

Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf eines
Budgetbegleitgesetzes 2011 – 2014 - BBG 2011 – 2014
– Teil Abgabenänderungsgesetz – AbgÄG
GZ. BMF-010000/0040-VI/1/2010

Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit zur Begutachtung des vorliegenden Entwurfes und erlaubt sich zu den folgenden Novellierungsvorschlägen seine Stellungnahme abzugeben:

Da die vorliegenden Novellierungsvorschläge bereits ab 1. Jänner 2011 Gültigkeit erlangen sollen, hat sich der ÖAMTC, erlaubt kurzfristig einführbare Forderungen, als auch weiterführende Überlegungen in Form dieser Stellungnahme einzubringen.

Aufgrund der thematischen Nähe (Normverbrauchsabgabe) sei an dieser Stelle auch auf die Stellungnahme des ÖAMTC zur beabsichtigten Novellierung des Bundesbehindertengesetzes hingewiesen:

Aus Sicht des ÖAMTC muss die leistbare Mobilität speziell für Menschen mit Behinderung im besonderen Maße gefördert werden. Der derzeitige Entwurf zum Bundesbehindertengesetz sieht die Streichung der Rückvergütung der NoVA aus dem Unterstützungsfonds für Menschen mit Behinderung vor. Der ÖAMTC nimmt die in den Erläuterungen angesprochenen Bemühungen zur Neugestaltung der "Maßnahmen zur Förderung der Mobilität von Menschen mit Behinderungen" zur Kenntnis, fordert jedoch, dass diese Maßnahmen keinerlei Nachteile für behinderte Mitmenschen mit sich bringen dürfen.

Vor allem sollte – statt des seitens des Ministeriums in einer Presseaussendung vom 16. 11. 2010 angekündigten Freibetrages – ein Absetzbetrag festgelegt werden, der – in dem Falle, dass die anspruchsberechtigte Person nicht über entsprechendes steuerpflichtiges Einkommen verfügt – gegebenenfalls als Negativsteuer auszuführen ist.

1. Normverbrauchsabgabengesetz (NoVAG 1991):

Forderung nach mehr Bonus-Zahlungen aufgrund stärkerer NoVA-Spreizung

Aus Sicht des ÖAMTC ist eine stärkere Spreizung der NoVA bezüglich des erwarteten CO₂-Ausstoßes grundsätzlich zu begrüßen. Teil einer solchen stärkeren Spreizung muss aus Sicht des ÖAMTC aber neben einer angehobenen „Strafsteuer“, auch eine über das derzeitige Ausmaß hinaus gehende Belohnung von verbrauchsärmeren Kraftfahrzeugen sein. Eine Ausweitung der Malusstufen allein erscheint nicht Ziel führend, da der Lenkungseffekt einer solchen Maßnahme nur marginal sein wird. In der Vergangenheit hat sich an vielen Beispielen gezeigt, dass das „Belohnen“ von erwünschtem Verhalten, in diesem Fall dem Erwerb verbrauchsärmerer Fahrzeuge, mehr Erfolg bewirkt. Daher spricht sich der ÖAMTC für eine Ausweitung des CO₂-Bonus, z.B. in Form von Fixbeträgen aus.

Forderung nach Übergangsfrist

Zum Inkrafttreten der Regelungen verlangt der ÖAMTC eine ausreichend bemessene Übergangsfrist.

Im Falle der Lieferung von bisher nicht zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen und des innergemeinschaftlichen Erwerbs wird die NoVA zum Zeitpunkt der Lieferung berechnet. Wurde die Lieferung oder der innergemeinschaftliche Erwerb für einen Zeitpunkt nach dem ÖAMTC-StN zum Entwurf eines Budgetbegleitgesetzes 2011–2014 – AbgÄG

November 2010

31.12.2010, bereits vor dem 31.12.2010 vereinbart, so könnte die zu bezahlende NoVA – je nach CO₂-Wert - höher ausfallen als ursprünglich angenommen.

Diese Forderung nach einer Übergangsfrist sei anhand des folgenden Beispiels verdeutlicht:

Ein Fahrzeug mit 200 g/km CO₂-Ausstoß wurde vor 31.12.2010 bestellt, wird aber sicher erst nach dem 31.12.2010 geliefert. Der CO₂-Malus erhöht sich von € 1000,-- auf € 1500,--.

Im Sinne der Rechtsicherheit für die Konsumenten fordert der ÖAMTC eine Klarstellung, dass die neuen Bestimmungen nur dann zum Tragen kommen, wenn die Kaufvereinbarung nach dem Inkrafttreten des Gesetzes getroffen wird, somit für bereits abgeschlossene Vereinbarungen keine Anwendung findet.

