

GSV Forum: „Ja“ zur Ökologisierung der Kfz-Besteuerung Skepsis bezüglich Aufkommensneutralität

Beim gestrigen GSV Forum zum Thema Kfz-Besteuerung im Haus der Industrie waren sich die Experten auf dem Podium in einem Punkt schnell einig: Eine ökologisch und verkehrspolitisch sinnvolle Reform der Kfz-Besteuerung erfordert ein Gesamtkonzept, nicht bloß Einzelmaßnahmen wie eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Diesel. Tendenziell müsse man wegkommen von der in Österreich besonders hohen Besteuerung des Besitzes eines Kraftfahrzeuges und die Steuerlast in Richtung Fahrzeugnutzung umschichten.

Angela Köppl vom Institut für Wirtschaftsforschung: „Beim Pkw bringt die fahrleistungsunabhängige motorbezogene Versicherungssteuer dem Finanzminister mit 2,2 Mrd. Euro pro Jahr mittlerweile mehr als die Mineralölsteuer!“ Die Ökologisierung des Kfz-Verkehrs darf sich aber nicht nur auf die Besteuerung beschränken, sondern müsse auch andere Aspekte wie z.B. die Raumordnung mit einbeziehen.

Deutliche Skepsis zeigten die Experten bei der Frage, ob eine aufkommensneutrale Umschichtung von Kauf- und Besitzsteuern hin zu Nutzungssteuern realistisch ist. Der Verbandsdirektor des ÖAMTC, Oliver Schmerold, würde so eine Ökologisierung zwar begrüßen, glaubt aber nicht, dass sich ein Finanzminister die gesicherten (weil fahrleistungsunabhängigen) Einnahmen aus der Kaufsteuer NoVA und der motorbezogenen Versicherungssteuer (zusammen 2,6 Mrd. Euro 2015!) wird antasten lassen. Günther Kerle, Sprecher der Automobilimporteure dazu: „Es wird ja nicht über die Umschichtung, sondern nur über eine Erhöhung diskutiert. Meine Erfahrung zeigt mir, dass beim Umschichten meistens der Finanzminister gewinnt!“ Laut einer aktuellen Studie des ÖAMTC ist Österreich bei Automobilbesitz und -nutzung bereits heute das zweit teuerste Land in Europa.

Jürgen Schneider vom Umweltbundesamt betont, dass mit den Beschlüssen des Pariser Klimapakts der Ausstieg aus fossiler Energie definitiv und unumkehrbar begonnen habe. Schneider: „Wir müssen diesen Ausstieg aber möglichst sozial und wirtschaftlich verträglich gestalten. Mobilität ist schließlich ein Grundbedürfnis“.

Zur Frage der Besteuerung von alternativen Antrieben, z.B. Elektrofahrzeugen, meint Schmerold, dass die anfänglichen Anreize und Vergünstigungen mit Sicherheit zurückgefahren werden, sobald diese Fahrzeuge eine gewisse Anzahl erreicht haben. Schneider schlägt hierzu vor, über eine kilometerabhängige Bepreisung nachzudenken. Die Stromerzeugung müsse jedenfalls komplett auf erneuerbare Energie umgestellt werden, um den gewünschten Ausstieg aus fossiler Energie zu erzielen. Franz Wirl, Universität Wien, erläutert dazu: „Die für die Stromerzeugung eingesetzte erneuerbare Energie ist bereits für existierende Anwendungen verbraucht. Daher benötigt jede zusätzliche Anwendung, wie z.B. ein Elektro-Fahrzeug, Strom aus kalorischen Kraftwerken.“ Kerle betont, die Autoindustrie bekenne sich zu alternativen Antrieben und benötige diese auch, um die 2020 Ziele (95g CO₂ pro km) zu erreichen. Dass ab 2030 kein Verbrennungsmotor mehr verkauft werde, sei aus heutiger Sicht nicht realistisch.

Fotos zu dieser Veranstaltung unter: http://www.gsv.co.at/?page_id=172

Rückfragehinweis:

Dipl.-Ing. Mario Rohracher

GSV Generalsekretär

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at