



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
Bundesministerium für Finanzen
Hintere Zollamtsstraße 2b
1030 Wien
e-Recht@bmf.gv.at

Per E-Mail an das
Präsidium des Nationalrats
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Wien, am 22. Jänner 2014

VCÖ-Stellungnahme zum Abgabenänderungsgesetz 2014 GZ. BMF-010000/0001-VI/1/2014

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorliegenden Gesetzesentwurf gibt der VCÖ –
Mobilität mit Zukunft beiliegende Stellungnahme ab.

Vielen Dank und freundliche Grüße,


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 Abgabenänderungsgesetzes – AbgÄG 2014

(Betrifft NoVAG 1991)

- Gesundheitsschädlicheren Diesel nicht besserstellen
- NoVA-Berechnungsformel laufend an fortschreitende Effizienzsteigerung anpassen
- NoVA auch auf Fiskal-Lkw anwenden

Wien, im Jänner 2014

VCÖ begrüßt das Ziel der Ökologisierung des Steuersystems

Der VCÖ begrüßt das Ziel der Ökologisierung des Steuersystems und den zu erwartenden Lenkungseffekt hin zu effizienteren Fahrzeugen, der auch **volkswirtschaftlich große Vorteile** bringt (z.B. Reduktion von Erdölimporten, geringere Treibstoffkosten und dadurch mehr Privatkonsum in beschäftigungsrelevanten Bereichen, höhere Wertschöpfung in Zulieferbetrieben durch stärkeren Technologieinsatz in Kfz).

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) ist keine Massensteuer. Lediglich rund 127.000 Pkw wurden laut Statistik Austria im Jahr 2013 von Privatpersonen neu zugelassen (das sind 39,2 Prozent der Neuwagen). **60,8 Prozent aller Neuwagen wurden von juristischen Personen wie Firmen, Gebietskörperschaften, etc. zugelassen.** Deren Anteil liegt etwa bei großen Geländewagen/SUV oder bei Autos der Ober- und Luxusklasse nochmals um einiges höher.

Je nach Preis werden Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis etwa 100 Gramm pro Kilometer keine NoVA mehr bezahlen. So würde zum Beispiel bei Pkw mit 10.000 Euro Kaufpreis bis 105 Gramm CO₂ keine NoVA anfallen.

- Beispiel 12.000 Euro – 100 Gramm CO₂ / km
NoVA NEU: Null Euro – Keine NoVA fällig
- Beispiel 18.000 Euro – 100 Gramm CO₂ / km
NoVA NEU: 60 Euro

Der VCÖ weist darauf hin, dass auch fast alle Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß **unter 120 Gramm pro Kilometer nach der vorgeschlagenen Reform weniger oder gleich viel NoVA bezahlen** werden. **Im Jahr 2014 werden rund 40 Prozent aller Neuwagen weniger als 120 Gramm (laut Herstellerangaben) emittieren.** Je nach Kaufpreis und je nachdem ob Diesel- oder Benzinantrieb werden sogar Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß bis etwa 120 bis 130 Gramm pro Kilometer gleich viel oder weniger NoVA bezahlen.

Der VCÖ schlägt vor rechtlich sicherzustellen, dass Fahrzeuge, die nur elektrisch oder elektrohydraulisch angetrieben werden, auch in den kommenden Jahren von der Normverbrauchsabgabe befreit bleiben.

Auch bei der motorbezogenen Versicherungssteuer ist aus ökologischen Gesichtspunkten und Aspekten der Verkehrssicherheit eine Differenzierung nach Motorleistung zu begrüßen. Die vorgeschlagene Erhöhung beträgt für Fahrzeuge bis 90kW (rund 120 PS) 12,7 Prozent. Die motorbezogene Versicherungssteuer wurde zuletzt im Jahr 2000 erhöht (damals um rund 38 Prozent). Der Verbraucherpreisindex ist seither um rund 31 Prozent gestiegen.