Weiterführende Überlegungen zur Vereinfachung oder Umstellung des Systems

In Anbetracht der mittlerweile ohnehin schon sehr komplizierten NoVA-Berechnung aus mehreren Komponenten sollte eine Vereinfachung bzw. eine Reduktion auf das Wesentliche, nämlich den „Normverbrauch“, vorgenommen werden. Der ÖAMTC erinnert aber aus Anlass der aktuellen Diskussion an den Umstand, dass die Besteuerung nach dem „Normverbrauch“ auf mehreren Fiktionen aufbaut:

1. Das Fahrzeug wird entsprechend dem Testzyklus bewegt
2. Die Fahrleistung entspricht den erwarteten Durchschnittswerten
3. Es wird überwiegend oder (fast) ausschließlich fossiler Kraftstoff verwendet.

Bei groben Abweichungen auch bloß eines dieser Faktoren greift die Besteuerung nach dem Normverbrauch zu kurz. Mit anderen Worten: Auch ein sehr leistungsstarkes Fahrzeug kann äußerst sparsam gefahren, selten benützt und oft auch mit Biokraftstoff (Ethanol) gefahren werden. Sollte mittelfristig keine Abschaffung der NoVA geplant sein – was aus Sicht des ÖAMTC aber wünschenswert wäre -, dann sollte zumindest ein Steuersystem angedacht werden, das den realen Verbrauch von nicht erneuerbaren Ressourcen berücksichtigt und nicht auf theoretischen Fiktionen aufbaut.

2. Mineralölsteuergesetz (MöStG 1991):

ÖAMTC lehnt die Erhöhung der MöSt ab

Der ÖAMTC spricht sich gegen jegliche Erhöhungen der Mineralölsteuer aus. Diese Erhöhung schwächt die Einnahmen aus dem sogenannten Tanktourismus und belastet gleichzeitig die österreichischen Kraftfahrer, und hier wieder insbesondere die Pendler, besonders stark. In Summe entstehen daraus keine Mehreinnahmen für das Bundesbudget.

Forderung nach Evaluierung aller fiskalischer Effekte

Jedenfalls muss – sofern die geplanten Maßnahmen gesetzt werden – eine objektive Evaluierung der Effekte vorgenommen werden. Zweckmäßig wäre etwa Stichtag 31.12.2011, um umfassend die fiskalischen Auswirkungen beurteilen zu können, wobei auch Veränderungen in der Kaufkraft udgl. zu berücksichtigen sind.

Forderung nach Verstärkung von Ausgleichsmaßnahmen (km-Geld, Mobilitätspauschale)

Besonders betroffen von einer Mineralölsteuererhöhung sind all jene Fahrzeugbesitzer, die auf den Pkw angewiesen sind (Pendler, Arbeitnehmer bei Dienstfahrten für den Arbeitgeber, Familien, Gehbehinderte etc.). Als Ausgleichsmaßnahme muss daher das amtliche Kilometergeld angehoben werden. Der „amtliche“ Kilometergeldsatz müsste - unter Berücksichtigung der Entwicklung des Preisindex für den privaten Pkw-Verkehr - bereits seit März 2008 48 Cent betragen. Aus diesem Grund fordert der ÖAMTC die erneute Bindung des Kilometergeldes an den Index für den privaten PKW-Verkehr 2005.

Weiters müsste die Pendlerpauschale reformiert werden, um Pendler durch eine daraus entstandene Mobilitätspauschale stärker und treffsicherer als derzeit geplant, zu entlasten (s. unten).

Forderung nach Wiedereinführung der Zweckwidmung der MöSt

Der ÖAMTC fordert weiters nach wie vor eine (zumindest Teil-) Zweckwidmung der Mineralölsteuereinnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung und Verbesserung der Straßeninfrastruktur.

Weiterführende Überlegungen zur Ökologisierung der Kfz-Besteuerung

Da durch den Kauf als auch durch den Besitz eines Fahrzeuges noch keine Kosten (Umweltkosten, Kosten für Infrastruktur usw.) entstehen, sieht der ÖAMTC den größten ökologischen und verkehrstechnischen Lenkungseffekt in der Besteuerung des Betriebs eines Fahrzeuges. In diesem Sinne fordert der ÖAMTC, dass die motorbezogene Versicherungssteuer im Ausmaß der Mineralölsteuererhöhung reduziert und mit der Aufteilung in eine Leistungs- und CO₂-Komponente ökologisiert wird.

Weiterführende Überlegungen zur Berücksichtigung von Biokraftstoff-Anteilen bei der MöSt

In Hinblick auf die steigende Beimischung von biogenen Kraftstoffen fordert der ÖAMTC eine Reform der Mineralölbesteuerung. Anstelle der bisher „gesplitteten“ Mineralölsteuersätze sollte es nur mehr einen Basissatz pro Kraftstoff (Benzin, Diesel) geben und der jeweilige Anteil an Biokraftstoff de facto steuerfrei gestellt werden.

3. Einkommenssteuergesetz

§ 16 Abs 1 EStG, Forderung nach einer stärkeren Erhöhung der Pendlerpauschale

In einer vom ÖAMTC durchgeführten Umfrage, gaben 93% der befragten Autopendler an, dass ihre Kosten für den Weg zur Arbeit nicht durch die Pendlerpauschale gedeckt werden. Die Hauptgründe, warum mit dem PKW gependelt wird, liegen unter anderem im zu großen Zeitaufwand bei der Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (73%), im unzureichenden Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (64%) oder auch darin, dass die Arbeitszeiten außerhalb der Betriebszeiten von öffentlichen Verkehrsmitteln liegen (36%). Um all jene zu entlasten die auf den PKW für ihren täglichen Arbeitsweg angewiesen sind, fordert der ÖAMTC eine Erhöhung der Pendlerpauschale um 15%.

