

GERALD RISCHAWY, Ing.
Canisiusgasse 8-10/2/11
1090 Wien
Tel: 0664/28 64 998
Gerald.Rischawy@chello.at

Bundesministerium für Finanzen
z.H. Herrn Dr. Roland GRABNER
Abteilung IV/9
Johannesgasse 5
A-1010 Wien

per E-Mail: Roland.Grabner@bmf.gv.at
cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at; e-Recht@bmf.gv.at;
michael.spindelegger@bmf.gv.at; barbara.prammer@parlament.gv.at;
werner.faymann@bka.gv.at; christopf.schlager@bmf.gv.at

Wien, 19. Jänner 2014

GZ.BMF-010000/0001-VI/1/2014
Stellungnahme zu Entwurf Abgabenänderungsgesetz 2014 – AbgÄG 2014
Hier: motorbezogene Versicherungssteuer

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, sehr geehrter Herr Bundesminister, sehr geehrter Herr Dr. Grabner!

Im oben angeführten Begutachtungsverfahren und innerhalb der noch laufenden Begutachtungsfrist erlaube ich mir zu den geplanten Änderungen betreffend Versicherungssteuergesetz 1953 sowie dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 wie folgt Stellung zu nehmen:

Mit Bedauern muss ich feststellen dass im Entwurf für die Kraftfahrzeugbesteuerung eine **historische Möglichkeit verabsäumt wurde** das Steuersystem auf einen modernen, innovativen und vor allem interoperablen EU Standard auch im Sinne der von Österreich unterzeichneten Kyoto Protokolle zwecks Reduktion der CO2 Emissionen im Verkehrssektor zu ändern.

Des Weiteren möchte ich anmerken dass der Entwurf im Widerspruch zu dem im Regierungsprogramm auf Seite 107 vereinbarten Ziel (Zitat) „*Mithilfe einer besseren Nutzung von Lenkungsmöglichkeiten durch das Steuer- und Abgabensystem sollen in Zukunft ökologische und gesundheitspolitische Aspekte stärkere Berücksichtigung finden.*“ steht und im Ergebnis des Entwurfs von diesem Ziel nichts mehr erkennbar ist.

Entsprechend mehrerer Empfehlungsschreiben und Vorschläge für nationale Richtlinien an die Mitgliedstaaten der EU kann man immer wieder den dringenden Wunsch der EU-Kommission erkennen dass die jährliche Besteuerung einen **grundlegenden Bezug auf die Abgasklassen** der zu steuernden Personenkraftfahrzeuge beinhalten soll.

Siehe zb. hier:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:DE:NOT>

Zitat:

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93,

auf Vorschlag der Kommission[2],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[3],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Besteuerung von Personenkraftwagen kann ein wichtiges ergänzendes Instrument zur Förderung umweltpolitischer Ziele insbesondere in Bezug auf die Verringerung der Emission von Treibhausgasen darstellen, weshalb es angebracht ist, in die Bemessungsgrundlagen sowohl der Zulassungs- als auch der jährlichen Kraftfahrzeugsteuern eine Kohlendioxid-Komponente einzubeziehen. Um zur Erfüllung der Zusagen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Kyoto-Protokolls beizutragen, sollten die vorgeschlagenen, mit den Kohlendioxid-Emissionen direkt zusammenhängenden Elemente während der Verpflichtungsperiode von 2008 bis 2012 in die Bemessungsgrundlagen der im Zusammenhang mit Personenkraftwagen angewandten Steuern einbezogen werden. Da das strategische Ziel der Gemeinschaft, die Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen zu verringern, spätestens 2010 erreicht sein muss, ist es angebracht, die Kohlendioxid-Komponente zum 31. Dezember 2010 in vollem Umfang anzuwenden.

(2) Die dritte Säule der vom Rat im Jahre 1996 genehmigten Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs[5] umfasst steuerliche Maßnahmen und ist der einzige Teil der Strategie, der noch auf Gemeinschaftsebene umzusetzen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten sollten zum Einsatz koordinierter steuerlicher Anreize zugunsten von Personenkraftwagen ermutigt werden, die strengere Emissionsgrenzwerte erfüllen als in der Richtlinie 98/69/EG[6] (Euro 4-Richtlinie) über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG[7] verlangt, um das Inverkehrbringen von Personenkraftwagen zu beschleunigen, die den auf Gemeinschaftsebene zu beschließenden künftigen Anforderungen (Euro 5) genügen.

