei der Agrardieselvergütung. Es wird daher angeregt, zur Verdeutlichung des für das Jahr 2007 geltenden Satzes diesen sowie die Berechnungsmethode ausdrücklich in den Erläuterungen anzuführen:

„Zu Z 7 und 11 (§ 7a Abs. 3 und § 64i MinStG 1995):

Für das Jahr 2007 soll sich die Vergütung für Agrardiesel aus dem arithmetischen Mittel von 0,199 und 0,229 Euro errechnen, sodass sich für dieses Jahr ein Vergütungssatz von 0,214 Euro ergeben wird.“

Zu Z 10 (§ 26 Abs. 3 Z 1):

Mit dem ggstl. Entwurf werden die bisher in § 26 Abs. 3 Z 1 vorgesehenen Ausnahmen zugunsten der Herstellung des Gemisches vom Verbraucher bzw. bei der Abgabe an den Verbraucher gestrichen. Die vorgeschlagene Formulierung würde daher bewirken, dass diese Tätigkeiten als Mineralölsteuerherstellung gelten.

Bei der Verwendung von Pflanzenöl als Treibstoff ist im Winterhalbjahr aber eine Mischung mit fossilem Diesel (30%) erforderlich, um die Wintertauglichkeit zu gewährleisten. Aus umweltpolitischer Sicht ist die Änderung des § 26 Abs. 3 Z1 problematisch, da hinsichtlich der Erreichung der Ziele der Kraftstoffverordnung, einer Substitution von Diesel und Benzin mit 5,75% Biokraftstoffen 2008, ein vermehrter Einsatz von Biodiesel in reiner Form bzw. in höheren Beimischungsanteilen bei Flotten wie z.B. Frächtern wünschenswert wäre. Durch die vorgeschla-

gene Gesetzesänderung müssen Frächter, die höhere Anteile an Biodiesel zu Diesel beimischen wollen und die den Vorteil der Befreiung von Biodiesel von der Mineralölsteuer auch weiterhin nutzen wollen, zwei Tanks zur Vorratshaltung (getrennt für fossilen Diesel und Biodiesel) haben. Die beiden Kraftstoffe dürfen erst über eine Mischanlage bei der Betankung beim Tankvorgang ins Fahrzeug gemischt werden oder separat in den Tank gefüllt werden.

Diese Regelung erschwert den Einsatz von höheren Beimischraten von Biodiesel, da die Investitionen für einen weiteren Tank bzw. eine Mischanlage getätigt werden müssen. Demnach ist damit zu rechnen, dass es zu einem Rückgang des Einsatzes von Biodiesel in Form erhöhter Beimischraten kommt, der die Zielerreichung der Kraftstoffverordnung deutlich erschweren wird.

Um den aus auch aus Klimaschutzgründen sinnvollen Einsatz von Pflanzenöl als Treibstoff im weiterhin zu gewährleisten, sollte daher die bisherige Ausnahmeregelung beibehalten werden.

Zur Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes:

Eine beschleunigte Marktdurchdringung sauberer und sehr verbrauchsarmer Pkw ist umweltpolitisch sinnvoll und kann - wie der Steuerbonus für DPF erfolgreich gezeigt hat - durch steuerliche Anreizsysteme begünstigt werden.

Es wäre daher umweltpolitisch höchst sinnvoll, die NoVA auf die neue EU Abgasstufe Euro 5 und 120gCO₂/km und damit auf die EU Definition für saubere und sehr verbrauchsarme Pkw (sog. „Light-Duty Environmentally Enhanced Vehicles“: LEEV-Fahrzeuge)¹ auszurichten und damit einen fiskalischen Anreiz zur beschleunigten Marktdurchdringung von sauberen, sehr verbrauchsarmen Fahrzeugen zu setzen.

Im Sinne der geforderten Aufkommensneutralität böte sich an, die bestehende Spreizung zwischen Bonus und Malus für Diesel Pkw mit/ohne DPF leicht in Richtung Malus zu verschieben (Bonus-Reduzierung um 100 €, Malus- Erhöhung um 100 €), um mit den erzielten Mehreinnahmen einen attraktiven Steuerbonus von bis zu 500 € für saubere und gleichzeitig sehr verbrauchsarme Pkw (CO₂-Emissionen < 120gCO₂/km) anbieten zu können.

Fahrzeuge, die nur noch die aktuellen Euro 4 Normen, zwar mit einem Dieselpartikelfilter aus-

¹ LEEV-Definition gemäß EK KOM (2007)19 eng.

gerüstet, erfüllen, würden einen geringeren Steuerbonus als bisher und Diesel-Pkw der Euro 4 Norm ohne Partikelfilter einen höheren Malus erhalten.

