

8/SN-118/ME  
1985



**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB**

**1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3** Telefon 72 99•

DER GENERALSEKRETÄR

An den  
Präsidenten des Nationalrates

Parlament  
1017 W i e n

22. FEB. 1985  
Vorherr 22. FEB. 1985  
H. Wassermann

H. Wassermann  
Wien, 1985-02-21  
SK 23a Dr.Schu/vm

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das  
Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 geändert wird

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur Novellierung des Kfz-Steuergesetzes, mit der das freiwillige Umsteigen auf umweltfreundliche Kraftfahrzeuge erleichtert werden soll, erlaubt sich der ÖAMTC als Interessenvertretung von mehr als 800.000 Kraftfahrern die beiliegende Stellungnahme abzugeben. Angesichts der großen Bedeutung eines effizienten Umweltschutzes und der besonderen Dringlichkeit dieser Problematik gibt der ÖAMTC der Hoffnung Ausdruck, daß auch die vorgesehene Novellierung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einen weiteren Schritt zur Wiederherstellung bzw. Erhaltung einer gesunden Umwelt darstellt.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

*W. Schuchlenz*  
Dr. Walter Schuchlenz  
Generalsekretär

Beilage:  
Stellungnahme



Telegrammadresse:  
Autotouring Wien

Fernschreiber:  
133907

Postsparkassenkonto:  
Wien 1896.189

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943



**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB**  
**1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3** Telefon 72 99.

**S T E L L U N G N A H M E**  
 des ÖAMTC zum

Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das  
 Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 BGBl.Nr. 110,  
 zuletzt geändert durch Bundesgesetz, BGBl.  
Nr. 587/1983, geändert wird

Vorbemerkungen:

Als schadstoffarme Kraftfahrzeuge kommen nach dem derzeitigen Stand der technischen Entwicklung nur jene Kraftfahrzeuge, die mit Katalysatoren ausgerüstet sind, in Frage. Für die Besitzer bzw. Kaufinteressenten insbesondere von Klein- und Mittelklassefahrzeugen ergeben sich daraus folgende Probleme:

- 1) **Finanziell:** Erhöhter Ankaufspreis (mindestens S 10.000,-- bis S 15.000,--), höhere Haftpflichtprämien und höhere Kfz-Steuer, da vornehmlich Fahrzeug mit höherer Leistung und größerem Hubraum mit Katalysatoren ausgestattet werden. Dies zumindest in der Anfangsphase. Weiters höherer Benzinverbrauch (8 - 15 %), höhere Service- und Wartungskosten (kompliziertere Technologie, Katalysator austausch nach 50.000 - 80.000 km), Notwendigkeit spezieller Überprüfungen nach Unfällen und schließlich ein geringerer Wiederverkaufswert (erste Katalysatorgeneration).
- 2) **Psychologisch:** Abneigung gegen neue, unausgereifte Technologie (kennen sich die Werkstätten schon aus?), Leistungseinbuße, Beschränkung der Mobilität (Benzinversorgung im Ausland), kaum Möglichkeit allgemeiner Anerkennung (wie erkennt man, daß umweltfreundliches Auto gefahren wird?) und schließlich wird der Wunsch nach einem bestimmten Modell nicht immer erfüllbar sein.

Diese sicherlich unvollständige Darstellung des Umfeldes zeigt,

-/2



Telegrammadresse: Postsparkassenkonto:  
 Autotouring Wien www.1896189v.at

Fernschreiber:  
 133907

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020  
 Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130  
 Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943

- 2 -

daß es eines besonderen Anreizes bedarf, einen potentiellen Autokäufer dazu zu bringen, tatsächlich ein Katalysatorauto zu bestellen. Angesichts der Notwendigkeit, rasch umweltschützende Maßnahmen zu ergreifen, müssen die Kaufanreize so gestaltet werden, daß sie geeignet sind die dargelegten psychologischen und finanziellen Schranken zu durchbrechen. Angesichts der besonderen Dringlichkeit des Umweltschutzes schlägt der ÖAMTC vor, fördernde Maßnahmen nicht nur Neuwagenkäufern zukommen zu lassen, sondern diese auch den Besitzern der derzeit in Gebrauch stehenden Kfz anzubieten, um diese dazu zu bewegen, ihre Fahrzeuge entsprechend umweltfreundlich nachzurüsten. Technische Einrichtungen zur Abgasreduzierung, die als vernünftig und sinnvoll anzusehen sind, sollten daher entsprechend steuerlich gefördert werden.

Zu § 5 Abs. 4:

Von einer Steuererstattung kann nach den steuerrechtlichen Vorschriften nur dann gesprochen werden, wenn eine bereits bezahlte Steuer dem Steuerzahler refundiert wird. Da dies im gegenständlichen Fall nicht zutrifft, könnte die Wahl des Begriffes "Erstattung" zu irrtümlichen Auslegungen führen. Weiters sollte ausdrücklich sichergestellt werden, daß die Förderung auch den von der Kfz-Steuer Befreiten zugute kommt.