(4) Es dürfte möglich sein, steuerliche Anreize in Form einer Staffelung der an Personenkraftwagen anknüpfenden Steuern zu gewähren, und zwar auf der Grundlage der Menge des von den einzelnen Fahrzeugen ausgestoßenen Kohlendioxids in Gramm je Kilometer.

(5) Um eine weitere Zersplitterung des Binnenmarktes zu vermeiden, muss vorgeschrieben werden, dass das Gesamtaufkommen aus Zulassungs- und jährlichen Kraftfahrzeugsteuern bis zum 31. Dezember 2008 zu mindestens 25 % und bis zum 31. Dezember 2010 zu mindestens 50 % auf der Kohlenstoffdioxid-Komponente beruht.

(6) Im Binnenmarkt sollten steuerliche Hindernisse für den freien Verkehr von Personen und deren persönlichem Besitz, einschließlich Personenkraftwagen, beseitigt werden. Die vorliegende Richtlinie zielt darauf ab, solche Hindernisse im Wege der Neustrukturierung der von den Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen erhobenen Steuern zu beseitigen, ohne die Mitgliedstaaten zur Neueinführung solcher Steuern zu verpflichten.

Zitat Ende.

Eine Besteuerung nach Abgasklassen hätte für Österreich mehrere Vorteile:

- 1.) Der Umweltgedanke würde sich beim Autofahrer endlich in der Geldbörse manifestieren. Die meisten Österreicher wissen nach wie vor nicht in welcher Abgasnorm sich ihr Fahrzeug befindet. Tatsächlich ist es derzeit so, wenn zb. jemand einen Wagen mit einem Dieselmotor mit 110 Kw Motorleistung EU-Abgasklasse 2 ohne Dieselpartikelfilter besitzt und sich ein neues Fahrzeug Euro 5 mit ebenso 110 Kw kauft, zahlt er nach bestehendem Steuerrecht weiterhin die Motorsteuer in absolut identer Höhe. **Es steht demnach zu befürchten dass kühle Rechner weiterhin mit ihren alten „Stinkern“ unterwegs sein werden, denn der Umstieg auf einen umweltfreundlichen Wagen rentiert sich nicht bzw wird unleistbar.** Der im Regierungsprogramm vereinbarte Gedanke vom Lenkungseffekt entfällt gänzlich.
- 2.) Die evtl. geplante Einführung von Umweltzonen in Ballungsräumen, gestaffelt nach Abgasklassen, würde eine sehr viel bessere Akzeptanz erreichen. Der Bürger, der ein altes Fahrzeug hat, müsste demnach nicht nur mehr Steuer dafür zahlen, sondern darf auch nicht in die Umweltzone fahren. **Das wäre der erste innovative Ansatz für ein Bonus / Malus System in Bezug auf die Abgasklassen wo es nur Gewinner gibt: Die Umwelt, die Finanz, die Wirtschaft, aber auch der Bürger letztendlich. Ein Lenkungseffekt mit Signalwirkung, der Ökologen aber auch Ökonomen zufriedenstellen wird.**
- 3.) Die von der EU-Kommission dringlich empfohlene Vorgangsweise zur Reduktion der CO2 Emissionen würde einen erheblichen Kaufanreiz in Österreich produzieren. Nach dem derzeit angedachten Steuersystem prognostizieren sämtliche Experten einen Einbruch bei den Zulassungszahlen und damit **auf lange Sicht einen Steuereinnahmentfall in mehreren Bereichen!**
- 4.) Eine rasche Reduktion der CO2 Emissionen im Verkehrssektor **reduziert allfällige Strafzahlungen an die EU**. Ich empfehle ihnen daher DRINGEND in Österreich nicht weiter den Fahrzeugbesitz zu „bestrafen“, sondern ihn merkbar zu entlasten und dafür den gefahrenen Kilometer durch eine Erhöhung der MöST teurer (aber fair) zu machen. Damit würde sich auch der Tanktourismus aufhören, ohne jedoch dass der Konsum gänzlich einbricht. **Nicht das stehende Fahrzeug ist „böse“!**
- 5.) Eine Verteuerung des gefahrenen Kilometers würde noch mehr Menschen bewegen auf das „Öffi“ umzusteigen, keine Frage, das wird auch schon verstärkt gemacht. Allerdings sollte man Kraftfahrzeugbesitzer auf der anderen Seite beim Fahrzeugbesitz merkbar entlasten, denn oft geht es speziell am Land ohne Auto wirklich nicht. **Eine richtige Ökologisierung des Steuersystems bei Personenkraftfahrzeugen würde auch rascher die Kyoto Ziele helfen zu erreichen und die öffentlichen Verkehrsmittel stärken!**
- 6.) Tatsächlich hat Österreich erst ein einziges Mal auf eine technische Innovation in der Automobiltechnik steuerrechtlich reagiert: Mit Einführung der Katalysatoren wurden Fahrzeuge ohne Katalysator um 20% teurer. Seit dem hat sich nichts geändert, es

