



ARBEITSKREIS DER AUTOMOBILIIMPORTEURE ÖSTERREICH

Präsidentin
Mag. Barbara Prammer
Dr. Karl-Renner-Ring 1-3
A-1017 Wien

Wien, am 30. Oktober 2007

Stellungnahme Ökologisierungsgesetz

Der Verband der Automobilimporteure stellt eine eigens geregelte Interessenvertretung innerhalb der Industriellenvereinigung dar. Mitglieder sind die österreichischen Automobilimporteure und die Vertriebsgesellschaften der internationalen Automobilhersteller.

Zum geplanten Ökologisierungsgesetz nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Arbeitskreis der Automobilimporteure ist stets für eine Ökologisierung eingetreten. Dies haben wir mit dem - gemeinsam mit der WKÖ – kürzlich vorgestellten „Umweltpaket Pkw“ untermauert. Das Konzept sieht steuerliche Anreize für CO₂-emissionsarme Fahrzeuge, sowie eine zeitlich begrenzte Förderung für einen vorzeitigen Umstieg auf moderne, abgasarme Fahrzeuge (Verschrottungsprämie) vor.

Der vorgelegte Entwurf allerdings sieht weitere zusätzliche Belastungen für die Autofahrer vor. Wie auch die Autofahrerclubs festgestellt haben, liegt der größte Kritikpunkt in der Höhe der geplanten CO₂-Obergrenze von 160g/km. Dabei handelt es sich durchwegs um Fahrzeuge, die für Familien, Pendler, Kleingewerbetreibende, etc. im Alltagsleben unverzichtbar sind. Für deren spezielle Bedürfnisse gibt es derzeit keine, nicht vom Malus betroffene Alternative am Markt. Für einen möglichen CO₂-Bonus sind derzeit lediglich rund 50 Modelle (< 1%) – fast ausschließlich Kleinwagen – am Markt. Familien können nicht auf Kleinfahrzeuge umsteigen. Eine Verteuerung dieser Fahrzeuge mit einem Kraftstoffverbrauch ab 6 Liter Diesel (\leq 160g CO₂) ist höchst unsozial.

Das Bundesministerium für Finanzen kalkuliert für 2008 (10 Monate) NoVA-Mehreinnahmen von 30 Mio. Euro. Das bedeutet auf das Gesamtjahr hochgerechnet, inkl. MwSt., eine Steuererhöhung von 43 Mio. Euro. Wir kommen, in unseren äußerst konservativ angestellten Berechnungen, sogar auf rund 60 Mio. Euro. Von Aufkommensneutralität kann angesichts dieser Zahlen nicht mehr gesprochen werden.

Bereits die Mitte des Jahres unter dem Deckmantel „Ökosteuer“ erfolgte Erhöhung der Mineralölsteuer bedeutet für die Autofahrer zusätzliche Belastungen in Höhe von 520 Mio.

Schwarzenbergplatz 4 A-1031 Wien Tel. +43/1/711 35/2760 Fax +43/1/711 35/2762 E-mail automobil@iv-net.at <http://www.iv-net.at>

Euro pro Jahr. Ein aufkommensneutrales Ökologisierungsgesetz müsste daher viel stärker die Förderung (Bonus) in den Vordergrund stellen.

Auch der berechnete CO₂-Einsparungseffekt wird stark in Frage gestellt. Selbst das Bundesministerium für Umwelt gibt an, dass durch diese Maßnahme maximal 33.000 Tonnen CO₂ ($\leq 0,03\%$ der österreichischen Gesamtemissionen bzw. 0,3% der PKW-Emissionen) eingespart werden können. Es stellt sich die Frage, ob es sich hier nicht um eine weitere Geldbeschaffungsaktion unter dem Vorwand der Ökologisierung handelt. Ältere, technologisch und abgastechnisch nicht mehr am neuesten Stand befindliche Fahrzeuge werden länger behalten. Die Verteuerung der Neufahrzeuge wird zu einer verstärkten Kaufzurückhaltung und in Folge zu einer Alterung des PKW-Bestandes führen. Die CO₂-Emissionen durch den überalterten Bestand werden dadurch tendenziell eher zunehmen!