Die Umweltprämie soll nur Pkw und Kombi zugute kommen. Der ÖAMTC schlägt vor, auch jene Klein-Lkw zu fördern, die vom Pkw oder Kombi abgeleitet und technisch bis auf einige Ausstattungsvarianten praktisch mit Pkw oder Kombi ident sind. Auch diese Fahrzeuge könnten in schadstoffarmen Ausführungen auf den Markt kommen. Ebenso erscheint es im Sinne des Umweltschutzes nicht günstig, Dieselfahrzeuge von einer Förderung auszuschließen, wobei der Hinweis, diese Fahrzeuge wären hinsichtlich der Kfz-Steuer ohnedies bereits begünstigt, insoferne nicht berechtigt erscheint, da die am 1.10.1981 eingeführte Steuerermäßigung für Dieselmotoren

- 3 -

nicht aus Umweltschutzgründen sondern aus Energiespargründen (vergleiche 687 und 726 der Beilagen XV. GP) erfolgte. Will man bei Dieselfahrzeugen tatsächlich zwei Ziele, nämlich Energiesparen und Umweltschutz, erreichen, so müßten konsequenterweise auch zwei steuerliche Begünstigungen gewährt werden.

Da wie bereits eingangs ausgeführt mit Katalysatoren ausgestattete Autos zunächst vornehmlich jene sein werden, die über einen höheren Hubraum verfügen, gerät der umweltbewußte Autokäufer somit in eine höhere Kfz-Steuerstufe. Um dies zu verhindern und somit einen stärkeren Kaufanreiz zu geben schlägt der ÖAMTC vor, die schadstoffarmen Autos mit Ottomotoren sowie Dieselfahrzeuge grundsätzlich um eine Steuerstufe niedriger einzureihen.

Die Bestimmung, wonach ein Kfz dann schadstoffarm ist, wenn die Kraftfahrbehörde dies feststellt, widerspricht Artikel 18 Abs. 1 B-VG, wonach die gesamte staatliche Verwaltung nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden darf und ist daher verfassungswidrig. Da es sicherlich nicht Aufgabe der Steuergesetze ist, festzulegen unter welchen Voraussetzungen ein Kfz als schadstoffarm anzusehen ist, müßte im Kfz-Steuergesetz wenigstens auf jene Gesetzes- bzw. Verordnungsstellen hingewiesen werden, nach denen die Kraftfahrbehörde feststellt, ob es sich um ein schadstoffarmes Kfz handelt.

Die derzeitige Entwicklung zeigt, daß anzunehmen ist, daß im Jahre 1985 kein befriedigendes Angebot an Katalysatorfahrzeugen am Markt sein wird. Da der Kaufentschluß sehr wohl davon geprägt wird, ein den Vorstellungen des Käufers entsprechendes Fahrzeug zu kaufen, besteht daher die Gefahr, daß sehr viele an sich zum Katalysatorkauf Bereite tatsächlich herkömmliche Fahrzeuge kaufen und auf die immer geringer werdende Umweltprämie verzichten werden. Würde die Umweltprämie in voller Höhe jedoch noch etwa ein Jahr lang weiterbezahlt, wäre der Käufer wohl eher motiviert

- 4 -

ein Katalysatorauto zu kaufen, da er dann damit rechnen kann tatsächlich ein seinen Vorstellungen entsprechendes Modell zu erhalten. Sollte tatsächlich die Notwendigkeit gegeben sein, mit sinkenden Prämien einen Kaufboom vor der zwingenden Umstellung hinsichtlich der Neuzulassungen abzufangen, müßte der Termin für die ausschließliche Zulassung schadstoffarmer Kfz jeweils um ein Jahr hinausgeschoben werden. Ein Kompromiss bietet sich insoferne an, als man den Zeitraum der vollen Prämienengewährung erweitert und den Zeitraum der sinkenden Prämien verkürzt. Zur Frage der sich daraus allenfalls ergebenden Mehrausgaben ist festzustellen, daß aus den oben geschilderten Gründen ein großer Ansturm auf Katalysatorfahrzeuge nicht zu erwarten ist und andererseits Mehreinnahmen schon allein auf Grund der höheren Fahrzeugpreise gegeben sind. Auch der erhöhte Benzinverbrauch, höhere Benzinpreise, Kfz-Haftpflichtprämien und Kfz-Steuer sind zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Auszahlung der Prämien empfiehlt der ÖAMTC einerseits eine Frist für die Verständigung des Finanzamtes und andererseits eine Frist zur Bezahlung der Prämie festzulegen.

§ 5 Abs. 6:

Die Einstufung in die nächsthöhere Steuerklasse wäre bei einer Erstreckung der Fristen wie oben ausgeführt, ebenfalls entsprechend hinauszuschieben.

1985-02-21