

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf eines Abgabenänderungsgesetzes 2014
(AbgÄndG 2014)
(GZ. BMF-010000/0001-VI/1/2014)**

Der ÖAMTC lehnt im Namen seiner 2,5 Millionen Mitglieder (davon über 1,9 Millionen zahlende Mitglieder) die in dem vorliegenden Gesetz geplanten Mehrbelastungen für Fahrzeugbesitzer ab und fordert die Rücknahme der Belastungsvorschläge.

Es ist darauf hinzuweisen, dass laut Statistik Austria (Preisindex für den privaten Pkw-Verkehr) seit dem Jahr 2000 die Kosten für den Betrieb eines PKW um 20% stärker angestiegen sind als die Kosten der allgemeinen Lebenshaltung (Verbraucherpreisindex) – und das obwohl die Autokosten Teil der Verbraucherpreisindex sind und diesen damit „mit-anheben“. Für den einzelnen Fahrzeughalter hat das dramatische Konsequenzen. So betrug laut Statistik Austria im Jahr 2012 das monatliche Durchschnittseinkommen 1.471 Euro. Die Kosten für ein durchschnittliches Familienauto (Skoda Oktavia Kombi – jährliche Kosten von 6.401 Euro inklusive Wertverlust) machen daher für einen Durchschnittseinkommens-Bezieher bereits mehr als 30% seines Jahres-Einkommens aus. Selbst ein überdurchschnittlich gut verdienender Arbeiter mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von 3.000 Euro („Freund´scher Arbeiter“) muss noch immer 29% Prozent seines Jahresnettoeinkommens für den Betrieb bzw. Erhalt eine durchschnittlichen Minivans (VW-Touran) aufwenden.

Folglich ist jede weitere Steigerung dieser überproportionalen Abgabenlast abzulehnen. Im Detail gibt der ÖAMTC zum vorliegenden Entwurf folgende Stellungnahme ab:

1. Änderungen des Versicherungssteuergesetzes bzw der Regelungen im Kfz-Steuer-Gesetz:

Der ÖAMTC kann die Argumente für die geplante generelle Erhöhung der motorbezogenen Versicherungssteuer bzw Kfz-Steuer nicht nachvollziehen und spricht sich mit Nachdruck gegen diese Maßnahme aus. Es handelt sich nämlich – entgegen diversen Wahlversprechen - durchaus um eine „Massensteuer“, von der etwa 4,6 Millionen private Pkw-Besitzer betroffen wären. Nicht übersehen werden darf, dass zwar eine Progression zu Lasten leistungsstärkerer Fahrzeuge vorgesehen ist, im Ergebnis aber dennoch eine Anhebung für so gut wie alle Steuerpflichtigen bewirkt wird.

Hier beabsichtigt man, bloße Budgetsanierung auf Kosten der Autobesitzer zu betreiben, obwohl diese bereits eine der am meisten besteuerten Gruppen darstellen und jegliche sachliche Rechtfertigung für eine Mehrbelastung fehlt.

Die ins Auge gefasste Steuer besteuert nicht nur – wie etwa die in der Folge zu beleuchtende Normverbrauchsabgabe – neu erworbene Fahrzeuge sondern durchwegs auch den gesamten Fahrzeugbestand. Damit ist aber keinerlei Lenkungswirkung zu erwarten und offenbar auch nicht beabsichtigt. Die Kfz-Besitzer können kurzfristig keine steuerbeeinflussenden Dispositionen vornehmen und können im Ergebnis die Steuererhöhung nur als das zur Kenntnis nehmen, als das es wirkt, ein Brechen von Wahlversprechen, wonach die Neuschaffung oder Erhöhung von Massensteuern nicht beabsichtigt wäre.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass auch das Argument, eine Anhebung der motorbezogenen Versicherungssteuer sei deshalb gerechtfertigt, weil in diesem Bereich sein 14 Jahren keinerlei Valorisierung erfolgte, inhaltlich falsch ist. So werden aufgrund der Marktentwicklung

heute im Durchschnitt deutlich leistungsstärkere Fahrzeuge verkauft als im Jahr 2000. Konkret betrug der durchschnittliche Anstieg der Leistung eines neu zugelassenen Fahrzeuges bis zu Jahr 2012 über 18% (Von rund 71kW im Jahr 2000 auf rund 85kW im Jahr 2012). Dazu kommt noch eine deutliche Erhöhung des Fahrzeugbestandes von rund 4,1 Millionen auf über 4,6 Millionen Fahrzeuge. Inflationbereinigt hat die Republik nach den entsprechenden Zahlen des BMF im Bereich der motorbezogenen Versicherungssteuer seit dem Jahr 2000 eine überdurchschnittliche Steigerung der Einnahmen im Ausmaß von fast 40% erzielt. Ein seriöser Grund für eine Erhöhung dieser Abgabe liegt nicht vor.