VCÖ–Änderungsvorschläge zum Normverbrauchsabgabegesetz 1991

VCÖ rät dringend, den CO₂-Wert für Diesel-Fahrzeuge zu verringern, damit der gesundheitsschädlichere Treibstoff von der NoVA-Reform nicht stärker profitiert als Benzin.

Die bisherige Berechnung der Normverbrauchsabgabe hat für Diesel-Pkw zu Recht eine höhere NoVA vorgesehen als für Fahrzeuge mit Benzin-Motor. Bei der Berechnung des zu versteuernden Prozentsatzes wurde der Normverbrauch bei Benzin-Fahrzeugen um 3 Liter und bei Diesel-Fahrzeugen um 2 Liter reduziert. Die vorgeschlagene Berechnungsformel vereinheitlicht dies auf 90 Gramm pro Kilometer.

Diesel-Fahrzeuge profitieren vom vorgeschlagenen Modell unterm Strich stärker als solche mit Benzin-Antrieb, was aufgrund des höheren Stickoxid-Ausstoßes von Diesel-Fahrzeugen sehr problematisch ist.

Beispielsweise würde ein Benzin-Fahrzeug mit einem Preis von 18.000 Euro und einem CO₂-Ausstoß von 120 Gramm pro Kilometer etwas mehr NoVA bezahlen, während ein gleich teures Diesel-Fahrzeug mit ebenfalls 120 Gramm CO₂ weniger als nach dem bisherigen Modell bezahlen würde.

Dass die Differenzierung nach Treibstoffart abgeschafft werden soll, während der gesundheitsschädlichere Dieseltreibstoff weiterhin steuerlich begünstigt bleibt, sollte unbedingt korrigiert werden.

Aufgrund der stärkeren Gesundheitsschädlichkeit von Dieselausgasen und der steuerlichen Begünstigung von Dieseltreibstoff ist eine höhere Normverbrauchsabgabe für Diesel-Pkw gerechtfertigt. Die Stickoxid-Emissionen des Diesel-Antriebs sind deutlich höher als bei Benzinabgasen. Selbst bei der neuen Abgasnorm Euro 6 liegen die Grenzwerte für Diesel um 30 Prozent höher als für Benzin-Pkw. Dennoch ist die Mineralölsteuer für Diesel um 8,5 Cent pro Liter niedriger als bei Benzin.

Genaue Informationen zur gesundheitsschädlichen Wirkung von Stickoxiden (NO_x) und der großen Bedeutung von Diesel-Fahrzeugen bei dieser Gesundheitsbelastung finden Sie im **VCÖ-Factsheet unter: www.vcoe.at/NOx**

Mit 56,7 Prozent lag der Anteil dieselbetriebener Fahrzeuge unter den gesamten Pkw-Neuzulassungen (inklusive Firmenwagen) im Jahr 2013 deutlich über jenem der benzinbetriebenen und hat sich im Vergleich zum Vorjahr erneut vergrößert (um 0,3 Prozentpunkte).

Doch zumindest hat sich die Zahl der von privaten Haushalten neu zugelassenen Diesel-Pkw in den vergangenen zehn Jahren fast halbiert. Im Jahr 2004 betrug der Diesel-Anteil an diesen privaten Neuwagenkäufen noch 62,9 Prozent, im Vorjahr waren es nur noch 47,1 Prozent. Dieser für Luftqualität und Gesundheit positive Trend sollte fortgesetzt werden, könnte sich aber durch die vorgeschlagene, undifferenzierte Berechnungsformel wieder umkehren.

Seit dem Jahr 2006 weisen dieselbetriebene Pkw im Durchschnitt einen höheren CO₂-Ausstoß pro Kilometer auf als solche mit Benzin-Antrieb (im Jahr 2013 mit 134 Gramm um rund 3,1 Prozent mehr), da zum Beispiel schwerere Fahrzeuge wie Geländewagen und SUV überwiegend Dieselantrieb haben.

Die Abschaffung der Differenzierung zwischen Diesel- und Benzin-Antrieb läuft also der angestrebten Lenkungswirkung hin zu sparsamen Fahrzeugen entgegen.

