



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E vcoe@vcoe.at  
www.vcoe.at

Per E-Mail an das  
Präsidium des Nationalrats  
Dr.-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

Per E-Mail an das  
Bundesministerium für Finanzen  
z.Hd. Frau Dr. Susanne Baumann-Söllner  
Hintere Zollamtsstraße 2b  
1030 Wien

Wien, am 23. Februar 2012

## **VCÖ-Stellungnahme zum Stabilitätsgesetz 2012**

### **GZ. BMF-010000/0002-VI/1/2012**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorgelegten **Entwurf des Stabilitätsgesetzes 2012 (BMF-Beitrag)** gibt der VCÖ beiliegende Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag. Markus Gansterer, MA  
VCÖ-Verkehrspolitik



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E vcoe@vcoe.at  
www.vcoe.at

# VCÖ-Stellungnahme zum Entwurf des Stabilitätsgesetzes 2012

(BMF-Beitrag: MinStG 1995, NoVAG 1991  
und EStG 1988)

Wien, im Februar 2012

## Einleitende Anmerkungen des VCÖ zur Budgetkonsolidierung

Aus Sicht der öffentlichen Hand bestünde im Verkehrsbereich einerseits durch das hohe finanzielle Volumen kontraproduktiver Förderungen und Projekte ein großes Potenzial zur Budgetkonsolidierung. Andererseits war ökologisch verträgliche Mobilität immer schon – nicht nur bei akutem Konsolidierungsbedarf – auch volkswirtschaftlich sinnvoll:

- Kostenwahrheit bei Energieverbrauch und Verkehr sowie die Abschaffung ökologisch kontraproduktiver Förderungen sparen nicht nur direkt große finanzielle Summen ein, sie schaffen auch positive Lenkungseffekte und vermeiden somit indirekt teure Folgekosten wie Unfallschäden, Gesundheitsausgaben oder CO<sub>2</sub>-Strafzahlungen.
- Investitionen in Öffentlichen Verkehr oder etwa die Fahrradinfrastruktur erzeugen weit höhere Beschäftigungseffekte als Ausgaben für Autobahnen.
- Die Förderung von Öffentlichem Verkehr, Radfahren und Gehen erhöht die Unabhängigkeit von Krisenfolgen, wie steigenden Rohstoffpreisen oder sinkender Kaufkraft, bringt wirtschaftliche Unabhängigkeit und schafft im sozialen Sinne ein Mehr an günstiger Mobilität.

Diese großen budgetären und gesamtwirtschaftlichen Potenziale sieht der VCÖ leider nicht genutzt und schlägt folgende Änderungen und Ergänzungen zum vorliegenden Entwurf des Stabilitätsgesetzes 2012 vor.

## VCÖ–Änderungsvorschläge zum Mineralölsteuergesetz 1995

### **VCÖ regt an, die steuerliche Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin schrittweise abzuschaffen:**

Die steuerliche Begünstigung von Diesel um 8,5 Cent Mineralölsteuer pro Liter im Vergleich zu Benzin ist historisch begründet und sachlich nicht mehr zu rechtfertigen. Damit wird der ökologisch und gesundheitlich schädlichere Treibstoff Diesel gegenüber Benzin steuerlich bevorzugt: Pro Liter verbranntem Diesel werden mehr CO<sub>2</sub> und Stickoxide verursacht und ohne Partikelfilter mehr Feinstaub ausgestoßen.

Darüber hinaus ist der Anteil der MÖSt am durchschnittlichen Diesel-Bruttopreis von 39,9 Prozent im Jahr 2003 auf 29,8 Prozent im Jahr 2011 gesunken. Daher sollte bis zum Jahr 2014 die Mineralölsteuer auf Diesel schrittweise auf die Höhe von Benzin angeglichen werden.

Der VCÖ empfiehlt deshalb, **§ 3. Abs 1 Z 4 MinStG 1995 folgendermaßen zu ergänzen:**

**„e) Wenn die Steuerschuld nach dem 31.12.2012 entsteht,**

**aa) mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 66 l und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 447 Euro;**

**bb) ansonsten 475 Euro;**

**f) Wenn die Steuerschuld nach dem 31.12.2013 entsteht,**

**aa) mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 66 l und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 487 Euro**

**bb) ansonsten 515 Euro;“**

### **VCÖ regt an, die MÖSt-Befreiung für Schienenfahrzeuge beizubehalten:**

Grundsätzlich ist die Abschaffung von Steuerbegünstigungen für Energieverbrauch zu begrüßen. Wie etwa im Fall des „Agrardiesels“ sollen externe Kosten des Energieverbrauchs (Schadstoffemissionen, etc.) möglichst internalisiert und nicht von der Allgemeinheit gefördert werden. Der VCÖ warnt allerdings bei einer unvermittelten Abschaffung der MÖSt-Begünstigung von Gasöl für Schienenfahrzeuge vor negativen Auswirkungen für den Öffentlichen Verkehr, dessen Nutzung ja negative Umweltfolgen an anderer Stelle verringert. Eine positive Lenkungswirkung hin zu anderen Antriebsformen ist bei Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs aufgrund deren sehr langfristigen Investitions- und

Kostenstrukturen nicht in der notwendigen, kurzen Zeit zu erwarten. Umgekehrt ist eine Weitergabe der Kostensteigerung an die Kunden und Kundinnen aus staatlicher und volkswirtschaftlicher Sicht nicht wünschenswert, da es allgemeiner Konsens ist, die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs aus den hinlänglich bekannten Gründen zu forcieren.