Unbeschadet dessen nimmt der ÖAMTC die nunmehrige Erhöhung zum Anlass einen weiteren, seit Jahren bestehenden Missstand aufzuzeigen, dessen Behebung im Zusammenhang mit einer Steuererhöhung dringend geboten ist:

In den „Genuss“ der günstigsten Tarife kommt nur derjenige, der sich entscheidet, die Haftpflicht-Versicherungsprämie – und damit auch die motorbezogene Versicherungssteuer (bzw die Kfz-Steuer) - jährlich, also für das ganze Jahr im Voraus, zu begleichen. Schon bisher stellt dieser Betrag eine schwer zu bewältigende finanzielle Beanspruchung für viele Bürger und Familien dar, sodass diese sich dazu entscheiden müssen, eine halb- oder vierteljährliche oder gar monatliche Zahlungsweise zu wählen. Damit verbunden ist aber ein „Unterjährigkeitszuschlag“ von bis zu 10 Prozent. Diese „Zinsen“ stehen in keinem realen Verhältnis zur Inflation und sollten dementsprechend gründlich überdacht werden.

Für den ÖAMTC wäre eine Halbierung der jeweiligen Unterjährigkeitszuschläge das Mindestmaß des Diskutablen. Eine Beibehaltung der fast schon als „Wucherzinsen“ zu betrachtenden Ratenverzinsung kommt für den ÖAMTC jedenfalls nicht in Frage und wird entsprechend auch öffentlich kritisiert.

2. Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes:

Zwar ist vorweg anzumerken, dass mit den Änderungen eine Vereinfachung verbunden sein dürfte – wie diese vom ÖAMTC schon seit längerer Zeit in Hinblick auf die zahlreichen Zu- und Abschläge verlangt worden war.

Dieser Vorteil vermag aber keinesfalls die beabsichtigte massive Verteuerung zu rechtfertigen oder gar zu egalisieren.

Überdies läuft ohnehin der Anspruch auf Gewährung eines Bonus für alternative Antriebe mit 31.12.2014 aus. Der Anreiz für den Kauf innovativer Alternativen zu konventionellen Antrieben wird damit sinken.

Vorweg lehnt der ÖAMTC die Absicht, den Höchststeuersatz von 16 auf 30 % anzuheben, nachdrücklich ab, weil damit die Gesamtsteuerbelastung für den Ankauf eines Kfz auf knapp unter 50% ansteigen kann.

Mit der hier eingefügten Tabelle sei exemplarisch die steuerliche Behandlung für einige Fahrzeuge in Österreich und Deutschland dargestellt. Hierzu ist festzuhalten das eine Zulassungssteuer, wie die Normverbrauchsabgabe, in Deutschland nicht existiert und die maximale Gesamtsteuerbelastung beim Kauf daher maximal 19 Prozent und nicht beinahe 50 Prozent betragen kann.

Im Falle der Besitzsteuern (motorbezogene Versicherungssteuer und Kfz-Steuer) zeigen sich vor allem bei Benzinfahrzeugen eklatante Unterschiede: So beträgt die jährliche Besteuerung durch die neuen Berechnungsmethoden im Falle des VW Golf das mehr als Sechsfache (bzw. über 332 Euro). Auch bei Dieselfahrzeugen wie dem Nissan Qashqai oder dem Audi A4 liegt die jährliche Belastung bei über dem Doppelten.

In den letzten beiden Spalten zeigt sich, dass – bei Annahme einer Jahresfahrleistung von 15.000 km und Zugrundelegung des Normverbrauchs - die Gesamtbelastung in Deutschland trotz höherer Mineralölsteuer erheblich geringer ist als in Österreich. Erwähnt sei, dass – unbeschadet des Ausgangs der Beratungen über die Maut für Autobahnen in Deutschland - eine Vignette in Österreich und die teilweise auch recht hohen Gebühren für das Parken den Besitz eines Kfz in Österreich noch erheblich stärker von den entsprechenden Kosten in Deutschland abweichen lassen.

	A	D	A	D	A	D	Differenz im 1. Jahr
Modell	NoVA (neu)	Zulassungs- steuer	motorbez. VSt (neu)	Kfz- Steuer	Mineralöl- steuer		
Hyundai i20 (Stadtwagen)	179	-	290	64	354	481	278
VW Golf 1,2 TSI (Untere Mittelklasse)	557	-	394	62	369	501	757
Audi A4 2,0 TDI (Mittelklasse)	979	-	476	234	268	318	1.171
Nissan Qashqai 1,6 DCI (Geländewagen medium)	2.104	-	539	232	304	360	2.355
VW Sharan 2,0 TDI (Minivan)	4.138	-	594	316	357	423	4.350

Darüber hinaus ist auf folgende Punkte hinzuweisen:

Bei der angegebenen Formel hat sich offenbar ein redaktionelles Versehen eingeschlichen. Vermutlich sollte es „CO₂/km“ anstatt „CO₂/100 km“ heißen.

Des Weiteren ist bei Motorrädern unklar, ob für diese ebenfalls Änderungen vorgesehen sind. Da davon nicht auszugehen ist, sollte aus dem Text (Erläuterungen) deutlicher hervorgehen, dass für Motorräder keine Änderung eintreten soll.

MMag. Bernhard Wiesinger

Mag. Elisabeth Brandau

Mag. Martin Grasslober

Mag. Martin Hoffer

Alle: ÖAMTC-Bereich Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen und Kommunikation

22. Jänner 2014