



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz  
ÖsterreichVertriebgesellschaft m.b.H.  
Generalvertreter der Daimler AG

Frau  
 Mag. Barbara Prammer  
 Präsidentin des Nationalrats  
 Dr. Karl-Renner-Ring 1-3  
 1017 Wien

2007-11-05

## **Stellungnahme zum geplanten Ökologisierungsgesetz**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

besten Dank für die Übermittlung des Vorschlags zur Änderung des NoVA-Gesetzes zu dem wir aus Sicht der Mercedes-Benz Österreich Vertriebsges.m.b.H. nachfolgend Stellung nehmen möchten.

- 1) Ausgangssituation
- 2) CO2-Diskussion auf europäischer Ebene
- 3) Anmerkungen zum konkreten Gesetzes-Vorschlag

### **1) Ausgangssituation**

10,6% des CO2-Ausstoßes in Österreich werden durch den PKW-Verkehr verursacht (PKW-Verkehr ohne Tanktourismus; Quelle: Umweltbundesamt).

Die Daimler AG und Mercedes-Benz Österreich stehen dazu, alle technischen und ökonomisch sinnvollen Schritte zu unternehmen, um die CO2-Emissionen unserer Fahrzeuge heute und in Zukunft weiter zu senken. Wir lehnen jedoch eine einseitige Fokussierung auf den Straßenverkehrssektor ab, da dies weder dem Klimaproblem als solchem noch dem Verkehrsanteil daran gerecht wird.

Es muss auch klar festgehalten werden, dass in Österreich bereits heute mit der NoVA eine Verbrauchs- und damit CO2-abhängige Besteuerung existiert.

Die in den Medien in den letzten Tagen zitierte Umfrage des Magazins „Format“, lt. der knapp zwei Dritteln (61%) der Österreicher für eine Umstellung der PKW-Normverbrauchsabgabe (NoVA) vom Spritverbrauch hin zum CO2-Ausstoß sind, zeigt wie oberflächlich die Diskussion in der Öffentlichkeit geführt wird. Die NoVA ist CO2-abhängig.

./2

Mercedes-Benz Österreich, Postfach 246, 5021 Salzburg, Firmensitz Salzburg, Firmenbuch Salzburg, FN 67524 a, DVR 51632

Zahlbar und klagbar in Salzburg, Ust.-Id. Nr. ATU33823707

Bankverbindung: Bank Austria Creditanstalt, AG

Kto.-Nr. 00952457000, BLZ 12000

IRAN-Code: AT971100000952457000

BIC: SKAUATWW

Raiiffeisenverband Salzburg

Kto.-Nr. 66688, BLZ 36000

AT203500000000066688

RVS/MATZS

DIN EN ISO 9001

DIN EN ISO 14001

Kontakt-Registrier-Nr.  
76 169 F 1087

12 161 264 36



Mercedes-Benz Österreich

Vertriebgesellschaft m.b.H.

Fasaneriestraße 35

5020 Salzburg

Telefon 0662 4478-0

Telefax 0662 4478-277

[www.mercedes-benz.at](http://www.mercedes-benz.at)



Mercedes-Benz Eigentum der Daimler AG Stuttgart Deutschland

**Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.**

- 2 -

## 2) CO2-Diskussion auf europäischer Ebene

Das EU-Parlament hat im September 2006 einem Vorschlag der EU-Kommission zugestimmt, der eine deutliche Harmonisierung der CO2-abhängigen Besteuerung innerhalb der EU vorsieht. Diese Position wird von ACEA, dem Verband der europäischen Automobilhersteller, begrüßt und unterstützt (siehe Anlage 1).

Kernpunkte dabei sind lineare Besteuerung in Abhängigkeit der CO2-Emissionen, „Technologie-Neutralität“, da der CO2-Ausstoß das einzig relevante Messkriterium ist, und Aufkommensneutralität.