Zur Nutzung der NoVA als fiskalisches Anreizinstrument für umweltfreundliche Fahrzeuge wird daher im Detail Folgendes vorgeschlagen:

1. NoVA-Bonus/Malus-Spreizung für neue Diesel-Pkw und Bonus für saubere, sehr verbrauchsarme LEEV Diesel-Pkw:

- Erhöhung des Malus (bei 1,5% der Bemessungsgrundlage) von derzeit 300 € auf max. 400 € für Pkw der Euro 4 Norm ohne DPF,
- Absenkung des Steuer-Bonus von derzeit 300 € auf 200 € für Pkw der Euro 4 Norm mit DPF

Aus dieser Differenzierung können saubere und sehr verbrauchsarme Fahrzeuge, die sowohl die ab 2009 gültigen Euro 5 Abgasstandards für Partikel PM und Stickoxide NOx als auch den EU-Zielwert für die CO₂-Emissionen neuer Pkw von 120 g CO₂/km einhalten (dh LEEV-Pkw mit Diesel- und Otto-Antrieb, inkl. Hybridfahrzeuge und Erdgas/Biogas und E85 Fahrzeuge) mit einem Bonus gefördert werden; dies soll in zwei Phase erfolgen:

- Gestaffelter, NoVA-abhängiger Steuer-Bonus von mindestens 200 € bis max. xxx € für LEEV Diesel-Pkw der Euro 5 Norm (PM <0,005g/km; NOx <0,180g/km; THC+NOx <0,230g/km) und mit einer CO₂-Emission von höchstens 120 gCO₂/km.

2. Bonus für saubere, sehr verbrauchsarme LEEV Otto-Pkw und Pkw mit Erdgas/Biogas-, Ethanol(E85)-Antrieb bzw. Hybridfahrzeuge:

- Gestaffelter, NoVA-abhängiger Steuer-Bonus von mindestens 200 € bis max. xxx € für Otto LEEV-Pkw der Euro 5 Norm (PM <0,005g/km; NOx <0,060g/km; HC <0,100) und mit einer CO₂-Emission von höchstens 120 gCO₂/km.
- Bonus von 500 € für Pkw, die mit Methangas- oder Ethanolkraftstoff oder Benzin/Ethanol-Kraftstoffgemisch betrieben werden.

Als Laufzeit wird der Zeitraum vom 01. Juli 2007 bis 30. Juni 2009 vorgeschlagen .

Zu erwartende positive umweltpolitische Effekte:

- Das vorgeschlagene steuerliche Anreizsystem ist ein Beitrag zur Umsetzung des Regierungsprogramms und des dort enthaltenen Ziels (5% der neu zugelassenen Pkw bis 2010

mit alternativen Antrieben wie z.B. Hybrid, Gas, E85 zu erreichen).

- Es ist ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung des Aktionsprogramms BMLFUW-ÖMV zur Forcierung von Erd/Biogas als Kraftstoff und E85;
- Es trägt zur Stimulierung des Marktes für alternative Antriebe (insbesondere mit Methan-gas, Ethanol (E85) und Flexi-Fuel (Benzin-Gas/Ethanol) und Hybridantrieb) bei, wie sie von Firmen wie Opel, Ford, Volvo, Citroen, Mercedes, VW und Fiat bereits vereinzelt angebo-ten werden, und leistet damit einen Beitrag zum Kyoto-Ziel.
- Zusätzlich stimuliert es den Kaufs von sehr verbrauchsarmen konventionellen Benzin- und Diesel-Pkw bis 120gCO₂/km, und trägt damit ebenfalls zum Kyoto Ziel bei.
- Der oben dargestellte Vorschlag stellt eine wichtige Mitvoraussetzung für das Erreichen des Ziels des Regierungsprogramms, den Anteil der alternativen Kraftstoffe auf 10% 2010 und 20% 2020 zu erhöhen, dar.

Seitens des BMLFUW wird daher angeregt, den beiliegenden Formulierungsvorschlag (Anhang) in das Normverbrauchsabgabegesetz aufzunehmen.

Die Stellungnahme wurde dem Präsidium des Nationalrats zur Kenntnis übermittelt.