Der VCO empfiehlt dringend eine Technologieumstellung weg Gasöl für Schienenfahrzeuge. Die Beschleunigung dieses Technologiewechsels kann von einer unvorbereiteten Streichung der MÖSt-Begünstigung nicht erwartet werden. Im Gegenteil sollen gleichzeitig Projekte zur Elektrifizierung von Bahnstrecken im Rahmen der aktuellen Budgetkonsolidierung eingespart werden.

Mit positiven Umweltwirkungen ist folglich nicht zu rechnen, dafür aber mit Verschlechterungen bei Preisen und Angebot im Öffentlichen Verkehr. Unter Abwägung dieser Argumente sollte eine Abschaffung der Begünstigung für Schienenfahrzeuge erst zu einem späteren Zeitpunkt mit ausreichender Vorlaufzeit für einen Technologiewechsel ins Auge gefasst werden.

**Der VCO empfiehlt daher, die Begünstigung für Schienenfahrzeuge laut § 7 MinStG 1995 bestehen zu lassen, nicht jedoch jene laut § 7a (Agrardiesel).**

## VCÖ–Änderungsvorschläge zum Normverbrauchsabgabegesetz 1991

### **VCÖ regt an, die NoVA auch für Klein-Lkw einzuheben:**

Aus budgetären Erwägungen und aus Gründen des Umweltschutzes sollten nicht unbedingt erforderliche oder nicht mehr zeitgemäße Befreiungen von der Normverbrauchsabgabe entfallen.

Wird die NoVA auf Klein-Lkw unter 3,5 Tonnen („Fiskal-Lkw“) eingehoben, bringt das rund 45 Millionen Euro pro Jahr an zusätzlichen Einnahmen.

Gründe des Umweltschutzes sind in diesem Punkt jedenfalls gegeben, da die Einhebung der NoVA einen positiven Lenkungseffekt auf die umweltverträglichere Auswahl von Firmen-Kfz in dieser zahlenmäßig stark wachsenden Kfz-Klasse hätte. Darüber hinaus werden zahlreiche Modelle, die unter die NoVA-befreiten und vorsteuerabzugsberechtigten Fiskal-Lkw fallen, nicht für betriebliche Zwecke angekauft, sondern weil sie sich gut als große Privat-Pkw nutzen lassen (etwa Geländewagen, Pick-ups, Vans). Die Kfz-Steuer für Lkw über 3,5 t fällt bei Fiskal-Lkw ebenfalls nicht an.

Der VCÖ schlägt daher vor, **§ 3 Z 4 lit c NoVAG 1991 zu streichen.**

### **VCÖ regt an, die NoVA-Malus-Grenze ab dem Jahr 2013 auf den CO<sub>2</sub>-Durchschnittsausstoß zu senken:**

Beim NoVA-Malus sind ab 2013 strengere Regeln als geplant nötig. Die Malus-Grenze sollte ist von 150 g CO<sub>2</sub>/km auf 135 g CO<sub>2</sub>/km zu senken, da der Durchschnitt der Neuwagenflotte im Jahr 2011 bereits bei 139 g CO<sub>2</sub>/km lag. Dadurch würde der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Sinne der Klimaziele Österreichs schneller sinken.

Der VCÖ schlägt daher vor, **die in § 6a Abs 1 Z 2b NoVAG 1991 genannten CO<sub>2</sub>-Grenzwerte um jeweils 15 g/km senken.**

## VCÖ–Änderungsvorschläge zum Einkommensteuergesetz 1988

### **VCÖ regt an, die steuerliche Begünstigung der Privatnutzung des arbeitgebereigenen Kraftfahrzeuges zu reduzieren:**

Die Privatnutzung des Firmenwagens ist für Unternehmen und Beschäftigte eine steuerbegünstigte Form der Gehaltserhöhung, da der zu versteuernde Sachkostenbezug nicht den realen Kosten entspricht und selbst der privat verbrauchte Treibstoff in der Regel vom Unternehmen übernommen wird.

Der VCÖ schlägt daher vor, im Rahmen des Stabilitätsgesetzes 2012 die Bundesfinanzministerin zu beauftragen, **§ 4 Abs 1 der Sachbezugswertverordnung dahingehend zu ändern, dass der Sachbezugswert bei privater Dienstwagennutzung von 1,5 Prozent pro Monat auf 2,4 Prozent des Neuwagenpreises angehoben, die Deckelung von 600 Euro pro Monat ersatzlos gestrichen wird und die Treibstoffkosten der Privatnutzung in den Sachbezug inkludiert werden müssen. Die Absätze 2 bis 7 sind gegebenenfalls sinngemäß abzuändern.**

### **VCÖ regt an, gleichzeitige Privatnutzung eines Firmenwagens und Bezug des Pendelpauschales auszuschließen:**

Wer einen Firmenwagen privat nutzt, kann derzeit zusätzlich das Pendelpauschale geltend machen, obwohl dann meist kein Aufwand für Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort entsteht.

