



Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T: (01) 893 26 97
F: (01) 893 24 31
E: vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

An:

Parlament
Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl-Renner-Ring 3
A-1017 Wien

Wien, am 6. November 2007

VCÖ-Stellungnahme

im Begutachtungsverfahren zum

Ökologisierungsgesetz 2007 (ÖkoG 2007)

(Zutreffendes ist angekreuzt)

- Zu dem zur Begutachtung vorgelegten Entwurf gibt der VCÖ die beiliegende Stellungnahme ab
- Es ist dem VCÖ in der zur Verfügung gestellten Zeit leider nicht möglich, eine Stellungnahme abzugeben
- Der zur Begutachtung vorgelegte Entwurf ist inhaltlich nicht Schwerpunkt der VCÖ - Tätigkeit. Daher wird keine Stellungnahme abgegeben
- Der VCÖ bewertet den Entwurf/die Novelle positiv

Mit freundlichen Grüßen

DI Martin Blum

VCÖ-Verkehrspolitik



Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T: (01) 893 26 97
F: (01) 893 24 31
E: vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

VCÖ-Stellungnahme zum Entwurf des Ökologisierungsgesetz 2007

Wien, am 6. November 2007

1) Generell gibt der VCÖ zum Entwurf folgende Stellungnahme ab:

Der VCÖ nimmt zum Änderungsvorschlag Artikel 1: Z 1 (§ 6a NoVAG 1991 – Berechnung der Normverbrauchsabgabe) Stellung.

Österreichs Neuwagenflotte hat viele Spritfresser

In Österreich werden immer mehr leistungsstarke und schwere Pkw gekauft. Dieser aus Umwelt- und energiepolitischer Sicht unerfreuliche Trend führt zu höherem Treibstoffverbrauch und somit höheren Emissionen und Schadstoffen.

Österreich ist das einzige Land in der EU neben Spanien bei dem die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte vom Jahr 2005 zum Jahr 2006 gestiegen sind. Im EU-Ranking belegt Österreich lediglich den 13. Platz.

VCÖ begrüßt NoVA-Reform

Der VCÖ begrüßt deshalb, dass die NoVA reformiert und der CO₂-Ausstoß stärker berücksichtigt werden soll. Die NoVA-Reform geht in die richtige Richtung, hat aber noch Schwächen.

Eine höhere NoVA bei Neuwagen mit hohen CO₂-Emissionen und ein Bonus beim Kauf von Neuwagen mit niedrigen Emissionswerten setzen Anreize auf den Spritverbrauch und die CO₂-Emissionen zu achten. Damit die stärkere Ökologisierung der Neuwagenflotte Österreichs erreicht werden kann, sollte die NoVA aber nicht nur um ein CO₂-Bonus-Malus-System ergänzt, sondern gänzlich auf Emissionen umgestellt werden.

VCÖ empfiehlt die Deckelung der NoVA aufzuheben

Kontraproduktiv wirkt sich weiterhin die Deckelung des NoVA-Steuersatzes aus, weil dadurch Fahrzeuge mit besonders hohem Treibstoffverbrauch bevorzugt werden, deren Anzahl aber verringert werden soll. Derzeit wird der maximale Steuersatz von 16 Prozent ab einem Treibstoffverbrauch von 10,75 Liter Benzin beziehungsweise 9,75 Liter Diesel pro 100 km erreicht. Wird dieser Verbrauchswert überschritten, besteht kein Anreiz mehr ein verhältnismäßig treibstoffsparenderes Fahrzeug zu wählen.

Grenzwerte für Bonus niedriger ansetzen

Ein Malus wird erst ab 160 Gramm CO₂ pro Kilometer fällig, das entspricht aber beinahe dem Durchschnittswert von Österreichs Neuwagenflotte, der im Jahr 2006 bei 163 Gramm pro Kilometer gelegen ist. Um mehr Anreize für den Kauf CO₂-ärmerer Modelle zu setzen, sollte der Malus bereits bei 140 Gramm beginnen. Das Bonus-Malus-System unterstützt dann auch die Autoindustrie sparsamere Modelle verstärkt auf den Markt zu bringen, die technisch längst realisierbar sind. Schon heute könnten mit technischen Maßnahmen die CO₂-Emissionen der Pkw halbiert werden.

Alternative Antriebe nicht grundsätzlich fördern

Eine grundsätzliche Bevorzugung einzelner Antriebe ist nicht gerechtfertigt, es sollten allein die verursachten Emissionen der Maßstab für die NoVA-Berechnung sein. Es ist wenig zielführend, wenn Pkw mit alternativen Antrieben wie Hybrid- oder Erdgasantrieb per se eine Steuergutschrift in der Höhe von bis zu 500 Euro erhalten sollen. Damit würde nämlich auch ein großer SUV mit Hybridmotor einen Bonus erhalten, obwohl dieses Fahrzeug auch mit Hybridmotor mehr Emissionen verursacht als herkömmliche Autos.

Gesundheitsschädliche Schadstoffe des Diesels stärker berücksichtigen

Diesel-Pkw sind für gesundheitsschädliche Schadstoffe, wie Rußpartikel („Feinstaub“) und Stickoxide verantwortlich. Für Rußpartikel wird im Entwurf für die NoVA-Reform eine Höchstgrenze definiert, Stickoxide werden jedoch nicht berücksichtigt, obwohl gerade die Stickoxid-Emissionen in Österreich höher sind als erlaubt.

Der VCÖ empfiehlt daher die Grenzwerte für Bonus und Malus bei Dieselfahrzeugen niedriger anzusetzen.

2) Konkret zum Entwurf gibt der VCÖ folgende Stellungnahme ab:

Zu Z 1 (§ 6a Abs. 1)

Der VCÖ schlägt keine konkreten Änderungen im Gesetzestext vor.