



Bundesministerium für Finanzen
Johannesgasse 5
1010 Wien

Datum: 28.5.2019

**Begutachtungsentwurf Steuerreformgesetz I 2019/20
(StRefG I 2019/20)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs zum Steuerreformgesetz I 2019/20 und nehmen dazu wie folgt Stellung:


Zu Art 7 Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953

Hauptanliegen:


Allen voran wollen wir festhalten, dass die Versicherungswirtschaft ausdrücklich den Gedanken der Ökologisierung des Steuersystems unterstützt. Die geplanten Änderungen zur motorbezogenen Versicherungssteuer sind jedoch äußerst komplex und bedürfen sehr aufwändigen und kostenintensiven Umstellungen der IT-Systeme der Kfz-Versicherer. Auch das Zulassungssystem muss erweitert bzw. angepasst werden.

Weil derartige IT-Umstellungen rechtzeitig geplant und budgetiert werden müssen und auch immer mit umfangreichen Testläufen einhergehen, werden Vorlaufzeiten von etwa einem Jahr ab Gesetzwerdung benötigt. Aktuell sind außerdem Kfz-Versicherer sowie das System KFA mit der Umsetzung des umfangreichen Projekts ANB (automationsunterstützter Nachweis der Behinderung) betraut, die bis 1.12.2019 fertigzustellen ist.

Um das reibungslose Funktionieren der Steuereinhebung durch Versicherungen auch künftig zu gewährleisten, ersuchen wir daher dringend, die Umstellung der motorbezogenen Versicherungssteuer auf eine CO₂-Besteuerung nicht vor dem **1.10.2020** durchzuführen (statt wie vorgesehen mit 1.3.2020).

Mag. Andrea Schilling 
Revision und Steuern

Tel.: (+43) 1 71156-286
Fax: (+43) 1 71156-270
andrea.schilling@vvo.at

Verband der
Versicherungsunternehmen
Österreichs 

Schwarzenbergplatz 7
A-1030 Wien
www.vvo.at
ZVR-Zahl: 462754246

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen: AS
Aktnummer:
Ausg Nr.: VW-270/2019

Seite 1/6



Nachfolgend nehmen wir im Detail Bezug auf die geplanten Änderungen:

zu Z 2. iVm Z 3. - § 5 iVm § 6 Abs. 3 Z 1:

- Der Begutachtungsentwurf sieht die künftige Einbeziehung von CO₂-Emissionen in die Besteuerung vor. Bisher wurde zur Feststellung der CO₂-Werte für Pkw auf den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) abgestellt. Dieser stand in Kritik und wurde durch das Messverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ersetzt. Das WLTP-Prüfverfahren gilt gemäß EU-Verordnung für erstmalige Zulassungen ab 1.9.2018 bzw. 1.9.2019. Neuzulassungen ab in Kraft treten der Änderungen zum VersStG sollten daher jedenfalls bereits CO₂-Werte nach dem neuen Prüfverfahren WLTP aufweisen.

Seite 2/6

Der Begutachtungsentwurf sieht neben den künftig gängigen WLTP-Werten noch eine abweichende Berechnungsmethode für jene Pkw vor, für die bloß die alten NEFZ-Werte vorliegen (§ 5 Abs. 1 Z 3 lit. b) sublit. cc) iVm § 6 Abs. 3 Z 1 lit. b) sublit. cc)). Diese Berechnung ist im Wesentlichen für auslaufende Serien vorgesehen und soll lediglich während einer **Übergangsphase** zur Anwendung kommen. In der Praxis können davon nur sehr wenige Pkw betroffen sein.

Um die Komplexität der neuen Steuerberechnung etwas abzuschwächen und nicht für eine verschwindende Restmenge einen hohen Aufwand zu betreiben, schlagen wir vor, diese **zusätzliche Berechnungsmethode zu streichen** und die restlichen potenziell betroffenen Fahrzeuge wie bisher zu besteuern (analog der Berechnung gem. § 5 Abs. 1 Z 3 lit. b) sublit. dd) iVm § 6 Abs. 3 Z 1 lit. b) sublit. dd)).

zu Z 3. e) - § 6 Abs. 3 Z 9:

- In lit. a) ist eine zwingend zu jedem Jahresbeginn betragsmäßig gleichbleibende Reduktion bestimmter Abzugsbeträge vorgesehen, unabhängig davon, ob, in welche Richtung und in welchem Ausmaß sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen tatsächlich entwickeln. Diese Regelung bewirkt sehr aufwändige Ausweitungen der Programme, weil jährlich neue Generationen entstehen. Unseres Erachtens führt diese Bestimmung zu einer zu großen Komplexität des Systems und **sollte daher entfallen**. Stattdessen müssten Anpassungen durch neuerliche legitimierte Gesetzesänderungen in größeren Abständen gemäß den tatsächlichen technischen Gegebenheiten erfolgen.

