

Zu aller Erst ist es sehr zu begrüßen, ein Maßnahmenpaket zur Emissionsreduktion zu schnüren.

Grundsätzlich denken wir aber, dass durch die im Gesetzesentwurf angeführten Punkte und Förderungen, der Kunde keinen bzw. keinen ausreichenden Kaufanreiz für eine umweltfreundlichen Technologie findet. Im Gegenteil, mit diesem Gesetz wird dem Kunden in erster Linie die Nova Erhöhung suggeriert und kein Anreiz geboten sein älteres, nicht auf dem heutigen Stand der Technik befindliches Fahrzeug, gegen ein neues umweltfreundlicheres zu tauschen.

Es ist auch nicht nachzuvollziehen das dieses Maßnahmenpaket zumindest Aufkommensneutral (Reduktion und Erhöhung der Nova) berechnet wurde. Und hier möchte ich die kürzliche Erhöhung der MÖST, die ja schon eine verbrauchsbezogene Steuererhöhung war, gar nicht mit einbeziehen. Die Erhöhung der Steuerschuld um € 25 pro g CO₂ für Fahrzeuge über 160g CO₂ scheint hier mehr als überzogen. Zwischen 160 und 200g CO₂ Ausstoß, trifft es hier auch in erster Linie die Familien die adäquates Fahrzeug für den Alltag benötigen. Eine Änderung der CO₂ Grenzen oder eine mehrstufige Einführung der CO₂ Besteuerung sollte hier angedacht werden.

Weiters kreieren die Nova Bonus und Malus Maßnahmen, wie schon bei der Partikelfiltereinführung, einen immens hohen Administrativen und kostenintensiven EDV-Technischen Einsatz bei Herstellern und Handelsbetrieben. Auch die Preistransparenz beim Kunden leidet enorm. All dies kann eine weitere Kaufzurückhaltung bzw. Verunsicherung beim Kunden erzeugen und das Gegenteil bewirken als geplant.. Warum wird keine reine CO₂ Besteuerung durchgeführt?

Zu den für uns noch offenen Punkten zählen die nicht klar definierten Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antriebsmotor unter Punkt 4 im Gesetzesentwurf.

Wann ist ein mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenes Fahrzeugen Förderungswürdig. Zählen hier auch bivalente Motoren oder nur monovalente Antriebe. Eine Förderung von bivalenten Antrieben scheint sehr fragwürdig und würde am Ziel vorbei gehen.

Auch über Hybridantrieb wird derzeit viel gesprochen und vieles falsch interpretiert und bezeichnet. Ein Hybridantrieb wird technisch wie folgt definiert: Ein Hybridfahrzeug ist ein Fahrzeug mit mindestens 2 unterschiedlichen Konvertern und 2 unterschiedlichen Energiespeichern (im Fahrzeug) zum Zwecke des Fahrzeug Antriebs.

Alle anderen angebotenen Technologien die auch als Hybrid bezeichnet werden fallen unter Verbrauchsoptimierung, wovon es hunderte Varianten gibt. Fahrzeuge mit Auto-Start/Stop usw. sind technisch nicht als Hybridantrieb einzustufen.

Wir würden uns freuen wenn wir eine schnelle Antwort bezüglich der Definition von förderungswürdigen Fahrzeugen erhalten hoffen, dass unsere Anmerkungen bei der Finalisierung des Gesetzestextes ein wenig Einfluss nehmen könnten.

Mit freundlichen Grüßen,

Christian Schaden
Divisionsleiter Automobile

Honda Austria GmbH
Hondastraße 1, 2351 Wr. Neudorf
Tel: 43)-(0)2236-690 310, Fax: 43)-(0)2236-690 399

email: christian.schaden@honda.at
Firmenbuchnummer: FN 93426t
Firmenbuchgericht: Wiener Neustadt
Sitz: Wr. Neudorf