wird weiterhin nach Kilowatt Motorleistung besteuert, sämtliche Innovationen, sämtliche Investitionen in Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Verbrennungskraftmotoren wurden steuerrechtlich ignoriert und somit ein Lenkungseffekt aus der Hand gegeben. **Eine Erneuerung des Fuhrparks im Zuge einer Ökologisierung wäre demnach ein weiterer Ansporn für die Forschung und Entwicklung noch besser zu werden!**

- 7.) Fakt ist, moderne Fahrzeuge werden durch sicherheitstechnische Auflagen (Crashsicherheit, aktive und passive Sicherheitseinrichtungen, Fußgängerschutz etc.) schwerer. Ein altes Fahrzeug mit 110Kw ist vergleichsweise **sehr viel besser motorisiert** als ein modernes, ebenso starkes, aber schwereres Fahrzeug, hat jedoch die bei weitem höheren Emissionen. Die Automobilhersteller arbeiten an ständigen Verbesserungen bei der Effizienz der Motoren bei gleichzeitiger Reduktion der Emissionen unter Beibehaltung identer Fahrleistungen sowie Steigerung der aktiven und passiven Sicherheit gegenüber alten, leichten und letztendlich unsicheren Fahrzeugen – mit dem Nachteil für österreichische Autofahrer, dass die durchschnittliche Spitzenleistung schon bei ganz normalen Fahrzeugen gegenüber früher höher wird. Dies allerdings auch mit dem Vorteil dass ein modernes Fahrzeug einen sehr viel höheren Sicherheitsstandard bietet und somit sich die Unfallfolgekosten erheblich reduzieren. **Eine Erneuerung des Fuhrparks würde demnach eine Senkung der Kosten im Sozialbereich bedeuten!**
- 8.) Wie der ÖAMTC in seiner aktuellen Ausgabe der „Auto Touring“ vom Jänner 2014 richtig angeführt hat, ist die KFZ-Industrie in Österreich ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsmotor. Die direkten und indirekten Beschäftigten in der KFZ-Industrie betragen demnach ca. 370.000 Arbeitsplätze, aus Steuern, Abgaben, wirtschaftlichen Leistungen etc. lukriert Österreich ca. 14,85 Mrd Euro. Eine Stagnation im Neuwagenverkauf (aber auch Servicebereich etc.) bedeutet eine Zunahme von Arbeitslosen (höhere Kosten), ein Umsatzrückgang und ein damit verbundener Entfall von Steuereinnahmen. Unter der Prämisse dass das derzeit angedachte Steuersystem beibehalten wird und sich dadurch der Fuhrpark wie erwartet eher schleppend erneuern wird, möchte ich sie bitte auf folgenden logischen Umstand hinweisen: Ein altes Fahrzeug wird in vielen Fällen in Eigenregie gewartet – Stichwort „Pfus“ und es entgehen ihnen dadurch Steuereinnahmen. Tatsache ist, neue Fahrzeuge müssen in Fachwerkstätten gewartet werden, es muss dazu entsprechend geschultes Personal bereitstehen und bei einem neuen Fahrzeug ist „Pfus“ kein Thema. **Eine Erneuerung des Fuhrparks würde demnach eine Erhöhung der Steuereinnahmen der Körperschafts- Umsatz- Sozial- Mehrwert- und Zulassungssteuern bedeuten und könnte evtl. Einnahmehausfälle aus der motorbezogenen Versicherungssteuer langfristig gesehen kompensieren bzw. übertreffen.**

