

Frau
Mag. Bernadette Gierlinger

Bundesministerium für Finanzen
Abteilung VI/1
Hintere Zollamtsstraße 2b
1030 Wien

Wien, 29. März 2010
R/Pa 233
Telefon 216 DW
Telefax 281 DW
Email: recht@arboe.at

GZ. BMF- 010000/0008-VI/A/2010

Bundesgesetz, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umgründungssteuergesetz, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Gebührengesetz 1957, die Bundesabgabenordnung, das Normverbrauchsabgabengesetz 1991, das Zollrechts-Durchführungsgesetz, das EUROFIMA-Gesetz und das Gesundheits- und Sozialbereich-Beihilfengesetz geändert werden – Abgabenänderungsgesetz 2010 (AbgÄG 2010) und Verordnungen zum Umsatzsteuergesetz 1994

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der ARBÖ bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umgründungssteuergesetz, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Gebührengesetz 1957, die Bundesabgabenordnung, das Normverbrauchsabgabengesetz 1991, das Zollrechts-Durchführungsgesetz, das EUROFIMA-Gesetz und das Gesundheits- und Sozialbereich-Beihilfengesetz geändert werden.

Unter einem erlaubt sich der ARBÖ binnen offener Frist zu dem im Betreff genannten Entwurf - unter Beschränkung auf dessen Artikel 7 und die beabsichtigten Änderungen des Normverbrauchsabgabengesetzes 1991 - wie folgt anzumerken:

Eingangs ruft der ARBÖ nochmals in Erinnerung, dass die Normverbrauchsabgabe lediglich das Surrogat der bis 1992 auf Fahrzeugankäufe eingehobenen Luxussteuer darstellt, woran auch eine vordergründig ins Treffen geführte „Ökologisierung“ des Steuersystems nichts ändert.

Zudem wurde per 1. Jänner 2010 der Schwellenwert zur Einhebung des CO₂-Malus (€ 25 pro g/km) durch das Normverbrauchsabgabegesetz von 180 g/km auf 160 g/km abgesenkt, dies ungeachtet einer schon zweimalig seit 2004 durchgeführten Erhöhung der Mineralölsteuer. Allein aus dieser Absenkung des Schwellenwertes ergeben sich je Anlassfall € 500 (€ 25 x 20) steuerliche Mehrbelastung der Kraftfahrer.

ad § 1 Z 2 und § 15 Abs. 12 des Entwurfes:

Hier wird erstmals der innergemeinschaftliche Erwerb als Normverbrauchsabgabe auslösender Tatbestand normiert.

Entgegen der sprachlichen Ausgestaltung des § 1 Abs. 2 im Entwurf, nämlich der Normverbrauchsabgabe unterläge „der innergemeinschaftliche Erwerb von Fahrzeugen“, erschließt sich aus Gesamtschau des § 1 Abs. 1,3 und 4 sowie aus § 2 NoVAG, dass wohl nicht sämtliche Fahrzeuge, sondern ausschließlich Kraftfahrzeuge gemeint sein werden.

Der ARBÖ regt daher die Präzisierung an, das Wort „Fahrzeuge“ durch das Wort „Kraftfahrzeuge“ zu ersetzen.

ad § 5 Abs. 1 und § 15 Abs. 12 des Entwurfes:

Der ARBÖ begrüßt, dass in den Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbes nunmehr die Bemessung der Abgabe generell nach dem Entgelt erfolgen soll. Bislang bedarf es gemäß § 5 Abs 2 NoVAG des umständlich zu erhebenden gemeinen Wertes ohne Berücksichtigung der Umsatzsteuerkomponente und gilt lediglich beim Erwerb vom befugten Fahrzeughändler der Anschaffungspreis als gemeiner Wert.

ad § 6a Abs. 6 des Entwurfes:

Hier soll für die Anlastung des CO₂-Malus eines importierten Gebrauchtfahrzeuges erstmals der zu berücksichtigende Wertverlust auch im Gesetz verankert werden.

Dies wird vom ARBÖ prinzipiell positiv gewürdigt, findet damit doch eine Serie einander vollständig widersprechender Rechtsansichten und Erlässe des Bundesministeriums für Finanzen seinen vorläufigen Endpunkt.

Zum besseren Verständnis werden diese nachfolgend dargestellt:

Vertrat das Bundesministerium für Finanzen noch im Erlass vom 4. August 2009 (BMF-010220/0230-IV/9/2009) die Rechtsansicht, dass generell Gebrauchtfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2008 im übrigen Gemeinschaftsgebiet bereits zugelassen waren, nicht der Bonus-Malus-Regelung des § 6a NoVAG 1991 unterliegen, wurde mittels einer „ergänzenden Klarstellung“ vom 17. Dezember 2009 eine komplette Kehrtwendung vollzogen. Seither wird der Malus auf sämtliche importierten Gebrauchtfahrzeuge eingehoben.

Zumindest hat man sich im Lichte der Rechtsprechung des EuGH dazu durchgerungen, Gebrauchtfahrzeugkäufern nicht den vollen Malus aufzubürden.

Der EuGH hat nämlich wiederholt ausgesprochen, dass die Abgabenerhebung bei Gebrauchtfahrzeugen dann rechtswidrig ist, wenn die ohne Berücksichtigung des tatsächlichen Wertverlusts des Fahrzeugs bemessene Abgabe höher ist als der Abgabebetrag, der noch im Wert im Inland bereits zugelassener gleichartiger Gebrauchtfahrzeuge enthalten ist.

Daher hat das Bundesministerium für Finanzen ein kompliziertes Rechenwerk entwickelt, nach welchem zuerst der Wertverlust anhand des Verhältnisses Eurotaxneuwert zu Eurotaxmittelwert des Gebrauchtfahrzeuges ermittelt wird. Sollten keine Eurotaxpreise eruierbar sein, geht das Ministerium von einer Abschreibung in Höhe eines Achtels pro Jahr aus. Der so ermittelte Wertverlust wird sodann aliquot beim CO₂-Malus berücksichtigt.

Der ARBÖ stellt aus gutem Grunde diese Erlässe und Berechnungen so ausführlich dar:


Der vorliegende Entwurf formuliert mit knappen Worten, dass sich „der Malus im Verhältnis zur Wertentwicklung vermindert“.

Jedoch gibt der Gesetzestext, geben auch die Erläuterungen zum Entwurf keinerlei Aufschluss über das zugrundeliegende Berechnungsmodell.

Aufgrund der oben aufgezeigten Verwaltungspraxis erlaubt der ARBÖ seine Bedenken anzubringen, ob mit der Ausgestaltung des § 6a Abs. 6 NoVAG dem Postulat der Vorhersehbarkeit des Verwaltungshandelns – ausgedrückt im Legalitätsprinzip des Artikels 18 des Bundes-Verfassungsgesetzes – ausreichend Rechnung getragen wird.

Der ARBÖ spricht daher aus Gründen der Rechtssicherheit auch die Empfehlung aus, in § 6a Abs. 6 NoVAG diejenigen Determinaten aufzunehmen, nach welchen die Berücksichtigung der Wertentwicklung in die Malusberechnung konkret einzufließen hat.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Gerald Kumnig
Leiter Referat Recht