



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz
ÖsterreichVertriebsgesellschaft 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 Drittel (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
IBAN-Code: AT971100000952457000
BIC: BKAUATWW

Reifeseitenverband Salzburg
Kto.-Nr. 66688, BLZ 35000
AT203500000000066688
RVSAAT2S

DIN EN ISO 9001
DIN EN ISO 14001

Zertifizierungs-Nr.
79 109 F 1087
12 104 204 36

Mercedes-Benz Österreich
Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Faseneristraße 35
5020 Salzburg
Telefon 0662 4478-0
Telefax 0662 4478-277
www.mercedes-benz.at



- 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 Motorentchnologien 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 Dieselmotorkraftstoff 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 CO₂“ zurückweisen. Die Grenze von 160 g CO₂ 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 CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr geht, könnten diese bei dem 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 CO₂-based Car and Alternative Fuels Taxation

Today, the European Parliament voted on the European Commission's proposed Directive on a more harmonised and CO₂-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 CO₂ 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 CO₂ emissions offers an opportunity to reduce car related CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂-based taxation of cars and alternative fuels in the EU as this will create the necessary demand for CO₂ efficient solutions that are already offered to the market or waiting to be introduced. CO₂-based taxation of cars and of alternative fuels should be the main element of a multi-stakeholder EU strategy to reduce car related CO₂ emissions."

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

Verbrauchsgesetzgebung / Überblick