Zusammenfassung:

Ein ökologisch angelegtes Steuersystem mit dem im Regierungsprogramm und von der EU gewünschtem Lenkungseffekt auf Personenkraftfahrzeuge kann nur in Hinblick auf ein Bonus/Malus System mit Grundlage der bestehenden Abgasklassifizierungen funktionieren. In Österreich ist derzeit der Kauf und der Besitz im Verhältnis zu den Gesamtkosten eines PKWs stark besteuert, der gefahrene Kilometer jedoch vergleichsweise günstig. Laut Statistik Austria haben sich 2013 die Zulassungen im Schnitt um 4,7% reduziert (Anmerkung: Teilweise bis zu 18% Rückgang, Privatpersonen kaufen immer weniger Neuwagen), weitere sehr starke Einbrüche sind 2014 und folgend zu erwarten. Daraus folgt unweigerlich eine Überalterung des Fuhrparks mit teilweise unsicheren und nicht umweltfreundlichen

Seite 5 von 5

Fahrzeugen. Die Umweltbilanz stagniert und die Wirtschaft büßt stark ein. Vergessen sie bitte nicht, durch eine weitere Verteuerung des Fahrzeugbesitzes müssen die Menschen noch länger auf ein neues Auto sparen (im Vergleich zu Deutschland ungefähr doppelt so lang, teilweise wird in Österreich schon nach 5 Jahren der Nettofahrgewinn noch einmal in Form von Steuern eingehoben! Ich habe dafür nur einen Ausdruck: Das ist Wucher!

<http://www.auto-motor.at/Auto/Neuwagen/Neuwagen-Archiv/KFZ-Steuer-Deutschland-Oesterreich.html>

Fakt ist, der österreichische Gesetzgeber handelt inkonsequent: Es gibt zwar eine Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung BGBl. II Nr. 120/2012, welche sich jedoch nicht im Steuerrecht bei der jährlichen motorbezogenen Versicherungssteuer wiederfindet.

Vergleiche dazu:

<http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007781>

Die Folgekosten bei in Kraft treten der neuerlichen Verteuerung auf Fahrzeugbesitz ohne Bezug auf die Abgasklassen von Personenkraftfahrzeugen werden auf Dauer gesehen höher sein als der kurze Einmaleffekt. Die Signalwirkung ist Daumen nach unten, die Bevölkerung frustriert und die Wirtschaft alles andere als wie geplant entfesselt.

Deswegen appelliere ich an sie, machen sie bitte eine mutige Entscheidung im Sinne der Umwelt aber auch im Sinne der wirtschaftlichen Aspekte und der BürgerInnen von Österreich und LENKEN sie den Fahrzeugbestand in Richtung rasche Erneuerung.

Österreich bekommt im Gegenzug sehr viel schneller die CO2 Gesamtbilanz in den Griff und erspart sich CO2 Strafzahlungen an die EU. Das Motto sollte sein, ein stehendes Fahrzeug ist gut, ein fahrendes kostet Geld. Die MÖSt ist an die Anrainerstaaten anzupassen, die Standkosten zu reduzieren. Durch eine Erneuerung des Fuhrparks erspart sich Österreich Ausgaben im Sozialbereich (Asthma- Lärm- aber auch Unfallfolgekosten durch sichere und gut gewartete Autos). Durch eine Ankurbelung des Absatzes stärken sie die Wirtschaft und erhalten im Gegenzug mehr Steuern und ersparen sich Arbeitslose.

Ich würde sie DRINGEND ERSUCHEN, auch unter der im Wahlkampf versprochenen Prämisse **DIE WIRTSCHAFT ZU ENTFESSELN** den Entwurf für die Kraftfahrzeugsteuer und motorbezogenen Versicherungssteuer hintanzusetzen, komplett neu zu überdenken und meine – aber auch die Argumente der **EUROPÄISCHEN UNION** – zu berücksichtigen.

Ich stimme ausdrücklich einer Veröffentlichung zu.

Hochachtungsvoll und mit freundlichen Grüßen,

Gerald RISCHAWY, Ing.

Gerald.Rischawy@chello.at