Für den Bundesminister:

Prichenfried

(elektronisch gefertigt)

Anhang 1

„Fahrzeuge mit fortschrittlichem Abgasverhalten

§14a. (1) Für Fahrzeuge im Sinne von § 2 Z 2, die mit Dieselmotoren angetrieben werden, gilt Folgendes:

1. Die Steuerschuld erhöht sich zwischen dem **1. Juli 2007 und 30. Juni 2009**, um 1,5% der Bemessungsgrundlage, höchstens um **400 Euro**, wenn das Fahrzeug eine partikelförmige Luftverunreinigung von mehr als 0,005 g/km aufweist.
2. Die Steuerschuld vermindert sich zwischen **1. Juli 2007 und 30. Juni 2009**, um **200 Euro**, wenn das Fahrzeug eine partikelförmige Luftverunreinigung von höchstens 0,005 g/km aufweist.
3. Die Steuerschuld vermindert sich zwischen **1. Juli 2007 und 30. Juni 2009**, um mindestens **200 Euro (Varianten bis max. XXX€)**, wenn das Fahrzeug eine partikelförmige Luftverunreinigung von höchstens 0,005 g/km und eine Stickoxidemission von höchstens 0,180 g/km, die Summe der Stickoxid- und der Kohlenwasserstoffemissionen von höchstens 0,230 g/km und einen CO₂-Ausstoß von höchstens 120 g/km aufweist.²

§14b. (1) Für Fahrzeuge im Sinne von § 2 Z 2, die mit Ottomotoren angetrieben werden, gilt Folgendes:

1. Die Steuerschuld vermindert sich zwischen **1. Juli 2007 und 30. Juni 2009**, um mindestens **200 Euro (Varianten bis max. XXX€)**, wenn das Fahrzeug eine partikelförmige Luftverunreinigung von höchstens 0,005 g/km, eine Stickoxidemission von höchstens 0,060 g/km, eine Gesamt-Kohlenwasserstoffemission von höchstens 0,100 g/km und einen CO₂-Ausstoß von höchstens 120 g/km aufweist.²
2. Die Steuerschuld vermindert sich zwischen **1. Juli 2007 und 30. Juni 2009** für Fahrzeuge, die entweder monovalent oder bivalent mit Methangas, Ethanolkraftstoff oder mit Ethanol - Benzingemisch betrieben werden, um **500 Euro**, wenn das Fahrzeug eine partikelförmige Luftverunreinigung von höchstens 0,005 g/km, eine Stickoxidemission von höchstens 0,060 g/km und eine Gesamt-Kohlenwasserstoffemission von höchstens 0,100 g/km aufweist.

² LEEV-Definition gemäß EK KOM (2007)19 eng.

EU Hintergrund

Die künftigen Abgasnormen (Euro 5 und 6 Normen) für leichte Kfz (Pkw und leichte Diesel-Pkw) wurden vom EP erst kürzlich am 12. Dezember 2006 beschlossen und werden aber erst ab 1. September 2009 wirksam. Damit wird es möglich, den Ankauf von Pkw und LNF, welche die künftigen Euro 5 Abgasnormen erfüllen mit steuerlichen Anreizsystemen zu fördern.

Andere saubere oder verbrauchsarme Fahrzeuge, wie Erdgas-/Biogasfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Alternativantrieben (wie Hybridfahrzeuge) werden durch die bestehende NoVA- Bonus/Malus-Regelung nicht erfasst. Damit fehlt ein wichtiges von der Öffentlichkeit und den Herstellern gefordertes Anreizsystem für diese umweltfreundlichen Fahrzeuge. Eine Definition für besonders umweltfreundliche leichte Kfz steht seit Februar 2007 mit der EK Mitteilung zur CO₂-Strategie für Pkw zur Verfügung und wird von der EK für steuerliche Anreize empfohlen (EK KOM (2007)19):

*„...ein umweltfreundliches leichtes Nutzfahrzeug (**Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle - LEEV**) [sollte] als ein Fahrzeug definiert werden, das sowohl die in den einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Schadstoffemissionsgrenzwerte der nächsten Stufe erfüllt als auch bei den CO₂-Emissionen unter einem bestimmten Niveau bleibt. Dieses Niveau sollte zurzeit das Gemeinschaftsziel von 120 g CO₂/km sein.“*

Gemäß der LEEV-Definition wären dies solche Fahrzeuge, die bereits die Euro 5 Normen vorzeitig erfüllen und zusätzlich sehr verbrauchsarm sind, dh deren CO₂-Emissionen höchstens 120 g CO₂/km betragen.

Diese LEEV Definition wird derzeit nur von einzelnen am Markt erhältlichen sauberen, sehr verbrauchsarmen Fahrzeugen, wie Erdgas/Biogas/E85-Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Otto-/Dieselelektrischen Antrieben (Hybridfahrzeuge) erfüllt. Ein Anreizsystem über eine differenzierte Bonus/Malus-Regelung der NoVA wäre notwendig, um eine beschleunigte Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge zu erreichen.