

ENTWICKLUNG DES LÄNDLICHEN RAUMES,
PRIMÄRRECHT

Abteilung I/1



lebensministerium.at

«Titel» «Vorname» «Nachname»
z.H. «ZH»
«Straße» «ON»
«Postleitzahl» «Ort»
«Land»

Wien, am 12.11.2010

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom
BMF-010000/0040-VI/1/2010

Unsere Geschäftszahl
BMLFUW-
LE.4.1.2/0062-I/1/2010

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

**Budgetbegleitgesetz 2011-2010; Teil AbgÄG;
Stellungnahme BMLFUW**

Das BMLFUW erlaubt sich, zum Abgabenänderungsgesetz als Teil des Budgetbegleitgesetzes folgende Stellungnahme abzugeben:

Artikel 3 – Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988

Zu Z 7 - § 26 Z 5

Der Vorstoß des Abgabenänderungsgesetzes in Richtung eines Job-Tickets (Jahresnetzkarte), welches Arbeitgebern die Möglichkeit einräumt, den Arbeitnehmern die Fahrt zur Arbeit im Öffentlichen Verkehr (ÖV) zur Verfügung zu stellen, ohne, dass dem Arbeitnehmer dafür extra Kosten (Steuern) angerechnet werden, ist grundsätzlich sehr begrüßenswert.

Aus Umweltsicht ist diese Änderung im Sinne der 20/20/20 Ziele der Europäischen Kommission und der Energiestrategie Österreich, wo unter Punkt 6.5.6 „Steuerliche Anreize für eine energieeffiziente Mobilität“ explizit auf die „Förderung und Belohnung der ÖV-Nutzung im Berufsverkehr“ eingegangen wird und der Vorschlag zur steuerlichen Begünstigung von Job-Tickets durch Entfall der Einkommenssteuerpflicht des Sachbezuges aufgenommen wurde, sehr zu befürworten.

Angemerkt wird, dass das Jobticket unabhängig von der Entfernung vom Arbeitsplatz zur Verfügung gestellt werden sollte, um sicherzustellen, dass dieses Angebot auch wirklich allen österreichischen ArbeitnehmerInnen zu Gute kommt. Beim derzeitigen Vorschlag würden jene Arbeitnehmer, welche innerhalb von 20 km beim Arbeitsplatz wohnen, deutlich schlechter gestellt werden.

In der Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008-2012, welche von allen Gebietskörperschaften gleichermaßen getragen wird, wird auf Seite 61 unter



Punkt 11 auf fiskalische Maßnahmen zur Forcierung umweltfreundlicher Fahrzeuge Bezug genommen. So auch im Regierungsprogramm der XXIV. Periode, wo eine gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs und der multimodalen Mobilität im Punkt 2.5 „Klimafreundliche und leistbare Mobilität“ gefordert wird.

Artikel 19 - Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes 1991

Die Auswirkungen der NoVA -Bonus-Malus Regelung vom Juli 2008 fielen sehr positiv aus. Der Anteil an kleinen Pkw hat deutlich zugenommen, der Anteil der großen Pkw hingegen abgenommen. Aus Sicht der Umwelt wäre es daher wünschenswert, auch den Bonus für kleine Pkw mit CO₂-Emissionen unter 110 g/km und später unter 100 g/km entsprechend der Malus-Fristen (ab 1. Jänner 2013) zu erhöhen, um den Effekt noch zu verstärken. Weiters wäre auch eine Kumulierung mit dem Bonus für alternative Antriebe zu begrüßen.

Es wird daher Folgendes vorgeschlagen:

- ab 1. Jänner 2011:
 - Steuerbonus für Pkw 100 bis 120 g/km mit € 300
 - Steuerbonus für Pkw unter 100 g CO₂/km mit € 500
- ab 1. Jänner 2013:
 - Steuerbonus für Pkw 90 bis 110 g/km mit € 300
 - Steuerbonus für Pkw unter 90 g CO₂/km mit € 500

Der Bonus sollte mit alternativen Antrieben kumulierbar sein, jedoch max. bis € 1000.

Begründung:

Die alleinige gestaffelte Verschärfung der Malus-Grenze und der Beiträge erzeugt einen negativen Eindruck. Es sollen jedoch auch positive Anreize geschaffen werden, welche gleichzeitig der Argumentation, die NoVA-Änderung diene nur der Budgetsanierung, entgegentreten könnten. Weiters ließe sich dadurch der Anteil der alternativen Antriebe, die zur CO₂-Reduktion unerlässlich sind, weiter anheben.

Für den Bundesminister:
Prichenfried

Elektronisch gefertigt.