

Frau  
Mag. Barbara Prammer

Wien, am 31. Oktober 2007

### **Stellungnahme Ökologisierungsgesetz 2007**

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Wir als Importeur der Marke HYUNDAI begrüßen grundsätzlich die Bestrebungen einer Ökologisierung des Steuersystems. Der nunmehr vorliegende Gesetzesentwurf beinhaltet unserer Meinung nach für Fahrzeughalter keine ausreichenden Anreizpläne für eine rasche Erneuerung des österreichischen Fuhrparks durch den Umstieg auf moderne abgasarme Fahrzeuge, sondern sieht de facto zusätzliche Belastungen für die Autofahrer vor. Diese führen zu beträchtlichen Mehreinnahmen für das Bundesministerium für Finanzen und sind nicht wie angekündigt aufkommensneutral.

Aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass das angestrebte Ziel des Bundesministeriums für Umwelt, jährlich 33.000 Tonnen an CO<sub>2</sub> Emissionen einzusparen, nicht erreicht werden kann. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass es zu einer zusätzlichen Kaufzurückhaltung aufgrund der teilweise massiven Verteuerung von Fahrzeugen kommen wird, die ihrerseits wiederum das Umweltziel negativ beeinflussen wird, weil ältere Fahrzeuge länger im Markt verbleiben. Viele Autofahrer sind auf eine bestimmte Fahrzeugklasse angewiesen. Besonders betroffen von dieser geplanten Regelung sind etwa Familien, Pendler, Kleingewerbetreibende und viele andere, für die Mittelklassefahrzeuge unverzichtbar sind und die daher nicht auf Kleinfahrzeuge umsteigen können.

Ein weiterer Kritikpunkt sind die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und der geplante Einsatztermin mit 1.3.2008. Die Grenzwerte für den Bonus bzw. Malus sollten generell angehoben wie auch zeitlich gestaffelt werden. Wie eine Analyse der Autofahrerklubs ergeben hat, gibt es derzeit nur rund 50 Automodelle am Markt, die den Bonus-Grenzwert unterschreiten. Andererseits liegen mehr als 1.000 Automodelle über der angestrebten CO<sub>2</sub>-Obergrenze von 160g/km und hierbei handelt es sich mehrheitlich um Mittelklassefahrzeuge. Eine Umsetzung wie sie der Entwurf vorsieht muss für einen international erfolgreich tätigen Konzern (Hyundai ist weltweit immerhin die Nr. 6 innerhalb der Automobilindustrie) auch technisch und finanziell möglich sein. Bitte gehen Sie nicht davon aus, dass ein global agierendes Unternehmen jede länderspezifische Eigenheit verfolgen kann, sondern das Gesamtinteresse des europäischen Marktes, sowie das Interesse der Autofahrer zugrunde legt.

Wir ersuchen Sie daher, den vorliegenden Gesetzesentwurf nochmals zu überdenken und schlagen folgende Vorgangsweise vor:

1. Keine NOVA für Fahrzeuge mit weniger als 120 g/km CO<sub>2</sub>
2. Bonusregelung für Fahrzeuge mit 121 bis 140 g/km CO<sub>2</sub>
3. Anpassung der Malusgrenze auf 200 g/km CO<sub>2</sub> ab 1. 7. 2008
4. Anpassung der Malusgrenze auf 180 g/km CO<sub>2</sub> ab 1. 7. 2009
5. Anpassung der Malusgrenze auf 160 g/km CO<sub>2</sub> ab 1. 7. 2010

Auch die geplante Änderung der Partikelfilterförderung - der Bonus soll bereits mit 29. Februar 2008 auslaufen und nicht wie geplant bis 30. Juni 2008 gelten - wird von uns als nicht Ziel führend erachtet, da zudem der Malus gleichzeitig generell auf einen Fixbetrag von 300,-- Euro angehoben werden soll.

Unser diesbezüglicher Vorschlag lautet wie folgt:

1. Fortführung der derzeit gültigen Regelung für die Partikelfilterförderung
2. Keine zeitliche Begrenzung
3. Keine Kumulierung (Deckelung) mit anderen Förderungen (CO<sub>2</sub> oder umweltfreundliche Antriebsmotoren)

Generell möchten wir festhalten, dass auch die bisherige Berechnungsmethode der NOVA sehr wohl auf den CO<sub>2</sub> Ausstoß Rücksicht nimmt, da dieser zwar je nach Kraftstoffart unterschiedlich, aber jedenfalls linear mit dem Verbrauch zusammenhängt. Eine komplette Umgestaltung der Berechnung für die Normverbrauchsabgabe, welche ausschließlich auf dem CO<sub>2</sub> Ausstoß basiert, wäre für die Kunden wesentlich leichter zu verstehen und würde auch den administrativen Aufwand vereinfachen.

Es wird kein Konsument Verständnis für eine Neuregelung haben, bei der eine Abgabe, die verbrauchsabhängig ist um eine zusätzliche Abgabe, die ebenfalls verbrauchsabhängig ist ergänzt wird und beide noch zusätzlich der Mehrwertsteuerbemessungsgrundlage zugerechnet werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, wir hoffen, dass Sie sich dafür verwenden, die Argumente der Automobilindustrie ernst zu nehmen und den Wirtschaftsfaktor Automobil (Produktion, Handel, Zulieferindustrie) nicht außer Acht lassen. Letztlich wird der Konsument entscheiden, ob er unter dem Mantel der Förderung nicht ein Belastungspaket entdeckt, das ihn davon abhält, ein nach Ihrer Definition umweltfreundliches Fahrzeug anzuschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

Hyundai Import  
Gesellschaft m.b.H.



Hansjörg Mayr  
Geschäftsführer