Auch haben wir rechtliche Bedenken hinsichtlich der sachlichen Rechtfertigung dieser Regelung. Wir sehen es als problematisch, dass



künftig für exakt baugleiche Kfz je nach Jahr der Erstzulassung unterschiedliche Steuersätze gelten sollen. Daher wollen wir bereits jetzt darauf hinweisen, dass eine nachträgliche Aufrollung durch die Versicherungen auszuschließen ist, sollte diese Bestimmung einer etwaigen verfassungsmäßigen Überprüfung nicht standhalten.

Sofern diese Bestimmung nicht gänzlich entfällt, weisen wir darauf hin, dass die erstmalige Absenkung bereits mit 1.1.2021 vorgesehen ist. Dadurch kommt es gleich zu Beginn innerhalb eines Jahres jedenfalls zu einer zweifachen Umstellung (1.3. bzw. 1.10.2020 und 1.1.2021). Dies schafft zusätzlichen Mehraufwand und ist unbedingt zu vermeiden – etwa durch erstmalige Absenkung per 1.1.2022.

Seite 3/6

- In lit. b) ist eine Verordnungsermächtigung des Finanzministers vorgesehen, wodurch einmal jährlich zum 1. Jänner des Folgejahres die Steuersätze und die Abzugsbeträge angepasst werden können. Dabei ist auf ökologische und soziale Zielsetzungen Bedacht zu nehmen. Wir haben rechtliche Bedenken, ob diese Verordnungsermächtigung einer verfassungsrechtlichen Überprüfung standhält. Aus unserer Sicht scheint sie jedenfalls zu unbestimmt, weil keinerlei Richtwerte vorgegeben werden und somit per Verordnung die Steuerbeträge willkürlich festgesetzt werden könnten (gesetzändernde Verordnung). Für die Kfz-Versicherer können sich dadurch jährlich gravierende zusätzliche technische Umstellungen ergeben, die noch dazu äußerst kurzfristig beschlossen werden könnten, weil eine solche Verordnung theoretisch bis zum letzten Tag des Jahres für das Folgejahr verabschiedet werden könnte. Dies ist nicht akzeptabel, **die Verordnungsermächtigung sollte komplett entfallen.**

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die exakte Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer künftig dem Kunden verlässlich nur auf Basis der konkreten Zulassungsdaten und daher mitunter erst bei Polizzierung bekannt gegeben werden kann. CO₂-Emissionswerte werden zwar für konkrete Serienausstattungen vorhanden sein, jedoch können Sonderausstattungen diese Werte beeinflussen, sodass letztlich der zu besteuerte CO₂-Ausstoß von der konkreten Fahrzeugkonfigurierung abhängt. Erst bei Eintragung in die Genehmigungsdatenbank bzw. Zulassung eines bestimmten Fahrzeugs kann daher die exakte Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer berechnet werden. Vor diesem Zeitpunkt werden Versicherungen im Rahmen von Offerten künftig somit keine Auskünfte mehr über die exakte Höhe der motorbezogenen Versicherungssteuer erteilen können.



weitere Anmerkungen:

zu Z 1. - § 4 Abs. 3 Z 4 – Z 6:

- In Z 4 sollte sich die Nennung der Fahrzeugklasse M3 erübrigen, weil derartige Omnibusse aufgrund ihrer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen gewichtsbedingt nicht von der motorbezogenen Versicherungssteuer erfasst sein sollten.
- Wir regen an, die Z 5 – Invalidenkraftfahrzeuge – ersatzlos zu streichen, weil es diesen Begriff kraftfahrrechtlich schon seit einigen Jahren nicht mehr gibt.
- Weiters regen wir an, in Z 6 eine zusätzliche Befreiung für Kfz mit einem Brennstoffzellenantrieb aufzunehmen, weil derartige Kfz ebenfalls schadstofffrei sind und bereits zumindest in Kleinserien produziert werden.

