

Stellungnahme des ÖAMTC Zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem eine Verschrottungs-/Umweltprämie für Fahrzeugtausch eingeführt wird (VU-Prämiengesetz)

A) Grundsätzliches

Der ÖAMTC begrüßt grundsätzlich Maßnahmen, die eine Modernisierung des Kfz-Bestandes anstreben, weil dies sowohl zu einer Verbesserung der (aktiven als auch der passiven) Verkehrssicherheit, des Kraftstoffverbrauches und der Entlastung der Umwelt durch Abgase und Lärm führt.

Das konkret vorgeschlagene Modell der Verschrottungsprämie geht aber am Ziel der Ankurbelung des Neuwagenverkaufes vorbei, weil die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die angesprochenen Zielgruppen, nämlich Besitzer alter Fahrzeuge und potentielle Käufer neuer Fahrzeuge selten deckungsgleich sind. Es ist auch schwer einzusehen, dass das in Anbetracht der aktuellen Wirtschaftskrise primäre Ziel des verstärkten Absatzes von Neufahrzeugen zwingend von einer Verschrottung und damit der Vernichtung oft durchaus noch werthaltiger Altfahrzeuge abhängig gemacht wird.

Der ÖAMTC hat überdies schon weit vor Erscheinen des Gesetzesentwurfs ein eigenes Modell vorgestellt: eine nach jeweiligem Spritverbrauch abgestufte weitere Reduzierung der NoVA. Dies wäre mit einer einfachen Anpassung des bestehenden NoVA-Gesetzes möglich gewesen und hätte außer für Spritfresser eine deutliche Verbilligung der meisten Modelle gebracht. So hätte man einen wirklichen Anreize zum Neukauf geschaffen, ohne oft noch werthaltige Altautos vernichten zu müssen.

Der ÖAMTC hat aber grundsätzliche Bedenken, ob das vorgeschlagene System funktionieren kann bzw ob es nicht unbillige Härten provoziert. Daher wird auf die Vorschläge des ÖAMTC, die auch in den Medien publiziert wurden, hingewiesen:

- Verschrottung und Neuzulassung sollten nicht zwingend beim selben Händler erfolgen müssen. Nicht jeder Händler ist bereit zur Rücknahme eines Altfahrzeuges.
- Für die Berechtigung zum Erhalt der Prämie sollte es auf den Zeitpunkt der Bestellung des Neuwagens ankommen und nicht auf das Datum dessen Zulassung. Bis zur Lieferung des Neufahrzeuges sollte der Kunde sein altes Fahrzeug jedenfalls weiter nutzen können.
- Die Prämie sollte so lange in Anspruch genommen werden können, bis der vorgesehene Förderbetrag ausgeschöpft ist, also gegebenenfalls auch über das Ende des Jahres 2009 hinausgehend
- Es ist ein entsprechendes „Frühwarnsystem“ vorzusehen, auf das Händler schon bei der ersten Anbahnung eines möglichen Geschäftsabschlusses Zugriff haben – damit sie wissen, ob ein Zugriff auf den Fördertopf möglich sein wird.

Auf die Details dieser Vorschläge wird in den beiden folgenden Abschnitten B) „Änderungsvorschläge“ und C) „Besonderer Teil“ näher eingegangen.

B) Änderungsvorschlag:

Es ist nach Auffassung des ÖAMTC nicht zweckmäßig bzw nicht erforderlich, die Übergabe zur Verschrottung und den Kauf des Neuwagens organisatorisch an den Verkäufer des Neufahrzeuges zu binden. Der Vorteil einer solchen Trennung liegt in erster Linie darin, dass der Kunde sein Altfahrzeug bis zur Zulassung des Neufahrzeuges weiter nutzen kann. Es wäre wohl unbillig, von ihm eine „Fahrzeug-Vakanz“ bis zur Lieferung des Neufahrzeuges zu verlangen.

Trennung von Neuwagenkauf und Verschrottung

Bei welchem Verwerter das Fahrzeug schließlich verschrottet wird, sollte ohne Belang sein, zumal es auf die Tatsache ankommt, dass es überhaupt verschrottet wird. Es gibt nach Beobachtungen des ÖAMTC bereits jetzt Aussagen von Händlern, die sich außer Stande sehen, Altfahrzeuge zu übernehmen oder nicht bereit sind, diese einer Verschrottung zuzuführen. Warum sollte aber diesen Händlern die Möglichkeit genommen werden, ein Neufahrzeug zu verkaufen?

Zeitpunkt der Bestellung statt Zulassungsdatum relevant

Die Absicht des Kunden, sein Altfahrzeug an einen befugten Fahrzeugverwerter zu übergeben und die diesbezügliche Erklärung beim Händler zum Zeitpunkt der Bestellung des Neufahrzeuges sollte daher zumindest für die Anmeldung des Anspruches genügen. Damit entfällt auch die Notwendigkeit, dass die tatsächliche Verschrottung im Lauf des Jahres 2009 stattfindet (iSd derzeitigen Fassung des § 7 Abs 1).

Information über Möglichkeit zum Zugriff auf den Fördertopf

Dieser Anmeldevorgang sollte so lange möglich sein, als die Zahl der beabsichtigten 30.000 Förderfälle nicht ausgeschöpft ist. Zu diesem Zweck sollte beim BMF eine Datenbank geschaffen werden, in die der Händler (des Neufahrzeuges) unmittelbar vor der Bestellung des Neufahrzeuges Einblick zu nehmen hat bzw in der Folge die Anmeldung zugleich mit der Bestellung des Neufahrzeuges dort „online“ vornehmen kann. Er bekommt für den Fall der Anmeldung als Vertreter des Kunden eine „Nummer“ (1 – 30.000) zugewiesen, die dessen Anwartschaft auf Auszahlung der Prämie begründet. Diese Anwartschaft ist freilich mit der Tatsache der Übergabe an den Schredder in einem fahrtüchtigen Zustand und die Anmeldung des Neufahrzeuges auf seinen Namen bedingt.

Verlängerung der Frist über 31.12.2009 hinaus

Damit entfällt auch die Notwendigkeit, dass das Neufahrzeug bis zum 31.12.2009 zugelassen sein muss. Immerhin kann es durch Fertigungsverzögerungen oder sonstige Lieferverzüge dazu kommen, dass die Zulassung erst später erfolgt. Dieses Risiko sollte weder auf den Kunden noch auf den Händler überwältzt werden. Überdies bestünde diesfalls die Chance, Empfänger des „Weihnachtsgeldes“ noch im November bzw Dezember zum Kauf eines Neuwagens zu motivieren, der aber mit Sicherheit erst im Folgejahr ausgeliefert würde bzw zugelassen werden könnte.

Denkbar wäre es, vom Händler zu verlangen, dass er (oder die ohnehin mit dem Abmeldevorgang befasste gem § 40a KFG ermächtigte Zulassungsstelle) unmittelbar vor der Zuführung zur Verschrottung bzw der Übernahme des Altfahrzeug dessen Fahrtüchtigkeit bestätigt, um Missbräuche (Auto- oder Teile-„Schieberei“) zu vermeiden.

C) Besonderer Teil

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den vorgelegten Textvorschlag, wobei sinngemäß auch Anregungen aus Teil B) einfließen können und sollen:

§ 1, Gegenstand der Verschrottungs-/Umweltprämie

Abs 1:

Es sollte im ersten Absatz – wenn schon der Gesetzgeber diese Absicht verfolgt – klar erkennbar sein, dass die Prämie in erster Linie zum Zweck der Förderung des Erwerbes eines Neufahrzeuges durch den bisherigen Besitzer des Altfahrzeuges ausbezahlt werden soll.

Abs 2:

Die Absicht, Fahrzeuge, die im Zuge eines Gewerbebetriebes genutzt werden, von der Inanspruchnahme der Verschrottungsprämie auszuschließen, wird grundsätzlich begrüßt. Der ÖAMTC gibt allerdings zu bedenken, dass die Formulierung in der Entwurfsfassung auch jene Fahrzeuge betreffen würde, die von „Privatpersonen“ auch bloß in geringem Ausmaß für gewerbliche Tätigkeiten genutzt werden. Auch Personen, die aus Gründen der Erhaltung des Arbeitsplatzes faktisch gezwungen werden, sich „selbständig“ zu machen, könnten – trotz ihrer dadurch erschwerten finanziellen Situation nicht in den Genuss der Prämie kommen.

Der ÖAMTC schlägt daher vor, die Bestimmung auf Fahrzeuge einzuschränken, die auf einen Gewerbebetrieb zugelassen sind und zur Gänze in dessen notwendigem Betriebsvermögen verzeichnet sind.

Abs 3:

Die Definition des Personenkraftwagens über die zollrechtliche Begriffsbestimmung ist unkonventionell und anwenderfeindlich, zumal weder der Antragsteller noch der beteiligte Fahrzeughändler Zugang zu diesen Unterlagen haben. Es wird daher angeregt, die im Kraftfahrrecht üblichen Fahrzeugkategorien zu verwenden, etwa „Fahrzeuge der Klasse M1 iSv § 2 Abs 1 Z 5 iVm § 3 Abs 1 KFG 1967 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg, unter Ausschluss von als M1 genehmigten Wohnmobilen und Spezialkraftwagen.“

§ 2, Voraussetzung für die Auszahlung

Z 1: Es wird angeregt, nach der Wortfolge „seit mindestens einem Jahr“ die Wortfolge „vor der Antragstellung“ einzufügen.

