

Frau
Mag. Bernadette M. Gierlinger
Bundesministerium für Finanzen
BMF – vi7a
Hintere Zollamtstraße 2b
1030 Wien

Wien, 05. September 2008
R/RH/Pa 800
Telefon 216 DW
Telefax 281 DW
e-mail: recht@arboe.at

GZ: BMF-010000/0046-VI/A/2008
Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 geändert wird (KfzStG-Novelle 2008)

Sehr geehrte Frau Mag. Gierlinger!

Der ARBÖ bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 geändert wird (KfzStG-Novelle 2008).

Der ARBÖ stimmt mit dem Bundesministerium für Finanzen dahingehend überein, dass, wie in den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes ausgeführt wird, durch Anhebung der Maut und die hohen Preise für Treibstoffe die Kosten für heimische Kraftfahrzeuge gestiegen sind.

Der ARBÖ erlaubt sich jedoch in diesem Zusammenhang anzumerken, dass aus den oben genannten Gründen insbesondere aber auch die Kosten für Kraftfahrzeuge gestiegen sind, die lediglich der Personenbeförderung oder der Personen- und der Güterbeförderung dienen und keine LKW sind.

Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum eine Steuererleichterung, wie dies im vorliegenden Gesetzesentwurf vorgesehen ist, nur einer bestimmten Gruppe, nämlich jener der österr. Frächter zugute kommen soll, noch dazu wo ja gerade diese Gruppe die höheren Treibstoffkosten an die Konsumenten weitergibt und es dadurch bereits am heimischen Markt zu erheblichen Preissteigerungen für Konsumenten gekommen ist.

In diesem Zusammenhang weist der ARBÖ darauf hin, dass der Großteil der österr. Frächter durch Anhebung der Maut nur geringfügig betroffen ist, zumal 80 % des betroffenen, heimischen Frachtverkehrs im innerstädtischen Verkehr stattfindet und somit von der Anhebung der Maut gar nicht erst betroffen ist.

Nicht nachvollziehbar ist auch die niedrigere Besteuerung für luftgefederte LKW gemäß dem gegenständlichen Entwurf, zumal das Argument, dass Luftfederungen für die Straße schonender seien, nicht haltbar ist.

Gerade diese Art von Federung weist in Folge der erforderlichen, elektronischen Steuerung eine erhöhte Fehleranfälligkeit auf. Fällt die elektronische Steuerung aus, besteht die Möglichkeit, dass das Fahrzeug fahrtauglich bleibt, jedoch die Belastung für die Straße in Folge der eingeschränkten Funktionsfähigkeit der Federung dann umso größer ist.

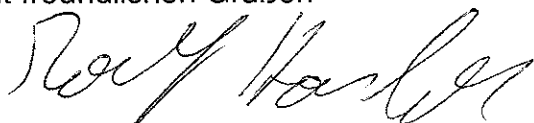
Die angedachte steuerliche Entlastung für die österr. Frächter scheint auch schon alleine aus der Tatsache äußerst fraglich, dass die von LKW verursachten Schäden auf den heimischen Straßen, sowie die von diesen verursachten Schadstoffemissionen und Lärmemissionen nicht einmal ansatzweise mit den realen Kosten berücksichtigt werden und auch nicht mit entsprechenden steuerlichen Lenkungsmaßnahmen entgegengewirkt wird.

Der ARBÖ fordert daher, dass auf Grund der bereits oben angeführten Gründe wie insbesondere die hohen Preise für Treibstoffe am heimischen Markt aber auch die Anhebung der Maut nicht nur die österreichischen Frächter steuerlich entlastet werden, sondern auch die österreichischen Autofahrer.

Seitens des ARBÖ wird daher der vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 geändert wird (KfzStG-Novelle 2008) abgelehnt.

Anstelle der im vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 geändert wird (KfzStG-Novelle 2008) geplanten Maßnahme fordert der ARBÖ eine generelle Senkung der Mineralölsteuer.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ralf Hasler
Leiter Referat Recht