Weiterführende Überlegungen zur Einführung einer treffsicheren Mobilitätspauschale

Der ÖAMTC fordert die Einführung einer treffsicheren Mobilitätspauschale, in der Verkehrsabsatzbetrag und Pendlerpauschale verschmelzen.

Die in Aussicht gestellte bloße Erhöhung der Pendlerpauschale entlastet nur jene Personen in geringfügigem Ausmaß, die derzeit aufgrund entsprechender Lohn- bzw. Einkommenssteuerleistung bezugsberechtigt sind. Pendler, die so wenig verdienen, dass keine Lohnsteuer anfällt, oder die aufgrund eines atypischen unselbständigen Beschäftigungsverhältnisses nur selten zum Arbeitsplatz fahren werden auf der anderen Seite von der Mineralölsteuererhöhung in vollem Ausmaß getroffen.

Eine als Absatzbetrag mit Negativsteuerwirkung, definierte Mobilitätspauschale wäre eine gerechtere Unterstützung - unabhängig vom individuellen Lohnsteuerstatus.

Allenfalls wäre eine Aliquotierung einer solchen Mobilitätspauschale für atypische Beschäftigungsverhältnisse zu erwägen.

4. Flugabgabegesetz (FlugAbgG)

Entgegen der wohlklingenden und klimapolitische Ziele vorgebenden Begründung ist offensichtlich, dass rein fiskalische Gründe für die Absicht ausschlaggebend sind, eine solche Abgabe einzuführen.

Der ÖAMTC befürwortet Nachhaltigkeit im Tourismus, insbesondere im Sinne der Entscheidung des Touristen zu einem für die jeweilige Reise ökologisch sinnvollen Verkehrsmittel. Gerade die Einführung der neuen Flugabgabe, die im Endeffekt nur den Konsumenten finanziell belasten und den Wirtschaftsstandort Österreich schwächen wird, kann diesem Ziel aber nicht gerecht werden.

Ein deutliches Indiz, dass in erster Linie eine „Massensteuer“ zu Lasten der Konsumenten angedacht ist, zeigt sich darin, dass lediglich Passagierflugzeuge und keine Frachtflugzeuge besteuert werden sollen.

Dadurch, dass Österreich allein und nicht im Einklang mit den weiteren Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine solche Abgabe einführen will, entsteht ein Anreiz für den Konsumenten, auf Flughäfen ins benachbarte Ausland auszuweichen (zB Bratislava anstatt Wien-Schwechat oder Maribor anstatt Graz), da dort zum aktuellen Zeitpunkt und in absehbarer Zukunft eine solche Abgabe nicht fällig wird und daher vom benachbarten Ausland aus Flugreisen weiterhin zu Dumpingpreisen angeboten werden können. Die zusätzliche Anfahrt ins Ausland bzw. die Kombination aus Auto- und Flugreise mit entsprechendem Verkehrsaufkommen läuft den vorgegebenen ökologischen Intentionen entgegen.

Zum anderen erwartet der ÖAMTC, dass der preissensible Konsument dazu motiviert wird, Langstreckenflüge von einem anderen als einem österreichischen (oder deutschen, wo eine ähnliche Abgabe fällig ist) Abflughafen aus, kombiniert mit einem Kurzstrecken-Zubringerflug, anzutreten. Wenn der Konsument einen Billigflug samt Abgabenaufpreis von 8 Euro zB nach London bucht, um von dort aus die eigentliche Flugreise zum Fernreiseziel zB in den USA oder im asiatischen Raum anzutreten, hat dies einen ökologisch negativen Lenkungseffekt durch mehrmaliges Umsteigen und durch etwaiges Zubringer-Anfliegen in die Gegenrichtung zum eigentlichen Reiseziel.

Doppelt benachteiligt sind zudem Reisende (ausgenommen Transitreisende) zwischen Österreich und Deutschland, da für diese die Abgabe doppelt fällig wird.

Vermisst wird im Gesetzesentwurf weiters eine Klarstellung, wonach die Abgabe im Rahmen der Ticketrefundierung zurückgefordert werden kann, wenn Flugpassagiere ihren Flug nicht antreten.

Abschließend fordert der ÖAMTC – sollte die Abgabe tatsächlich so eingeführt werden, was klimapolitisch völlig widersinnig wäre -, dass die Abgabe nicht pro futuro bezahlt werden soll: Wenn, dann sollte eine Abgabe erst für Buchungen ab April 2011 fällig werden.

*Mag. Martin Hoffer
Mag. Elisabeth Brandau
Mag. Martin Grasslober
Mag. Verena Pronebner
ÖAMTC-Verkehr und Konsumentenschutz
Wien, November 2010*