

12394/J XXIV. GP

Eingelangt am 06.07.2012

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde an die
Bundesministerin für Finanzen

betreffend Steuergerechtigkeit bei Fiskal-Lkw, Firmenwagen & Co

Die Angemessenheit der steuerlichen Behandlung von Firmenwagen und sogenannten „Fiskal-Lkw“ ist seit längerem Thema der politischen und medial-öffentlichen Debatte. Sowohl die Höhe der steuerlichen Begünstigungen – zB bei Firmenwagen von einem renommierten dänischen Beratungsinstitut in einer EU-Studie auf europarekord-verdächtige 1,6 Mrd Euro pro Jahr geschätzt – als auch fehlende ökologische oder klimapolitische Kriterien für diese Steuerbegünstigungen sind dabei Diskussionspunkte.

In Auseinandersetzung mit den diesbezüglichen Anregungen und Verbesserungsvorschlägen zB der Grünen (vgl. u.a. die Anfrage 9061/J XXIV.GP) ließen Sie bereits Offenheit für die nötigen Veränderungen und Weiterentwicklungen in einigen Bereichen erkennen.

Medienberichte – zuletzt „Tricks bei Firmenautos bringen den Fiskus um Millionen Euro“ in der Tageszeitung „Salzburger Nachrichten“ vom 28.6.2012, der auch auf weitere überdenkenswerte steuerliche Zuckerln im Kfz-Bereich hinweist – unterstreichen regelmäßig den einigermaßen dringlichen Handlungsbedarf. Selbst der Bundes-Gremialvorsteher des Fahrzeughandels in der WKÖ, Burkhard Ernst, kritisiert demnach das „Durcheinander“ und „keine fixen Regeln“, wie sie infolge der Interventionen der einzelnen Importeure beim Finanzressort entstanden seien, und äußert klar Ablehnung für „Cabrios oder Sportwagen, die steuerlich als Lastwagen herumfahren“, wobei auch „Missbrauch getrieben“ werde. Diese klare Positionierung aus der nutznießenden Branche unterstreicht, wie unzeitgemäß die derzeitige Praxis in diesem Bereich ist, die kleine und sparsame Fahrzeuge de facto ausschließt, dafür verbrauchsintensive Sportwagen und Groß-SUVs wider alle Umwelt- und Klimaziele mit staatlichem Steuerverzicht subventioniert. Konkret geht es dabei insbesondere um Fiskal-Lkw, die de facto mehrwertsteuer- und NoVA-befreit sind, allein bei der NoVA entsteht so ein Steuerausfall von 45 Mio Euro im Jahr. Die Zeichen der Zeit dürften noch nicht allseits erkannt worden sein, wenn der Bundesgremialobmann Autohandel konstatiert, dass innerhalb der WKÖ das Ziel strengerer Richtlinien für den Vorsteuerabzug

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

akzeptiert sei, es aber bei diesem Thema andernorts noch um das „Bohren dicker Bretter“ gehe.

Wir gehen davon aus, dass sich nicht zuletzt auf die wiederholten konkreten Anregung der Grünen und verschiedener Institutionen wie VCÖ oder Umweltdachverband hin bereits eine Arbeitsgruppe unter Federführung des BMF mit entsprechenden, wirkungsorientierten Lösungen befasst, zB im Hinblick auf die bevorstehende Budget-Runde und die von der Finanzministerin verschiedentlich öffentlich befürwortete weitere Ökologisierung des Steuer- und Abgabensystems.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie weit sind die Reformbestrebungen bei der steuerlichen Behandlung und den Definitions-Kriterien von Fiskal-Lkw gediehen?
- 2) Wie weit sind die Reformbestrebungen bei der steuerlichen Behandlung von Firmenwagen gediehen?
- 3) Wie weit sind die Reformbestrebungen hinsichtlich der Doppelförderung Firmenwagen/Pendlerpauschale gediehen?
- 4) Wie weit sind die Reformbestrebungen bei der Förderung von Pendlerinnen und Pendlern gediehen?
- 5) Wie weit sind die Bestrebungen hinsichtlich einer Weiterentwicklung beim „Jobticket“ gediehen?
- 6) Wie weit sind die Reformbestrebungen bei den sonstigen steuerlichen Zuwendungen bzw. Besserstellung Richtung Kfz-Verkehr gediehen?