Dabei sollte grundsätzlich auch berücksichtigt werden, dass im Durchschnitt der ACEA-Hersteller seit 1998 die CO2-Emissionen um 14% gesenkt wurden (Mercedes-Benz selbst übrigens um 20 %).

Gleichzeitig geht man jedoch davon aus, dass Veränderungen im Käuferverhalten (größer und damit sicherer) und Gesetzesvorgaben (Euro 3/4, Fußgängerschutz, Recycling, Fahrzeugsicherheit) in den letzten Jahren mit einem gegenläufigen Effekt von zusätzlichen ca. 15g CO2/km zu Buche geschlagen haben.

Im Februar 2007 hat die EU-Kommission nun die Einführung verbindlicher CO2-Zielwerte von durchschnittlich 130 g/km (bzw. 120 g/km inkl. weiterer, über Motorentechnologien hinaus gehende Maßnahmen) ab 2012 angekündigt, wobei durchschnittlich bedeutet, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein individueller – wohl gewichtsbasierter – Zielwert zugeordnet werden wird.

Dieses Ziel stellt das weltweit schärfste Verbrauchsziel (siehe Anlage 2) dar.

## 3) Anmerkungen zum konkreten Gesetzes-Vorschlag

Die Einführung des NoVA-Ökologisierungsgesetzes in der aktuellen Form wird von Mercedes-Benz Österreich strikt abgelehnt, da es

1. ökologisch nicht zielführend ist bzw.
2. eine nicht nachvollziehbare zusätzliche Belastung der österreichischen Autofahrer/-innen bedeutet

Zu1.

Nicht nur mit Blick auf das Emissionsverhalten, sondern auch mit Blick auf den CO2-Ausstoß sind neu zugelassene Fahrzeuge im Schnitt deutlich besser als entsprechende Bestandsfahrzeuge.

./3

- 3 -

Der größte Stellhebel liegt daher **nicht** bei noch schärferen Grenzwerten/Maßnahmen für Neuwagen, sondern in der schnellen Erneuerung des Altfahrzeugbestandes. Entsprechend sind steuerliche Maßnahmen wie eine Erhöhung von Zulassungssteuern, die die Nachfrage nach Neufahrzeugen dämpfen und damit die Bestandserneuerung behindern, grundsätzlich abzulehnen.

Ein entsprechender Vorschlag zur Erneuerung des österreichischen PKW-Fuhrparks unter Beteiligung der österreichischen Importeure wurde am 1.10.2007 vom Arbeitskreis der Automobilimporteure präsentiert. Die anteilige Finanzierung würde hier den Staat mit ca. 20 Mio. EURO belasten.

Wenn es also um die CO2-Senkung geht, dann sind hier die Vorschläge der österreichischen Automobilimporteure – CO2 Reduzierung durch die Reduzierung des Altfahrzeugbestandes - viel wirkungsvoller!

Zu2.

Valide Schätzungen würden von einer Mehrbelastung der österreichischen Autofahrer und -innen von mehr als 50 Mio. Euro pro Jahr ausgehen und dies zusätzlich zu den bestehenden Steuern (2006; Quelle ÖAMTC) von

EUR 3,65 Mrd. an MöSt  
EUR 0,51 Mrd. an NoVA  
EUR 1,32 Mrd. Motorbezogene Versicherungssteuer  
EUR 0,43 Mrd. Mauten + Vignette  
EUR 0,32 Mrd. Versicherungssteuer  
EUR 3,55 Mrd. an MwSt. auf Kraftstoffe, Kfz-Erwerb und sonst. Leistungen (Reparaturen etc.)

In Summe zahlten die Autofahrer in Österreich im Jahr 2006 somit rd. EUR 9,8 Mrd. an den Staat!

Allein die Erhöhung der Mineralölsteuer auf Benzin- und Dieselkraftstoff zum 1. Juli 2007 bringt jährlich weitere Mehreinnahmen von EUR 500 Millionen für das Finanzministerium.