Seite 4/6

Wir schlagen dazu folgende Ergänzung vor:

„6a. Kraftfahrzeuge, die durch eine Brennstoffzelle angetrieben werden, sofern flüssige oder gasförmige Emissionen dieser Kraftfahrzeuge ausschließlich aus Wasser oder Wasserdampf bestehen;“

zu Z 2. a) - § 5 Abs. 1 Z 3:

- Zu lit. a) sublit. bb) ersuchen wir zu überdenken, ob die Menge der betroffenen Krafträder den hohen Umstellungsaufwand auf eine CO₂ basierte Berechnung rechtfertigt. Jedenfalls sollte jedoch auch hier zur Klarstellung die konkrete CO₂-Prüfungsmethode (rechtliche Grundlage) angeführt werden.
- Zu lit. b) sublit. bb) iVm. sublit. cc) weisen wir darauf hin, dass es für ein Kfz der Klasse M1 sowohl einen WLTP-Wert als auch einen NEFZ-Wert geben kann. Es sollte eindeutig geregelt werden, dass in diesem Fall der WLTP-Wert maßgebend ist.
- Zu lit. b) sublit. bb): Hier wird bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte WLTP-Wert der CO₂-Emissionen als Bemessungsgrundlage vorgeschrieben. Gemäß WLTP-Leitfaden des BMVIT (GZ. BMVIT-185.321/0046-IV/ST5/2018) ist jedoch der gewichtet kombinierte CO₂-Wert für Hybridfahrzeuge, nicht extern aufladbar, vorgesehen (siehe Nr. im COC 49.4.). Der kombinierte CO₂-Wert ist für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch



Verbrennungsmotor vorgesehen (keine Hybridfahrzeuge). Unter der Bezeichnung „vollelektrische Fahrzeuge und extern aufladbare Hybrid-Elektro-Fahrzeuge“ gibt es keine Angabe zu CO₂-Werten (siehe Nr. im COC 49.5.).

Zu lit. b) sublit. cc): Auch hier wird bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen der gewichtet kombinierte NEFZ-Wert der CO₂-Emissionen als Bemessungsgrundlage vorgeschrieben. Im Unterschied zu den WLTP-Werten ist hier für Fahrzeuge mit Plug-In-Hybridantrieb ein gewichtet kombinierter CO₂-Wert sehr wohl vorgesehen (siehe Nr. im COC 49.1.).

Seite 5/6

Wir ersuchen daher, die Besteuerung von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen, die dem neuen Prüfverfahren WLTP unterliegen, aufgrund fehlender Bemessungsgrundlage zu konkretisieren.

zu Z 3. a) - § 6 Abs. 3 Z 1:

Durch die Anpassung der Systematik der motorbezogenen Versicherungssteuer an die aktuell geltende kraftfahrrechtliche Einteilung der Kraftfahrzeuge ist nun die bisher geltende Gewichtsbeschränkung „bis zu einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen, ausgenommen Zugmaschinen und Motorkarren“ nicht mehr enthalten. Wir gehen davon aus, dass es sich dabei um ein Versehen handelt. Diese Gewichtsbeschränkung sollte wie bisher beibehalten werden und sowohl bei Kfz der Klasse M1 (lit. b) als auch bei allen übrigen Kfz (lit. c) maßgebend sein, weil Versicherungen andernfalls die Systemlogik aufwändig umstellen müssten. Auch im Rahmen des Projekts ANB wäre andernfalls eine aufwändige Systemumstellung vonnöten.

Außerdem regen wir an, rein sprachlich die einleitende Wortfolge „wenn das Versicherungsentgelt jährlich zu entrichten ist“ zu überdenken, weil künftig die Unterjährigkeitszuschläge nicht für sämtliche weiter angeführten literae gelten.

zu § 6 Abs. 3 Z 4:

Abschließend merken wir an, dass aktuell bei Wechselkennzeichen für jedes Fahrzeug eine eigene Zulassungsbescheinigung ausgestellt wird, weshalb diese Bestimmung wie folgt lauten sollte:

„Wird für zwei oder drei Kraftfahrzeugen ~~nur eine Zulassungsbescheinigung~~ ~~ausgefertigt~~ (Wechselkennzeichen) gemäß § 48 Abs. 2 KFG zugewiesen, so ist die Steuer ...“



Stärkung der betrieblichen und privaten Vorsorge

Steuerliche Maßnahmen zur Stärkung der betrieblichen und privaten Alters- und Zukunftsvorsorge sind derzeit nicht vorgesehen und sollten daher wie im ursprünglichen Regierungsprogramm angekündigt in einem weiteren Schritt der Steuerreform umgesetzt werden.

Wir ersuchen unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Seite 6/6

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Louis Norman-Audenhove', written in a cursive style.

Dr. Louis Norman-Audenhove
Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs