



Bundesministerium für Finanzen  
z.H. Frau Gl Mag. Bernadette M. Gierlinger  
Abteilung VI/1

Hintere Zollamtstraße 2b  
A-1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 197  
1045 Wien  
T 05-90 900-DW 4267 | F 05-90 900-259  
E fhp@wko.at  
W <http://wko.at/fp>

Wien, 7. November 2007

## Ökologisierungsgesetz 2007

Sehr geehrte Frau Mag. Gierlinger!

Die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) dankt für die Übermittlung des Entwurfes des Ökologisierungsgesetzes 2007 und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

### Allgemeines

Es ist vorab wichtig klarzustellen, dass die WKÖ angesichts der drohenden Kostenfolgen grundsätzlich Maßnahmen zur Verhinderung des Klimawandels begrüßt. Der vorliegende Gesetzesentwurf entspricht in seiner Zielrichtung den von der WKÖ erhobenen Forderungen bestehende Belastungen zu ökologisieren. Dass eine zunehmende undifferenzierte steuerliche Belastung des Verkehrs durch Kfz-Steuer, NoVA und Mineralölsteuererhöhung nicht zu den gewünschten Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses führt, beruht hauptsächlich auch auf einer stetigen Überalterung des Fahrzeugbestandes mit den damit verbundenen negativen Auswirkungen für die Umwelt und die Verkehrssicherheit. Trotz dieser grundlegenden Übereinstimmung mit dem BMF lehnt die WKÖ den vorliegenden Entwurf des Ökologisierungsgesetzes ab, wenn nicht maßgebliche Änderungen vorgenommen werden. Aus WKÖ-Sicht wird die Überalterung des Fahrzeugbestandes Österreichs nicht beseitigt, sondern noch verschärft. Die WKÖ strebt daher eine Förderung der Nachbeschaffung zur Verjüngung des Bestandes und damit eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Belastung als Beitrag zur Erreichung des im Kioto-Abkommen vertraglich vereinbarten CO<sub>2</sub>-Zieles an.

### Allgemeine Bedenken

#### Fehlende Konformität mit EU Zielen

Vorab aus Sicht der WKÖ sind bestehende Steuern und Abgaben erst dann einer Ökologisierung zu unterwerfen, wenn sie einerseits mit gesamteuropäischen Zielen abgestimmt sind und wenn sie sich andererseits für Ökologierungsmaßnahmen eignen.

Ein von Steuerkommissar László Kovács bereits vor zwei Jahren vorgelegter Entwurf begründet die Notwendigkeit der Abschaffung der Zulassungssteuern (in Österreich NoVA) zugunsten der laufenden Kfz-Steuern (in Österreich motorbezogene Versicherungssteuer) mit den hohen

Preisunterschieden für Kraftfahrzeuge, für welche die unterschiedlichen nationalen Steuersätze mitverantwortlich sind. Mit der Systemumstellung soll die Besteuerung von PKW unionsweit harmonisiert werden, wodurch Hürden für die grenzüberschreitende Verbringung wegfallen. Die Erhöhung der Anschaffungskosten für Neufahrzeuge widerspricht der vom EU-Parlament angestrebten Umschichtung des steuerlichen Lenkungseffektes auf die Nutzung. Der vorliegende Entwurf konterkariert diese Bemühungen der Europäischen Union.

### **Verfehlen des Ökologisierungszieles durch Zurückhaltung der Kaufentscheidungen**

Nach der von Eurotax erstellten Modell- und Typenverteilung, wäre auf Basis des aktuellen Modellmixes eine Förderung für den Kauf von umweltfreundlichen Neufahrzeugen nur bei 2 % gegeben. Für 23 % der Modelle würde sich steuerlich im NoVA-Bereich keine Veränderung ergeben. Aber bei rund 75 % ist eine steuerliche Mehrbelastung zu erwarten. Dies trifft auch Fahrzeuge mit einem speziellen Einsatzzweck. Derartige Fahrzeuge sind jedoch nicht beliebig durch entsprechende "kleinere Fahrzeuge" substituierbar. Dadurch wird das Ziel einer Erneuerung des Fahrzeugbestandes mit umweltfreundlichen Fahrzeugen nicht erreicht werden.

Die vom Lebensministerium geschätzte CO<sub>2</sub>-Einsparung des Ökologisierungsgesetzes von maximal 33.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ( $\leq 0,03$  % der österreichischen Gesamtemissionen bzw. 0,3 % der PKW-Emissionen) zeigt die unzureichende Fokussierung auf die Erneuerung des Bestandes zur angestrebten massiven Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Belastung durch den Verkehr.

Die statistisch nachweisbare Preissensibilität wird zu einer längeren Behaltdauer für ältere, technologisch und abgastechnisch nicht mehr am neuesten Stand befindliche Fahrzeuge führen. Dadurch wird der gegenteilige Effekt erreicht, der schon derzeit veraltete Fahrzeugbestand bleibt erhalten und es kommt zu keiner Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Der volkswirtschaftliche Schaden ist durch das Verfehlen der Kioto-Zielerreichung irreversibel. Die damit forcierte Alterung des PKW-Bestandes, mit dem entsprechend negativen Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderer Schadstoffe wird in den kommenden Jahren der Kioto-Evaluierung eine Hypothek für die Erreichung der umweltrelevanten Reduktionsziele (CO<sub>2</sub>, NOX, PM). Neben dem Verfehlen des Ökologisierungseffekts sollte das BMF auch bedenken, dass es durch die Kaufzurückhaltung auch zu Einnahmerückgängen für das BMF kommen wird. Die Belastung der Anschaffung wird den bereits feststellbaren Einnahmeausfall des BMF in Höhe von rd. 90 Mio. € (60 Mio. € USt, 30 Mio. € NoVA) weiter erhöhen.

Im Zusammenhang mit dem nationalen CO<sub>2</sub>-Reduktionplans möchte die WKÖ noch einmal ihre Bedenken zur Abschaffung des § 12 Abs. 16 UStG im Rahmen des Abgabensicherungsgesetz 2007 wiederholen. Durch diese Abschaffung soll ab 2008 beim Export von älteren Gebrauchtfahrzeugen in Drittländer durch Fahrzeughändler aus dem Erwerbskaufpreis kein fiktiver Vorsteuerabzug mehr möglich sein. Gerade die Beibehaltung dieses Vorteils (Vorsteuerabzug) wäre für Österreich ökologisch sinnvoll, um ältere Gebrauchtfahrzeuge (welche schlechtere Schadstoffwerte aufweisen) wie bisher leichter exportieren zu können, sodass diese Fahrzeuge somit aus dem Fahrzeugbestand Österreichs ausscheiden, gleichzeitig in der Regel bei den Zielländern für eine Verbesserung des Fahrzeugbestandes sorgt. Bei dieser Maßnahme scheint der fiskalische Vorteil (Wegfall des fiktiven Vorsteuerabzuges) im Vordergrund zu stehen.

### **Fehlende soziale Treffsicherheit**

Ein Malus von € 25.- pro Gramm CO<sub>2</sub> über der Verbrauchsgrenze von 160g CO<sub>2</sub> pro km trifft vielfach Fahrzeugmodelle, auf die Familien, Pendler, Kleingewerbetreibende, etc. angewiesen sind. Für deren Bedürfnisse gibt es in naher Zukunft keine Alternativen am Markt. Auf der anderen Seite betrifft der Bonus von € 300.- für Fahrzeuge unter 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro km ausschließlich Klein-/Kleinstwagen, derzeit rund 50 Modelle, das sind < 1 % der angebotenen Fahrzeugmodelle. Familien können nicht auf Kleinwagen umsteigen, eine empfindliche Verteuerung um € 1.200.- (bei einem Verbrauchswert von z.B. 200 g CO<sub>2</sub>/km) ist Familien nicht zumutbar und höchst unsozial).

## WKÖ Forderungen und Alternativvorschläge

### Verschiebung des Einführungszeitpunktes

Vorab ist aus Sicht der WKÖ die Einführungszeitpunkt mit 1.3.2008 in Anbetracht der Änderungsreichweite als zu kurz abzulehnen. Insbesondere Umstellungen in der Informationstechnologie und gezielte Schulungen der Mitarbeiter brauchen Zeit, um dieses Gesetz in der Praxis umzusetzen. Die Erfahrungen der Mitgliedsfirmen der WKÖ bei der Einführung des Bonus-Malus-Systems des Dieselpartikelfilters (PDF) in der Praxis zeigen, dass derartige Änderungen eine mindest Durchlaufzeit von mehreren Monaten brauchen. Zahlreiche Fahrzeuge sind mit längeren Lieferzeiten bereits von Kunden bestellt worden und diese konnten nicht mit derart maßgeblichen Verteuerungen rechnen. Auch sollte den Autoimporteuren ausreichend Zeit eingeräumt werden, damit die neuen Modelle für die Konsumenten zur Verfügung stehen. Wir fordern daher den Einführungszeitpunkt zur stufenweisen Umlenkung der Nachfrage auf künftige CO<sub>2</sub>-reduzierte Motortechnologien auf den 1. 9.2008 zu verschieben.

### Entlastung der Anschaffung für umweltfreundliche Motortechnologie

Den vom BMF eingeräumten NoVA-Mehreinnahmen von € 30 Mio. in den ersten 10 Monaten, d.h. eine Steuererhöhung um € 43 Mio. im Jahr, stehen Berechnungen der WKÖ von zu erwartenden Mehreinnahmen für das Budget von über € 60 Mio. gegenüber. Die Mitte des Jahres mit der Einführung des Klimaschutzfonds verbundene Erhöhung der Mineralölsteuer belastet die Verkehrsteilnehmer mit € 530 Mio. pro Jahr nachhaltig. Im Vergleich dazu lagen die Einnahmen aus der NoVA im Jahr 2006 bei 510 Mio. €.

Die WKÖ fordert aufgrund der Mehreinnahmen eine nachhaltige Entlastung der Anschaffung für die am Markt angebotene umweltfreundliche EURO IV-Motor-Technologie einschließlich der sicherheitsfördernden Allradtechnologie. Im Hinblick auf den Kioto-Zielerreichungskorridor 2008-2012 ist dem CO<sub>2</sub>-Einsparungseffekt durch rasche Bestandsanpassung in „allen Segmenten“ (Gewerbe, Familie, Allrad u.a.) absolut Vorrang einzuräumen.

Die Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützt die Zielerreichung der Regierungsvorlage, d.h. 5 % der Zulassungen im Jahr 2010. Um zu vermeiden, dass Fahrzeuge zwar mit Alternativtechnologie betrieben werden, aber trotzdem maßgeblich CO<sub>2</sub> emittieren, schlagen wir vor, die geplante Förderung als Wirkvorschrift zu definieren (CO<sub>2</sub>-Limitierung).

### Umrüstung von KFZ

Eine nicht unerhebliche Anzahl von KFZ wird kurz nach dem Kauf umgerüstet, um so mit Pflanzenöl, Superethanol E 85, oder Gasantrieb fahrtauglich gemacht zu werden. Diese Umbauten schonen die Umwelt ebenso wie die in diesem Gesetzesentwurf bevorzugten KFZ. Ein Vorteil bei diesen Umbauten ist aber, dass die Käufer nicht den gleichen Typenlimitierungen unterliegen wie bei Kraftfahrzeugen die ähnliche umweltfreundliche Merkmale ab Werk haben. Diese Umbauten können ein wesentlicher Faktor der Zielerreichung von Abgasreduzierung sein.

Aus diesem Grund sollte die Bonus/Malus Regelung auch auf diese Umbauten Anwendung finden. Eine Möglichkeit dies zu Erreichen wäre durch die Bestätigung des Umbaus die Differenz bei der NoVA rückvergütet zu bekommen.

Ohne eine derartige Regelung wird der ganze Bereich Pflanzenöl, der hauptsächlich durch nachträgliche Umbauten realisiert wird, ausgelassen.