Der VCÖ schlägt daher vor, die vorgeschlagene Neuformulierung des § 6 Abs. 2 NoVAG 1991 wie folgt zu ergänzen:

„Für andere Kraftfahrzeuge mit Diesel-Motoren bestimmt sich der Steuersatz in Prozent nach der folgenden Formel: (CO₂-Emissionswert je Kilometer minus 75 Gramm) dividiert durch fünf.“

VCÖ schlägt vor, den CO₂-Wert, bis zu dem null Prozent NoVA zu bezahlen sind, jährlich um 4 Gramm pro Kilometer zu senken.

Der Wert von 90 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer, bis zu dem keine NoVA bezahlt werden soll, ist insofern hoch angesetzt, als durch den generellen Abzug von 300 Euro je nach Preis und Antriebsart eine beträchtliche Zahl an Fahrzeugen gar keine oder weniger NoVA bezahlen soll. Die Zahl dieser Fahrzeuge wird sich durch die fortschreitende Reduktion des CO₂-Ausstoßes laufend erhöhen.

Im Vergleich zum bisherigen NoVA-Modell werden in Zukunft – abhängig vom Kaufpreis – jene Benzin-Neuwagen, die weniger als etwa 120 Gramm CO₂ pro Kilometer verursachen, eine niedrigere NoVA haben. Bei günstigen Diesel-Fahrzeugen (bis etwa 12.000 Euro) ist es sogar möglich, bis zur 130 Gramm-Grenze mit dem vorgeschlagenen Modell besser auszusteuern.

Der VCÖ weist darauf hin, dass im Jahr 2013 bereits 37,8 Prozent der Neuwagen laut Herstellerangaben weniger als 120 Gramm CO₂ pro Kilometer verursachten. Damit hat sich der Anteil der spritsparenden Modelle seit dem Jahr 2010 von damals 20,6 Prozent fast verdoppelt.

Im Durchschnitt ist der CO₂-Ausstoß der Neuwagen laut Herstellerangaben in den Jahren 2008 bis 2013 um jährlich rund 5 Gramm auf zuletzt 132 Gramm pro Kilometer zurückgegangen. Das EU-Ziel für den CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotte für das Jahr 2020 wurde mit 95 Gramm pro Kilometer festgelegt.

Daher sollte der CO₂-Wert in der vorgeschlagenen Berechnungsformel jährlich um 4 Gramm gesenkt werden, damit der Lenkungseffekt des neuen NoVA-Modells erhalten bleibt. Um dies für die kommenden Jahre sicherzustellen, sollte dies bereits als Automatismus im Gesetz festgeschrieben werden.

Der VCÖ schlägt daher vor, § 6 NoVAG 1991 um folgenden Absatz zu ergänzen:

„Ab 1.1.2014 wird in der Berechnungsformel nach § 6 Abs. 2 der CO₂-Emissionswert pro Kilometer für Kraftfahrzeuge mit Benzin-Motoren um 86 Gramm und für Kraftfahrzeuge mit Diesel-Motoren um 71 Gramm reduziert. Diese Werte werden jährlich um weitere 4 Gramm reduziert.“

VCÖ regt an, die NoVA auch für Fiskal-Lkw einzuheben:

Der Lenkungseffekt hin zu sparsameren und umweltfreundlicheren Modellen durch die Einhebung der Normverbrauchsabgabe sollte auch bei sogenannten „Fiskal-Lkw“ (Kleinlastkraftwagen, Kastenwagen, Pritschenwagen und Kleinbusse/Klein-Autobusse, alle bis 3,5 Tonnen) angestrebt werden.

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). Ein hoher Anteil dieser Fahrzeuge wird mit Diesel-Antrieb gekauft.

Die Mehreinnahmen durch eine Ausweitung der NoVA auf diese Kfz-Klasse können auf rund 45 Millionen Euro pro Jahr geschätzt werden.

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