Es ist daher völlig unverständlich, dass für eine Verschärfung einer bereits bestehenden CO2-abhängigen Besteuerung nochmals der Autofahrer / Konsument zur Kasse gebeten wird.

Auch hier verweisen wir auf den Vorschlag der österreichischen Automobilimporteure vom 1.10.2007, das ein Anreizsystem und kein Malussystem vorsieht.

Das dabei vorgeschlagene System (Verzicht auf NoVA unter 120g, Halbierung der NoVA von 121 bis 140g) würde den Staat mit ca. 40 Mio. Euro belasten.

./4

- 4 -

Wir möchten hier auch den in der Presseaussendung des Finanzministeriums gewählten Begriff „extrem schadstoffreichen Fahrzeugen ab einem Ausstoß von 160 Gramm CO<sub>2</sub>“ zurückweisen. Die Grenze von 160 g CO<sub>2</sub> entspricht einem Verbrauch von 6,75 Litern bei Benzinern und 6,04 Litern bei Diesel-Fahrzeugen. Hier von „extrem schadstoffreichen Fahrzeugen“ zu sprechen, entspricht aus unserer Sicht nicht der Realität.

Falls es dem Finanzministerium also wirklich um das sachliche Thema, d.h. Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßenverkehr geht, könnten diese beidem Maßnahmen mit in Summe Kosten von 60 Mio. Euro völlig problemlos aus den Mineralölsteuer-Mehreinnahmen vom 1. Juli von 500 Mio. Euro gegenfinanziert werden.

Beim nun gewählten Ansatz muss aber davon ausgegangen werden, dass es sich dabei eindeutig um eine zusätzliche Belastung der österreichischen Konsumenten / Autofahrer unter dem Deckmantel der NoVA-Ökologisierung handelt.

Wir sprechen uns damit auf Basis der o.a. Argumente eindeutig gegen das NoVA-Ökologisierungsgesetz 2007 aus. Selbstverständlich stehen wir gerne für weiterführende Diskussionen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

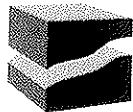
Mercedes-Benz Österreich  
Vertriebsgesellschaft m.b.H.

  
A. Pappas



B. Denk

*Schreiben ergeht gleichlautend an Bundesministerium für Finanzen*



## P r e s s R e l e a s e

European  
Automobile  
Manufacturers  
Association

Brussels, 5 September 2006

## **European Automobile Industry Supports CO<sub>2</sub>-based Car and Alternative Fuels Taxation**

Today, the European Parliament voted on the European Commission's proposed Directive on a more harmonised and CO<sub>2</sub>-based taxation of cars in the EU. ACEA, the European Automobile Manufacturers Association, firmly supports this Commission proposal and believes in linking car taxation directly to CO<sub>2</sub> emissions. ACEA proposes a similar scheme for the taxation of alternative fuels to further increase its effectiveness.

Linking taxation of cars and alternative fuels to CO<sub>2</sub> emissions offers an opportunity to reduce car related CO<sub>2</sub> emissions substantially. There is a need for the EU to agree on some basic principles of such tax schemes to ensure effectiveness and to avoid market-distorting effects. For instance, taxation should be technology neutral and linearly related to CO<sub>2</sub> emissions. The transitions from current tax regimes to the new regimes should be budget neutral.

Ivan Hodac, Secretary General of ACEA, stated today that "ACEA supports CO<sub>2</sub>-based taxation of cars and alternative fuels in the EU as this will create the necessary demand for CO<sub>2</sub> efficient solutions that are already offered to the market or waiting to be introduced. CO<sub>2</sub>-based taxation of cars and of alternative fuels should be the main element of a multi-stakeholder EU strategy to reduce car related CO<sub>2</sub> emissions."

---

*For further information, please contact Sigrid de Vries, Director Communications,  
ACEA ph: +32 2 732 55 50*

# Verbrauchsgesetzgebung / Überblick