### **Gleichstellung des Biotreibstoffes B100**

Die WKÖ regt die Gleichstellung des Biotreibstoffes B 100 (= 100 % Biodiesel) mit dem Kraftstoff E 85 bzw. den anderen alternativen Kraftstoffen beim Bonus im § 6a (1) Z 4 des Normverbrauchsabgabengesetzes an.

### **Befreiung von KFZ für spezielle Einsatzzwecke**

Seitens der WKÖ wird gefordert, dass Fahrzeuge, welche für spezielle Einsatzzwecke konstruiert werden, vom beabsichtigten Malus ausgenommen werden. Das heißt, in Anlehnung an die Richtlinie 70/156/EWG i.d.g.F. wären Fahrzeuge von mehr als 2.500 kg und/oder mehr als 5 Sitzplätzen (einschließlich des Fahrers) auszunehmen.

### **Im Sinne der Entbürokratisierungsstrategie des BMF: Forderung nach einfacher Steuerermittlung**

Der vorgeschlagene Berechnungsmix aus Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen Faktoren (Deckelung, Bonus-Malus) führt zur weiteren Verunsicherung der Kunden und ist in der Praxis schwer umsetzbar. Absehbare Probleme für die Listen-Preisauszeichnung und der damit verbundenen Verwirrung zur Kaufpreisermittlung durch Händler und Kunden sind aufgrund der bereits erfahrenen Schwierigkeiten in der Vergangenheit mit Bonus-Malus-Regelungen beim PDF mit einer leichteren Administrierbarkeit Rechnung zu tragen.

Gerade die von der Regierung angestrebte Entbürokratisierung spricht für eine einfache Form der Steuerermittlung (entweder nur Prozentsatz oder nur Fixbetrag), um auch die in der jetzigen Berechnung fiskalische Benachteiligung der CO<sub>2</sub>- günstigen Dieseltechnologie zu beenden und der bereits absehbaren weiteren Erhöhung der NoVA Berechnung aufgrund der Änderung des Prüfzyklus der Verbrauchsermittlung vorzubeugen. Alleine diese ab 2009 zu erwartende Änderung führt zu einer NoVA-Erhöhung von durchschnittlich 1 - 2 Prozentpunkten (voraussichtlich deutlich mehr als 50 Mill. € Mehrbelastung). Die Belebung der Exportwirtschaft durch die seit Jahresende mögliche NoVA-Rückvergütung beim Export ist unter den geplanten Parametern auf bürokratischem Weg mangels Rechtssicherheit durch Risiken aus der Kalkulation gefährdet.

### **Kein Streichen der Verlängerung des Dieselbonus**

Die im Sommer 2007 verfügte Verlängerung des Dieselbonus bis 30.6.2008 einfach mit Ende Februar 2008 zu streichen, beeinträchtigt die Planungssicherheit und ist abzulehnen. Die WKÖ fordert daher die Beibehaltung des Dieselbonus bis zum vereinbarten Zeitpunkt 30.6.2008.

- 5 -

**WKÖ Alternativlösung**

Um die von der WKÖ angestrebte Verjüngung des Bestandes durch den Umstieg auf die seit 2005 verfügbare EURO IV- Motor-Technologie zu beschleunigen, fordert die WKÖ als wirkungsvollen Anreiz für den Umstieg auf CO<sub>2</sub> arme Fahrzeuge folgende Alternativlösung:

Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionen <140 g pro km sollen einen Bonus von € 500.- erhalten, zwischen 141 g und 200 g kein Bonus/Malus, für Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionen >200 g pro km ein Malus von € 500.- und für Fahrzeuge mit NOx-Emissionen < 0,080g (EU 6 Diesel) ein Bonus von € 500.-. Die Summe der Boni ist mit maximal € 500.- begrenzt.

Die WKÖ ersucht um Berücksichtigung ihrer Stellungnahme und steht für weiterführende Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl  
Präsident



Dr. Reinhold Mitterlehner  
Generalsekretär-Stv.