Sollte dies nicht die Absicht des Gesetzgebers sein, sollte ein anderer relevanter Zeitpunkt wie „Übergabe des Altfahrzeuges zur Verschrottung“ o dgl genannt werden

Z 2: Der ÖAMTC hält die Zuführung des Altfahrzeuges zur gänzlichen Verschrottung für überzogen. Es sollte auch möglich sein, das Fahrzeug zu „verwerten“ (im Sinne einer Wiederverwertung bestimmter Teile), sofern sicher gestellt ist, dass das Fahrzeug als solches aufgrund der Verschrottung wesentlicher Teile wie Fahrwerk udgl. nicht mehr wieder zum Verkehr im Inland oder Ausland zugelassen werden kann.

Es wird daher vorgeschlagen, nach der Wortfolge „einer Verschrottung“ die Folge „oder Verwertung“ im Sinne der og Erläuterung folgen zu lassen.

Z 3: Hier ist auf eine Unschärfe in der Formulierung hinzuweisen: Das Neufahrzeug muss demnach zumindest die Voraussetzungen der Schadstoffklasse Euro 4 „erfüllen“. Offenbar ist es nicht erforderlich, dass die Typengenehmigung bzw EU-Betriebserlaubnis selbst auf „Euro 4“ lautet. Dieser Umstand sollte im Text oder zumindest in den Erläuterungen klar gestellt werden.

Der letzte Satz sollte – unbeschadet der bereits oben zum Begriff „Personenkraftwagen“ formulierten Anmerkung – klarer formuliert werden: Durfte das Fahrzeug nicht länger als den Zeitraum eines Jahres auf einen inländischen Fahrzeughändler zugelassen sein oder darf der Beginn der Zulassung nicht mehr als 12 Monate ab dem Tag der Antragstellung zurückliegen? Die derzeitige Formulierung spricht zwar eher für die erstere Variante, ist aber unseres Erachtens nicht eindeutig genug.

§ 3, Höhe der Verschrottungs-/Umweltprämie

Abs 1:

Gemeint ist mit der hier angesprochenen „Erwartung“, dass die Hälfte der Prämie vom Händler aufgebracht wird, offenbar eine diesbezügliche Steuerpflicht. Eine solche Verpflichtung sollte aber klarer formuliert werden, zumindest im Sinne einer Festlegung, dass die Hälfte vom Händler „aufzubringen“ und nach dem in § 6 dargestellten Modus zu entrichten ist.

Abs 2:

Dass eine Deckelung vorgenommen wird, ist in budgetärer Hinsicht nachvollziehbar. Fraglich ist, wann diese Deckelung erreicht ist.

Wird eine aktuelle Information seitens des Finanzministeriums geschaffen, die es dem Händler ermöglicht, Einblick zu nehmen, ob noch etwas im „Topf“ ist? Hier wird auch deutlich, dass es ganz wichtig wäre, festzuhalten, wann der Stichtag für das Bestehen eines Anspruches auf Auszahlung bzw Erhalt der Prämie ist. Danach wird sich dann auch der Modus zu richten haben, der in Abs 1 angesprochen ist.

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass die doppelte Erwähnung der Deckelung in dieser Bestimmung und in § 7 Abs 2 nicht notwendig und eher störend ist. Es wird angeregt, sie in § 3 zu belassen und § 7 Abs 2 zu streichen.

§ 4, Nachweise

Abs 1:

Dass ein Fahrzeug als fahrtauglich gilt, wenn es (unabhängig von seinem Zustand) eine „gültige“ Prüfplakette aufweist, wie den Erläuterungen zu entnehmen ist, dürfte in der Öffentlichkeit nicht selbstverständlich sein. Der ÖAMTC ist nämlich mit Anfragen von Bürgern konfrontiert, deren Fahrzeug einen technischen Defekt oder einen Unfallschaden aufweist, durch den begrifflich die Fahrtüchtigkeit ausgeschlossen wäre. Nur aus den Erläuterungen ist ersichtlich, dass zum Nachweis der Fahrtüchtigkeit des Fahrzeuges das Vorhandensein einer gültigen § 57a-Plakette ausreicht. Es wäre zweckmäßiger, dass das Gesetz genau dieses Kriterium nennt und nicht den „Umweg“ über den Begriff der nicht näher definierten Fahrtüchtigkeit wählt.

Z 2: Auch an dieser Stelle sollte analog zu § 2 Z 2 nicht bloß die völlige Verschrottung sondern auch die teilweise Verwertung, die eine weitere Verwendung des Fahrzeuges als solches ausschließt, erwähnt werden. Damit würde dem Ziel, Altfahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen,

in ausreichender Weise Rechnung getragen. Es kann jedoch der Zwang zur völligen Vernichtung von eventuell noch gebrauchsfähigen Einzelteilen vermieden werden.

