

Kolumne

Auto weg, Husten weg?

Wie wäre es, wenn wir alle Autos abschaffen? Ohne Fahrzeugemissionen soll angeblich kein Kind mehr husten? Die aktuelle Anti-Auto-Polemik treibt immer absurdere Früchte in Österreich. Polemik sollte eigentlich ein scharfer Meinungsstreit auf gelehrter Ebene sein, aber beim Thema Auto brodeln die Emotionen hoch und die Sachlichkeit gerät völlig in den Hintergrund.

So wurde jüngst die Steuerdebatte für Unternehmensfahrzeuge neu entfacht und mit der Zulassungsstatistik 2012 und folgenden Kernaussagen in die Offensive gegangen:

1. Aussage: Erstmals wurden mehr Fahrzeuge auf Firmenkunden (51 %) als auf Privatpersonen (49 %) zugelassen
2. Aussage: Firmen haben weitaus mehr spritfressende Fahrzeuge als Private
3. Aussage (Fazit): Steuervorteile für Unternehmens-Kfz sollen fallen, Privatnutzung teurer werden und Kfz-Steuern emissionsbezogen berechnet werden

Die selben Zahlen zeigen allerdings auch ein ganz anderes Bild:

1. Die Zulassungsstatistik 2012 beinhaltet 27 % an Kurzzulassungen. Das bedeutet, dass mindestens jedes vierte Fahrzeug auf den Händler oder Importeur selbst zugelassen wurde. Dieses typische Vertriebssteuerungsinstrument ermöglicht den Vertrieb von ausstattungsreicheren Fahrzeugen, höhere Nachlässe für die Kunden und die Beeinflussung von Marktanteilen. Diese Fahrzeuge landen letztendlich bei Firmenkunden, Privatkunden und im Ausland (Exporte) gleichermaßen. Betrachten wir die Neuzulassungen exklusive dieser Kurzzulassungen, haben 2011 62 % und 2012 sogar knapp 70 % der Neufahrzeuge zu Privatpersonen gefunden.
2. Dass Unternehmen in der Regel „spritfressendere Fahrzeuge“ nutzen, stimmt nur bedingt:
 - Alte private Gebrauchtfahrzeuge benötigen mehr Sprit als neu zugelassene SUVs.
 - Das Dienstfahrzeug mit Privatnutzung ist ein wesentlicher Gehaltsbestandteil mittlerer und gehobener Berufsgruppen. Gäbe es dieses Dienstfahrzeug nicht, würde ein ähnliches Fahrzeug in den Privatbesitz kommen, schließlich wird sich der Platzbedarf einer Familie nicht auf einen Polo einschränken lassen.
 - Ein paar Verschiebungen Richtung „mehr spritverbrauchende“ Fahrzeuge sind hausgemacht, da nur ausgewählte Fiskal-Fahrzeuge vorsteuerabzugsberechtigt sind.

3. Den Unternehmen noch mehr Kfz-Steuern aufzuerlegen und die Privatnutzung von Firmenfahrzeugen zu bestrafen wäre kontraproduktiv. Neben dem Wettbewerbsnachteil zu den Nachbarländern, in denen Fahrzeuge generell vorsteuerabzugsberechtigt sind, könnten weitere Mobilitätshürden die Wirtschaft nachhaltig schädigen. Mit der Verteuerung der Privatnutzung würden die Fahrzeugzulassungen sogar zunehmen, da bei einer unattraktiven Mischnutzung neben dem Firmenfahrzeug zusätzlich ein Privatfahrzeug angeschafft wird.

FAZIT: Die Steuerthematik rund um das Fahrzeug ist im Laufe der Jahre kompliziert und kaum mehr administrierbar geworden, wie auch nachstehendes Sammelsurium zeigt: Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, NoVA, Bonus/Malus, Vignette, Maut, keine Pkw-Vorsteuer für Unternehmen, Fiskalfahrzeuge, Luxustangente, Aktivposten und Sachbezug.

Folgender Ansatz würde meines Erachtens sehr viel Sinn machen:

- Genereller Vorsteuerabzug für Unternehmen für alle Kfz.
- Weg von den vielen Besteuerungsarten, hin zu einer emissions- und nutzungsabhängigen Steuer (Basis CO₂-Ausstoß und tatsächlich gefahrene Kilometer).

Gelöst werden damit zahlreiche Themen:

- Jeder (Privater und Unternehmer) zahlt entsprechend der Nutzung und Klimabelastung.
- Elektrofahrzeuge, Hybridmodelle bzw. wenig spritverbrauchende Fahrzeuge werden indirekt und wesentlich gefördert.
- Ineffiziente Mobilität wird eingedämmt, da jeder Kilometer kostet.
- Alte spritfressende Fahrzeuge verschwinden schneller vom Markt.
- Umweltschonende Alternativen (öffentliche Verkehrsmittel etc.) werden stärker in die Mobilitätsplanung miteinbezogen.

Mobilität und Klimaschutz sind kein Widerspruch. Zahlreiche Synergien wären möglich, wenn die mitverantwortlichen Institutionen konstruktiv und gemeinsam mit Experten an Lösungen arbeiten würden, anstatt sich gegenseitig „aufzuhussen“ und zu polemisieren.



Dipl. Bw (FH) Anette Mallinger, Fuhrpark- und Mobilitätsberatung, zederbauer + partner gmbh, anette.mallinger@zederbauer.co.at, www.zederbauer.co.at

AutoBank mit ausgeglichenem Jahresergebnis

Die AutoBank AG erzielte nach vorläufigen Zahlen für 2012 ein ausgeglichenes Jahresergebnis nach Steuern und blieb gleichzeitig auf Wachstumskurs. Verantwortlich für das ausgeglichene Ergebnis war ein guter Geschäftsverlauf im vierten Quartal mit einem deutlich positiven Ergebnis. Vorstand Gerhard Fischer erklärt: „Bei den Kundenforderungen konnten wir eine Steigerung um 25 Prozent erreichen. Andererseits hat die Fokussierung auf das Deutschland-Geschäft gemeinsam

mit der Tochtergesellschaft Lease-Trend AG deutlich zur Ergebnisverbesserung beigetragen.“

Die AutoBank hatte bereits 2010 beim Börsengang erklärt, sich künftig allein auf den Heimatmarkt Österreich und zusätzlich als besonders stabilen Wachstumsmarkt auf Deutschland konzentrieren zu wollen. Die letzte verbliebene Auslandsaktivität in Kroatien wird nun abgeschlossen. Hieraus entstanden entsprechende Einmal-Kosten, die das Ergeb-

nis belasteten. Gleichzeitig wirkte sich ergebnisdämpfend aus, dass aufgrund des starken Wachstums erhöhte Kosten für die Liquiditätshaltung notwendig waren.

Signifikant unterstützt wurde die positive Ergebnisentwicklung im vierten Quartal durch die Fokussierung auf das Deutschland-Geschäft. Hier nutzt die AutoBank AG verstärkt die vorhandenen Geschäftsbeziehungen der Lease-Trend und wächst unter optimaler Ausnutzung aller Synergien sukzessive und mit Augenmaß.



Gerhard Fischer, Vorstand der AutoBank AG

Foto: AutoBank