

ÖSTERREICHISCHE ÄRZTEKAMMER
Körperschaft öffentlichen Rechts
Mitglied der World Medical Association

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1014 Wien

WIEN, I.,
WEIHBURGASSE 10-12

POSTANSCHRIFT:
POSTFACH 213
1011 WIEN

Fernruf: 52 69 44

Girokonto: 000-00167

Erste Österr. Spar-Casse
Wien, I., Graben 21

Unser Zeichen

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

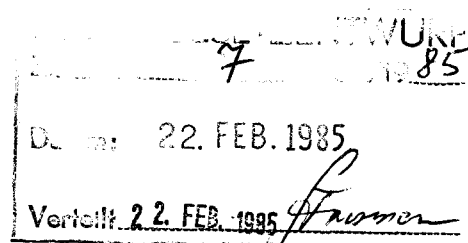
Wien

Dr.Ch/Ma.-

20. 2. 1985

Betrifft:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit
dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz
geändert wird.



In der Anlage übermittelt die Österreichische Ärztekammer
22 Ausfertigungen der Stellungnahmen der Ärztekammern für
Salzburg und Steiermark betreffend den Entwurf eines Bundes-
gesetzes, mit dem das Kraftfahrzeugsteuergesetz geändert
wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung.
Für das Kammeramt:

Hofrat Dr. iur. W. Urbarz
Kammeramtsdirektor

Beilagen



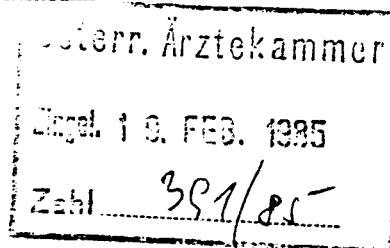
ÄRZTEKAMMER FÜR SALZBURG

5020 SALZBURG · SCHRANNENGASSE 2/II · TELEFON 71327 UND 71328

Postanschrift: 5024 Salzburg, Postfach 65

Bankkonto: Salzburger Landes-Hypothekenbank

»DVR: 0008206«



An die
Österreichische Ärztekammer

Weihburggasse 10 - 12
1010 Wien

Salzburg, 13.2.1985/Dr.Matter/1/682

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeug-
steuergesetz 1952 geändert wird.

Bezug: Rundschreiben 21/1985

Sehr geehrte Herren !

Die Ärztekammer für Salzburg ist der Ansicht, daß der Gesetzesentwurf durch folgende Ergänzung im Sinne einer geringeren Umweltbelastung komplettiert wird.

"Die nach dem 1.1.1986 (Termin wäre möglichst früh anzusetzen) neuzugelassenen Kraftwagen mit Dieselmotor werden in die Hubraum-~~adäquate~~ Steuerklasse für Ottomotoren eingestuft".

Vom Standpunkt des Umweltschutzes hat der Dieselmotor mit der Einführung des Katalysatorautos seine Vorzugsstellung verloren.

Dieselmotoren erzeugen 100 mal mehr Ruß als Katalysatormotoren, 10 mal mehr SO₂ und um 50% mehr NO_x.

Durch die neue Gesetzeslage würde der Kauf von Dieselmotoren attraktiver, weil sie a priori wirtschaftlicher sind und kaum noch ein Preisunterschied zu Katalysatorautos bestehen dürfte und in den nächsten Jahren bei Auslandsreisen keine Versorgungsschwierigkeiten zu befürchten sein dürften.

Für die:



Der Präsident:

Dr. Reiner Brettenthaler

KÖRPERSCHAFT ÖFFENTLICHEN RECHTS

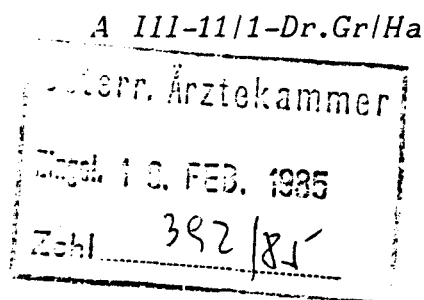
8011 GRAZ, 15. Feber 1985

Radetzkystraße 20/I (Postfach 162)
Tel. (0316) 72 503-0 Serie



An die
ÖSTERREICHISCHE ÄRZTEKAMMER

Weihburggasse 10 - 12
1011 W i e n



Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeug-
steuergesetz 1952 geändert werden soll

Mit Sicherheit ist der Umweltschutz ein vordringliches und berechtigtes Anliegen, das auch durch gehörige gesetzliche Regelungen durchgesetzt werden soll. Allerdings darf dabei die Ausgewogenheit der Belastung der Bevölkerung nicht vernachlässigt werden. Innerhalb kürzester Zeit wird der Autofahrer zum wiederholten Male zur Kasse gebeten, und das mit einer äußerst mangelhaften und wahrscheinlich wissenschaftlich gar nicht haltbaren Begründung.

Der Katalysator ist laut Aussage renommierter Automobilhersteller technisch noch nicht ausgereift. Insbesondere die Auswirkungen im Kurzstreckenverkehr auf die Schadstoffemission zeigen noch keine befriedigende Lösung. Desgleichen ist die Haltbarkeit der Katalysatoren über längere Zeiträume noch nicht gesichert, was wiederum bedeutet, daß es sich dabei nicht um eine einmalige Mehrausgabe, sondern um eine sich wiederholende handeln wird. Dies würde zu volkswirtschaftlich beeinträchtigenden Ergebnissen führen.

Abgesehen von diesen technischen Problemen scheint für den geplanten Zeitpunkt die Versorgung der Tankstellen in Österreich mit bleifreiem Benzin keinesfalls gesichert.

Die im Entwurf als Steuerbegünstigung deklarierte Rückerstattung eines degressiv gestaffelten Betrages ist tatsächlich keine, da durch diesen Rückerstattungsbetrag bestenfalls die Hälfte der Mehrkosten durch die Installationen eines Katalysators gedeckt werden.

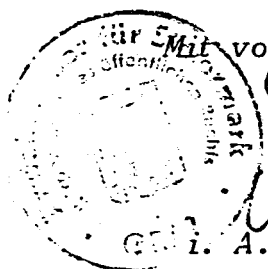
bitte wenden!

- 2 -

Wesentlich zweckmäßiger wäre eine Regelung, die der für Dieselfahrzeuge angepaßt wird. Folglich würden alle diejenigen, die sich für ein Katalysatorauto entscheiden, eine Steuergruppe unter der bisherigen einzustufen sein und die prognostizierten Mehrausgaben durch die vorerwähnte Rückerstattung in der Höhe von 800 Mio Schillingen könnten anderweitig wesentlich effizienter für den Umweltschutz eingesetzt werden.

Zu § 5 Abs. 6:

In der Formulierung sollte klargestellt werden, daß Kraftfahrzeuge mit Otto-Motoren, bei einem Hubraum bis 1.500 cm³, wenn sie vor dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen wurden und bei einem Hubraum über 1.500 cm³, wenn sie vor dem 1. Oktober 1985 zugelassen wurden, vom Gesetz als schadstoffarme Kraftfahrzeuge anerkannt werden und somit während der gesamten Dauer ihres Gebrauches in keine höhere Steuerklasse eingeordnet werden.



Mit vorzüglicher Hochachtung!

A. Dr. Herbert Emberger

Kammeramtsdirektor