Z 3: Hier wird auf die Ausführungen zu § 2 Z 3 verwiesen, wonach theoretisch auch für auf „Halde“ gestandene „Neufahrzeuge“, die aufgrund eines sehr langen Produktionszeitraumes noch nach der Euro-3-Klasse typengenehmigt, aber technisch bereits Euro 4 „erfüllen“ sind, die Prämie in Anspruch genommen werden könnte. Zumindest sollte daher sicher gestellt sein, dass das Fahrzeug über eine Betriebserlaubnis nach der Klasse „Euro 4“ verfügt.

Abs 2:

Z 1: Sinngemäß wird auf die Anmerkung zu § 2 Z 3 verwiesen. Demnach sollte auch hier klar gestellt werden, dass es auf den Zeitraum von einem Jahr vor der Antragstellung ankommt.

Z 2: In medialen Äußerungen des zuständigen Bundesministers war wiederholt die Absicht der Bundesregierung zu vernehmen, wonach die Prämie für Fahrzeuge gewährt werden soll, wenn diese ab einem Alter von 13 Jahren verschrottet werden.

Mit der Festlegung eines Stichtages 1. Jänner 1996 werden aber Fahrzeuge ausgeschlossen, die nach dem 1.1.2009, aber noch vor Ende der Aktion mit 31.12.2009 dieses Alter erreichen. Im Sinne der Systematik des Gesetzes sollten aber alle Stichtage vom Zeitpunkt der Antragstellung abhängig gemacht werden.

Der ÖAMTC weist in diesem Sinne auf zahlreiche Anrufe irritierter Bürger hin, die im Vertrauen auf die Richtigkeit der in den Medien wiedergegebenen Absichten bereits Vorbereitungen für entsprechende Kaufentscheidungen getroffen haben, bei entsprechendem Gesetzesbeschluss aber sehr enttäuscht wären.

§ 5, Auszahlung

Abs 1:

Der ÖAMTC begrüßt grundsätzlich die Absicht des Gesetzgebers, dem Autohandel die Abwicklung der Verschrottungsprämie aufzutragen, um den Konsumenten so wenig wie möglich mit der Administration zu belasten. Der ÖAMTC bezweifelt aber, dass die Übergabe der Sozialversicherungsnummer das adäquate Mittel ist. Die Identität bzw. Namensgleichheit erscheint durch die anderen genannten Angaben sowie des Geburtsdatums ohnehin erwiesen.

Abs 4:

Dieser Absatz sollte mangels eines solchen als „Abs 3“ bezeichnet werden

§ 6, Verschrottungs- /Umweltabgabe des Fahrzeughändlers

Zu dieser Bestimmung sei nur die Frage angebracht, warum von der im Umsatzsteuerrecht üblichen Regelung, dass die Abgabe am 15. des auf den Monat des Vorganges übernächsten folgenden Monats fällig ist. Eine Abgleichung mit den einschlägigen Umsatzsteuerbestimmungen wird daher angeregt.

§ 7 In Kraft- und Außer-Kraft-Treten

Abs 1:

Die Bestimmung verlangt die Vorlage eines Verwertungsnachweises für den Zeitraum zwischen 1. April 2009 und 31. Dezember 2009. Der ÖAMTC hält es für nicht notwendig, dass bereits im Jahr 2009 eine Verwertung erfolgt. Es muss jedenfalls genügen, das Altfahrzeug innerhalb dieses Zeitraumes dem Händler zum Zweck der Zuführung an einen Betrieb zur Fahrzeugverschrottung bzw -verwertung (oder dem Altfahrzeugverwerter direkt) übergeben zu haben.

Unbeschadet dessen sind die in diesem Absatz genannten Zeitpunkte als materielle Voraussetzungen für das Entstehen des Prämienanspruches, nicht aber als Bestimmungen über das Inkrafttreten zu betrachten. Es wird daher angeregt, entweder die Inhalte in § 2 zu übertragen oder die Bezeichnung der Gesetzesstelle zu ändern.

Für das Inkrafttreten bedarf es an sich keiner eigenen Bestimmung, wenn der vorgenannten Anregung Rechnung getragen wird. Allenfalls könnte eine derartige Bestimmung lauten, dass das Gesetz mit 1.1.2009 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2009 außer Kraft tritt.

Abs 2:

Hier wird auf die Anmerkungen zu § 3 Abs 2 hingewiesen und die Streichung empfohlen.

*Mag. Martin Hoffer
Mag. Elisabeth Brandau
ÖAMTC-Verkehr und Konsumentenschutz
Wien, 13.2.2009*