Im Sinne einer Gleichbehandlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit und ohne Firmenwagen sollte sichergestellt werden, dass diese Doppelförderung fortan nicht mehr besteht, denn wird „der Arbeitnehmer im Lohnzahlungszeitraum überwiegend im Werkverkehr (§ 26 Z 5) befördert, dann stehen ihm die Pauschbeträge nach lit. b und c nicht zu.“ (§ 16 Abs 1 Z 6 EStG 1988)

Der VCÖ schlägt daher vor, **die im § 16 Abs 1 Z 6 EStG 1988 genannte Regelung, die den Bezug von Pendelpauschale bei Beförderung durch Werkverkehr ausschließt, sinngemäß auf die Privatnutzung von Firmenwagen auszuweiten.**

### **VCÖ regt an, allen und nicht nur bestimmten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein steuerfreies Jobticket zu ermöglichen:**

Unternehmen können derzeit im Rahmen des so genannten Werkverkehrs mit Öffentlichen Verkehrsmitteln nur Beschäftigten, die auch Anspruch auf Pendelpauschale haben, ein steuerbegünstigtes Jobticket zusätzlich zu bestehendem Lohn zur Verfügung stellen. Auch Beschäftigte, deren Arbeitsweg kürzer als 20 Kilometer ist, sollen ein steuerbegünstigtes Jobticket bekommen können. Eine Ausweitung dieser Möglichkeit auf alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wäre eine echte Erleichterung für Pendelnde, ein Beitrag der öffentlichen Hand zu Umwelt- und Klimaschutz sowie ein freiwilliger Beitrag der Unternehmen zur Finanzierung der Öffentlichen Verkehrsmittel.

Der VCÖ schlägt daher vor, in § 26 Abs 5 lit. b EStG 1988 die Einschränkung **„wenn der Arbeitnehmer dem Grunde nach die Voraussetzungen für die Gewährung des Pendlerpauschales nach § 16 Abs. 1 Z 6 lit. b oder c erfüllt.“** zu streichen.

### **VCÖ regt an, die Luxustangente für Firmen-Pkw zu senken:**

Aus budgetären Gründen und aus Gründen des Umweltschutzes ist bei Firmenwagen die Grenze für die steuerliche Absetzbarkeit von 40.000 auf 30.000 Euro zu verringern und an die Einhaltung niedriger CO<sub>2</sub>-Werte zu koppeln.

Der VCÖ schlägt daher vor, die Bundesministerin für Finanzen zu beauftragen, die **PKW-Angemessenheitsverordnung dahin gehend abzuändern, dass die Aufwendungen oder Ausgaben im Zusammenhang mit der Anschaffung eines Personen- oder Kombinationskraftwagens insoweit angemessen sind, als ab dem Kalenderjahr 2013 die Anschaffungskosten inklusive Umsatzsteuer und Normverbrauchsabgabe 30.000 Euro nicht übersteigen. Darüber hinaus soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Fahrzeugs in Gramm pro Kilometer den zum Zeitpunkt der Anschaffung gültigen NoVA-Malus-Grenzwert nicht überschreiten.**



## VCÖ–Vorschläge zu Autobahnen– und Schnellstraßenprojekten

Über den vorliegenden Entwurf des Stabilitätsgesetzes 2012 hinaus schlägt der VCÖ vor, einen Stopp bei Schnellstraßen- und Autobahnprojekten bis zum Jahr 2020 vorzunehmen. Die bisherigen und zu erwartenden Verkehrszahlen liegen deutlich hinter jenen Prognosen, die den Neu- und Ausbauprojekten zugrunde liegen. Diese Maßnahme bringt eine Budgeteinsparung von rund sechs Milliarden Euro bis zum Jahr 2020.

Der Lkw-Verkehr nimmt bei weitem nicht in dem Ausmaß zu, wie noch vor einigen Jahren prognostiziert wurde. Im Jahr 2011 ist der Lkw-Verkehr bei jeder zehnten vom VCÖ analysierten Zählstelle zurückgegangen. Bei jeder dritten Zählstelle nahm der Lkw-Verkehr um weniger als drei Prozent zu. Die massiven wirtschaftlichen Probleme in Osteuropa dämpfen den Ost-West-Transit.

Weiters besteht noch Potenzial, durch verschiedene Maßnahmen der Verkehrssteuerung und –vermeidung Auslastungsspitzen abzubauen. So können ineffiziente Ausbauten, die nur für wenige Tage im Jahr notwendig erscheinen, eingespart werden.

Dem Schienennetzausbau sollte hingegen in der Infrastrukturpolitik Priorität eingeräumt werden. Die Länge des Schienennetzes ist rückläufig, während das Straßennetz wächst. Investitionen in Schienenprojekte erzielen im Vergleich zu Straßenbauprojekten durchschnittlich das Doppelte an Wertschöpfung und auch höhere Beschäftigungseffekte.