

# ENTWURF

## Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Normverbrauchsabgabegesetz und das Mineralölsteuergesetz 1995 geändert werden – Ökologisierungsgesetz 2007 (ÖkoG 2007)

### A) Grundsätzliches:

Der ÖAMTC unterstützt eine nachhaltige Umweltpolitik, die realistische Ziele verfolgt. Diese positive Gesamtbeurteilung erlaubt in gewissen Fällen sogar, Nachteile für einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern in Kauf zu nehmen, wenn dies zur Erreichung des Zieles erforderlich ist und wenn gleichzeitig für die überwiegende Mehrheit der Betroffenen relevante Vorteile mit der Maßnahme verbunden sind. Allerdings ist es unabdingbare Voraussetzung, dass die Maßnahmen sachgerecht und erforderlich sind und dass zeitgerecht überprüft und mit entsprechendem Nachdruck kontrolliert (evaluiert) wird, ob die in die Maßnahme gesetzten Erwartungen erfüllt sind. Ganz allgemein gilt auch, dass im Falle des Verfehlens eines Zieles die Maßnahme nicht noch weiter verschärft werden darf sondern Alternativen in Erwägung zu ziehen sind.

Die beabsichtigte Verkürzung des Förderzeitraumes von Partikelfiltern wird vom ÖAMTC mit Nachdruck abgelehnt. Diese Maßnahme würde in unsozialer Weise in langfristige Planungen eingreifen und wäre ökologisch kontraproduktiv.

### B) Besonderer Teil:

#### Zu Artikel 1, Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes

##### **Z 1 § 6a Abs 1 Z 1 (Bonus bis €300)**

Der Bonus in der geplanten Höhe wird befürwortet, die Anwendungsgrenze sollte aber auf 140 g/km angehoben werden. Die Formulierung „um höchstens 300 Euro“ lässt aber – nicht zutreffender Weise – auf einen flexiblen Betrag schließen. Vorgeschlagen wird, den Text im folgenden Sinne: „verringert sich die Steuerlast grundsätzlich um € 300,-, höchstens aber um den errechneten Nova-Betrag.“

##### **Z 2 (NoVA-Zuschlag)**

Der ÖAMTC lehnt den Zuschlag zur NoVA in der vorgeschlagenen Form ab: Für die meisten Konsumenten wird eine solcherart konzipierte Maßnahme wie eine „Strafsteuer“ verstanden werden und nicht als motivierendes Mittel zur Wahl entsprechender Alternativen. Vor allem die Tatsache, dass zahlreiche Fahrzeugmodelle nicht in einer nach unten offenen Reihe an Motorisierungsvarianten angeboten werden, sollte bei der Wahl des Zeitpunktes und des Ausmaßes der Mehrbesteuerung berücksichtigt werden.

Dieser Nachteil wird mit der vorgelegten Berechnungsbasis ab der Mittelklasse schlagend. Besonders krass fällt der Vergleich bei den typischen Familienfahrzeugen aus. Dort sind die Einstiegsmodelle meistens „Benziner“, die in der Anschaffung praktisch immer billiger als Dieselfahrzeuge sind, aber alle unter den Malus fallen würden.

Der künftige Käufer eines Mittelklassewagens hat folgende Wahlmöglichkeit. Entweder er entscheidet sich für das günstigste Einstiegsmodell, dessen meist höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoß einen Steuerbonus verursacht oder er erwirbt ein Modell mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, das aber aufgrund seines ohnehin höheren Kaufpreises mit einem höheren NoVA-Betrag belastet ist.

Da dieser Kaufpreisunterschied häufig in der Größenordnung um die 2.000 Euro liegt, wäre der geplante CO<sub>2</sub>-Malus für den Konsumenten oft trotzdem noch billiger als die Anschaffung eines teureren Fahrzeuges.

Der ÖAMTC schlägt daher vor, nicht sofort mit der Zusatz-Besteuerung ab 160 g/km zu beginnen sondern eine anfänglich höhere Malusgrenze schrittweise abzusenken: Zu denken wäre etwa an die Einführung einer 200 Gramm -Grenze ab Mitte 2008, dann 180 Gramm ab Mitte 2009 und 160 Gramm ab Mitte 2010.

#### **Z 4 (Förderung für „Hybridantriebe“)**

Der ÖAMTC kann das Ansinnen, Fahrzeuge allein aufgrund ihres „alternativen Antriebs“ bereits mit einem relativ hohen Bonus zu belohnen, nicht nachvollziehen. Moderne Kraftstoff sparende Formen der Energiespeicherung und Kraftübertragung wie zB sogenannte „Hybridantriebe“ nutzen in der Regel keine alternativen Energien. Ihre konstruktionsbedingte Sparsamkeit schlägt sich idR aber bereits in einer niedrigen Emission aus, die ihrerseits bereits eine Förderung auslöst. Sollte der „Bonus“ gar dafür eingesetzt werden, um leistungsstarke Hybridfahrzeuge zu fördern, würde dies aber wohl auf erhebliches allgemeines Unverständnis stoßen. Es ist Faktum, dass einige Pkw-Modelle trotz alternativen Antriebes signifikant hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen.

Falls aber tatsächlich die Absicht besteht, alternative Antriebe als solche zu fördern, schlägt der ÖAMTC vor, zumindest den Passus „unabhängig von ihrem Abgasverhalten“ zu streichen, damit in Fällen wie den oben genannten zumindest der Bonus gegen einen allenfalls bestehenden Malus gegen gerechnet wird.

#### **§ 15 Abs 10 (Außerkräfttreten der Partikelfilter-Förderung)**

Die Absicht, die Förderung der Ausrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern früher als ursprünglich festgelegt, nämlich mit 29. Februar 2008, auslaufen zu lassen, wird vom ÖAMTC massiv abgelehnt. Eine solche gesetzgeberische Maßnahme bewirkt einen sehr kurzfristigen Eingriff in längerfristige Pläne von Konsumenten: Ein Autokauf muss nicht zuletzt aufgrund der immer angespannteren finanziellen Situation der Autofahrer längere Zeit vorbereitet und vor allem die Finanzierung längerfristig geplant werden. Wenn die Partikelfilter-Förderung, mit der man bis 30. Juni 2008 rechnen konnte, nun vorzeitig abgeschafft wird, werden viele Konsumenten von der für das Frühjahr 2008 geplanten Anschaffung eines neuen Fahrzeuges Abstand nehmen und mit dem alten - umwelttechnisch weniger befriedigenden - Fahrzeug weiter fahren.

*Mag. Elisabeth Brugger-Brandau  
Mag. Martin Hoffer*