Weiters ist nicht verständlich, warum Fahrzeuge mit alternativen Antrieben unabhängig vom tatsächlichen CO₂-Ausstoß einen Bonus lukrieren sollten. Hier werden einzelne Technologien bevorzugt, was sich als nicht ausgewogen darstellt. Förderungen sollten Wirkvorschriften (z.B. CO₂-Grenzwerte) und keine Bauvorschriften zu Grunde liegen!

Auch ist im Entwurf ein vorzeitiges Ende der aktuell geltenden Partikelfilterförderung vorgesehen. Bisher war ein fixer Bonus von 300 Euro bis 30. Juni 2008 sowie ein gestaffelter Malus bis maximal 300 Euro ohne Ablaufdatum vorgesehen. Der Entwurf sieht vor, dass der Bonus bereits mit 29. Februar 2008 ausläuft und der Malus generell auf einen Fixbetrag von 300 Euro erhöht werden soll. Ein Autokauf muss, nicht zuletzt aufgrund der immer angespannteren finanziellen Situation der Autofahrer, sehr genau kalkuliert werden. Wenn die Partikelfilter-Förderung, mit der man bis 30. Juni 2008 rechnen konnte, nun vorzeitig abgeschafft wird, fehlt die Rechtssicherheit für Konsumenten und Wirtschaftstreibende.

Weiters erscheint uns die Vorlaufzeit für das Inkrafttreten des Entwurfs zu kurz. Aus der Umsetzung des Bonus-/Malus-Systems beim Dieselpartikelfilter wissen wir, dass die technische Implementierung solcher Änderungen einen beträchtlichen Vorlauf benötigt. Die Zeitspanne bis März 2008 ist dafür nicht ausreichend. Viele Fahrzeuge mit längeren Lieferzeiten sind außerdem bereits vom Kunden geordert und bei den Herstellerwerken bestellt. Treffen diese Fahrzeuge erst nach Inkrafttreten des Gesetzes ein, so gilt ein unterschiedlicher Endpreis. Auch aus diesem Grund ist es notwendig, das Inkrafttreten des Gesetzes zu verschieben.

Ein Berechnungsmix aus Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und anderen Faktoren (Deckelung, Bonus-Malus) ist in der Praxis schwer umsetzbar und es ist weder eine Listen-Preisauszeichnung noch eine Kaufpreisermittlung durch Händler und Kunden möglich. Eine einfache Form der Steuerermittlung (entweder nur Prozentsatz oder nur Fixbetrag) ist absolut erforderlich. Schon das bisherige DPF-Bonus/Malus-System, welches noch vergleichsweise „einfach“ war, brachte enorme Schwierigkeiten und Kosten in der Umsetzung mit sich. Eine NoVA-Rückvergütung beim Export ist unter den geplanten Parametern kaum mehr kalkulierbar!

Unsere konkrete Forderung:

Malus:

Wir fordern nachdrücklich eine wesentliche Entschärfung des Malus sowohl was die Höhe als auch die Grenze, ab der dieser zum Einsatz kommt, betrifft. Eine Deckelung für den Bonus, aber den Malus ohne Maximalbetrag vorzusehen, ist in dieser Form keinesfalls aufkommensneutral. Konkret fordern wir eine zeitliche Anpassung des Malus beginnend bei

einem Grenzwert von 200g/km frühestens ab Juli 2008 (Auslauf DPF-Förderung), wobei wir bereit sind, bei Verlust der Aufkommensneutralität eine stufenweise Reduktion der Grenzwerte zu akzeptieren. Die Grenze von 200g/km entspricht Fahrzeugen mit 7,5 Liter Verbrauch beim Diesel sowie 8,4 Liter Verbrauch beim Benzinfahrzeug und trifft somit noch zahlreiche Fahrzeuge der Mittelklasse.

Bonus:

Um einen wirkungsvollen Anreiz zu bieten, auf CO₂-emissionsarme Fahrzeuge umzusteigen, sollen Fahrzeuge unter 120g/km ganz von der Normverbrauchsabgabe befreit werden. Fahrzeuge bis 140g/km sollten einen Bonus von € 300,- erhalten. Dies würde nach unseren Berechnungen noch immer zu Mehreinnahmen seitens des Staates führen.

Mit freundlichen Grüßen
INDUSTRIELLENVEREINIGUNG
Arbeitskreis der Automobilimporteure



Komm.Rat Dir. Peter Leißing e. h.
Vorsitzender



Dr. Christian Pesau e. h.
Geschäftsführer