



Frau Präsidentin  
Mag. Barbara Prammer  
Parlament

Dr. Karl-Renner-Ring 1-3  
1017 Wien

Wien, am 05. November 2007

Sehr geehrte Frau Präsidentin !

Zahlreiche Medien, Interessensvertretungen und Vereine haben den jüngst vorgestellten Entwurf des *Ökologisierungsgesetzes 2007* des Finanzministeriums analysiert und teils ausführlich kommentiert.

Auch wir als Importeur der Marke *Mitsubishi Motors* haben uns mit den darin vorgesehenen Maßnahmen eingehend auseinandergesetzt und die Auswirkungen in Bezug auf Umwelt, Branche und Konsumenten recherchiert.

Als grundsätzlich äußerst positiv kann die mit diesem Gesetzesentwurf neu entfachte Diskussion rund um die CO<sub>2</sub>-Problematik angesehen werden. Einer breitenwirksamen Sensibilisierung und effizienten Umsetzung geeigneter Richtlinien, die zudem auch noch dem technologischen und ökologischen Fortschritt dienlich sind, stehen auch wir als österreichische Vertreter eines innovativen und global agierenden Weltkonzerns, stets offen gegenüber.

Die in dem Gesetzesentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen beinhalten jedoch einige Punkte, deren Effizienz und Nachhaltigkeit in Frage gestellt werden müssen:

So wurde in den letzten Tagen bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass durch die derzeit vorgesehenen Grenzwerte kaum Modelle den Richtlinien einer Förderung entsprechen (Bonus < 120g/km), jedoch zahlreiche Fahrzeuge, die - gemessen an den europaweit gültigen, einheitlichen Normen – durchaus als verbrauchs- und abgasarm eingestuft werden, in Österreich vorzeitig (ab 01.03.2008) mit teils erheblichen Strafaufschlägen sanktioniert werden (Malus 25,- Euro je g/km bereits ab 160 g/km).

Ein ökologisch fundierter Lenkungseffekt muss hier ebenso in Frage gestellt werden, wie die mögliche Intention, dass weltweit operierende Hersteller die europaweit gemeinsam beschlossenen Ziele und Normen kurzfristig den lokalen Richtlinien anpassen können.

Betroffen sind vor allem *potentielle* Neukunden von modernen, verbrauchs- und abgasarmen Mittelklassewagen und Familienfahrzeugen (z.B.: 7-Sitzer), die berufs- und situationsbedingt realistisch betrachtet kaum auf kleinere, steuerbegünstigte Kleinwagen umsteigen können.

Auch werden zahlreiche *potentielle* Käufer von Fahrzeugen mit Allradantrieb benachteiligt; einem systembedingten höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß stehen bei dieser Technik positive, sicherheitsrelevante Faktoren ebenso gegenüber, wie die in Österreich häufig topographisch bedingte Notwendigkeit allradbetriebener Fahrzeuge.

Wir möchten darauf hinweisen, dass eine Kaufzurückhaltung potentieller Kunden nicht nur mit dem finanziellen Aspekt von unmittelbar entgangenen Steuereinnahmen (MWSt, NOVA) verbunden ist, sondern auch die Gefahr der wachstumshemmenden Beeinflussung der Automobilbranche (incl. Zulieferindustrie, Produktion, Handel) in sich birgt.

Aus ökologischer Sicht – und dies sollte ja das primäre Ziel eines Ökologisierungsgesetzes sein – bedeutet eine Kaufzurückhaltung im Neuwagenbereich, dass ältere, schadstoffreiche Fahrzeuge länger im Verkehr bleiben und somit in Summe wesentlich stärker zur CO<sub>2</sub>-Belastung beitragen als ein Wechsel auf moderne, signifikant schadstoffärmere Mittelklassewagen.

Ein positiver Kauf-*Anreiz* zum Umstieg auf moderne Fahrzeuge – z.B. in Form einer Verschrottungsprämie – erscheint ökologisch und wirtschaftlich effizienter als die zusätzlich geplante Verteuerung neuer Modelle.

Hinsichtlich der im Gesetzesentwurf vorgesehenen Fristen möchten wir zu bedenken geben, dass durch das vorzeitige außer Kraft treten des Dieselpartikelfilter-Bonus per 29.02.2008 (statt 30.06.2008) Rechtsunsicherheit sowohl für Konsumenten, als auch Handel und Importeure entstehen würde. Gleiches gilt für bereits abgeschlossene Verträge und Bestellungen, die speziell bei Importen aus Übersee über den 01.03.2008 hinausgehen.

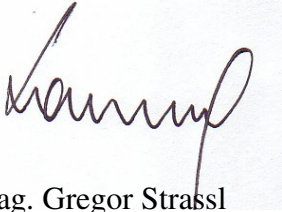
Zusammengefasst möchten wir im Sinne einer umweltbewussten sowie sozial und wirtschaftlich vertretbaren Lösung folgende Anpassungen des Ökologisierungsgesetzes 2007 anregen:

- ↳ Malus (wenn überhaupt) erst ab ca. 250 g/km bzw. niedrigerer Malus-Betrag je g/km und Malus-Deckelung
- ↳ höhere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Bonus z.B. ab 150 g/km
- ↳ Dieselpartikelfilter-Bonus (<0,005g) sollte weiterhin bleiben; Rechtssicherheit durch vorzeitiges Auslaufen der Dieselpartikelfilter-Förderung mit 29.02.2008 ist nicht mehr gegeben
- ↳ Förderung von "familienfreundlichen" Fahrzeugen (z.B.: 7-Sitzer)
- ↳ Besondere Berücksichtigung von Fahrzeugen mit Allradantrieb, da einem systembedingten höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß positive sicherheitsrelevante Faktoren ebenso gegenüberstehen, wie die in Österreich häufig topographisch bedingte Notwendigkeit allradbetriebener Fahrzeuge
- ↳ Inkrafttreten evtl. gesetzlicher Änderungen frühestens 2009, um der Branche entsprechend Zeit zur Anpassung und Disposition zu ermöglichen
- ↳ Aufhebung der Bonus-Deckelung
- ↳ Verschrottungsprämie als Anreiz zum Umstieg auf neue, schadstoffarme Modelle

Sehr geehrte Frau Präsidentin, wir ersuchen Sie daher dringend den Gesetzesentwurf in der derzeit vorliegenden Form nochmals zu überdenken und die oben erwähnten Vorschläge in eine überarbeitete Version einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

WOLFGANG DENZEL AG  
Geschäftsbereich Mitsubishi

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Strassl', is written over a light blue rectangular background.

Mag. Gregor Strassl  
Leiter Geschäftsbereich Mitsubishi