

Hartwig Löger
Bundesminister für Finanzen

Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Wien, am 5. Dezember 2018

GZ. BMF-310205/0169-GS/VB/2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1825/J vom 5. Oktober 2018 der Abgeordneten Mag. Bruno Rossmann, Kolleginnen und Kollegen beehe ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1. und 3.:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Schlussfolgerungen der Studie auf einer aktuellen, rückblickenden Ermittlung von CO₂-Werten basieren. Die Steuererhebung von 2000 bis 2017 basierte auf zu diesen Zeitpunkten anerkannten, EU-rechtlich einheitlichen und/oder gesetzlich vorgesehenen Messmethoden.

Die Finanzverwaltung knüpft an die Ergebnisse der gesetzlich geregelten Messmethoden zum Zwecke der NoVA-Berechnung sowie der Festsetzung der Sachbezugswerte für PKW an.

Grundlage der Berechnung der Normverbrauchsabgabe für PKW ist seit März 2014 der CO₂-Emissionswert in Gramm CO₂/km. Bisher wurde zur Feststellung dieses CO₂/km-Wertes der in der EU einheitlich geregelte NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) zugrunde gelegt.

Seit 1. März 2014 bezieht sich § 6 Abs. 2 NoVAG ausdrücklich auf den Emissionswert in der Typen- bzw. Einzelgenehmigung. Vor dem 1. März 2014 knüpfte der Steuersatz bei Kraftwagen an den Verbrauch nach dem MVEG-Zyklus (Motor Vehicle Emission Group) der EG Richtlinie 1980/1268 idF der RL 2004/3/EG an. Dieser Wert gibt einen Treibstoffverbrauch von Kfz nach einer standardisierten Berechnungsmethode an.

Insofern liegt aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) kein Steuerentfall vor, der die Abgabenbehörden zu Nacherhebungen, Schadenersatzforderungen oder sonstigen rechtlichen Schritten berechtigen kann, da die Finanzverwaltung an die Ergebnisse der gesetzlich geregelten Messmethoden zum Zwecke der NoVA-Berechnung anknüpfte.

Zu 2.:

Die Höhe der Erträge aus der Mineralölsteuer steigt mit dem Verbrauch, genauer mit der in Österreich versteuerten Treibstoffmenge, weshalb etwaig abweichende Herstellerangaben diesbezüglich für die Mineralölsteuererträge irrelevant sind.

Mit der Umstellung des Messprüfverfahrens von NEFZ auf WLTP geht kein Mehrverbrauch einher. Der höhere CO₂-Wert ist das Resultat eines im Rahmen des WLTP realitätsnäheren Messverfahrens ohne Auswirkungen auf die Kraftstoff-Performance des Fahrzeugs. Aus diesem Grund gibt es faktisch keine Mehreinnahmen durch die Mineralölsteuer.

Zu 4.:

Das Regelprüfverfahren für den CO₂-Ausstoß von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen ist durch unmittelbar anwendbares EU-Recht geregelt. Die Frage der Überprüfung der Richtigkeit von Angaben der Hersteller über den CO₂-Ausstoß der von ihnen hergestellten Personenkraftwagen fällt nicht in die Zuständigkeit des BMF.

Das BMF steht zu dieser Thematik aber in einem regelmäßigen Informationsaustausch mit dem BMVIT und dem BMNT. Diese Ministerien unterstützen die Europäische Kommission bei ihren laufenden Bemühungen, auf EU-Ebene mögliche technische „Schlupflöcher“ im Bereich des WLTP-Verfahrens hintanzuhalten.

Zu 5. und 6.:

Zu unterscheiden sind die „alten NEFZ-Werte“ sowie die sogenannten korrelierten NEFZ-Werte, die mittels eines von der Europäischen Union bereitgestellten Umrechnungstools namens „CO₂MPAS“ bereits von den WLTP-Werten rückgerechnet werden.

Bis zur endgültigen Umstellung auf das WLTP-Messverfahren werden die korrelierten NEFZ-Werte herangezogen. Dies insbesondere, um den österreichischen Bürgerinnen und Bürgern keine unverhältnismäßig hohe Belastung durch den neuen Messzyklus, welcher durch die

neuen Messungen zu einem höheren CO₂-Wert und letztendlich zu einer höheren Steuer führen kann (wie oben angeführt), aufzubürden. Anzumerken ist, dass im Typenschein hinsichtlich der CO₂-Werte sowohl die korrelierten NEFZ-, als auch die WLTP-Werte angegeben werden.

Für die NoVA-Berechnung werden bis zum 1. Jänner 2020 innerhalb der Finanzverwaltung die korrelierten NEFZ-Werte herangezogen. Ab dem Zeitpunkt der kompletten Umstellung auf WLTP stehen die korrelierten NEFZ-Werte nicht mehr zur Verfügung, sodass ab diesem Zeitpunkt nur mehr die WLTP-Werte herangezogen werden.

Das BMF prüft unterschiedlichste Varianten zur NoVA-Berechnung im Rahmen der Steuerentlastungsreform, um den oben erwähnten Auswirkungen der Umstellung des Messprüfzyklus zu begegnen - auch unter diesem Gesichtspunkt erfolgt die Umstellung in Österreich etappenweise, von „NEFZ alt“ zu „NEFZ korreliert“ bis hin zu einer ausschließlichen Berücksichtigung von WLTP ab 1. Jänner 2020.

Zudem werden in die Prüfung einer Umstellung auf eine allfällige neue NoVA-Formel selbstverständlich auch mögliche Lenkungseffekte hin zu umweltfreundlichen, verbrauchs- und emissionsärmeren Fahrzeugen miteinbezogen.

Zu 7.:

Die Mineralölsteuer auf Benzin beträgt derzeit 48,2 Cent/l, jene auf Diesel 39,7 Cent/l. Der Steuersatz, bezogen auf die Messeinheit Liter, ist somit bei Diesel niedriger als bei Benzin. Diesel als Treibstoff hat jedoch einen höheren Energieinhalt als Benzin, sodass der Verbrauch und der schädliche CO₂-Ausstoß je km geringer sind.

Würde man die Steuersätze von Diesel und Benzin angleichen, hätte dies durch den Wegfall von Einnahmen aus dem sogenannten Tanktourismus Auswirkungen auf das Mineralölsteueraufkommen.

Österreich ist auf Grund seiner geographischen Lage ein Transitland – an den damit verbundenen Belastungen würde auch eine deutliche Anhebung des Steuersatzes auf Diesel nichts ändern. Während als Konsequenz, wie bereits erwähnt, Einnahmen aus dem Tanktourismus wegfielen, bliebe die Umweltbelastung durch Lärm und Abgase, insbesondere an den Transitrouten, unverändert.

Die Thematik wird natürlich auch im Rahmen der Vorbereitungen zur Steuerentlastungsreform von der eingesetzten Task Force im Bundesministerium für Finanzen behandelt und diskutiert.

Der Bundesminister:

Hartwig Löger

(elektronisch gefertigt)

