



Umweltbundesamt GmbH

Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

Fax: +43-(0)1-313 04/5400

office@umweltbundesamt.at

www.umweltbundesamt.at

An das
Bundesministerium
für Finanzen
Gruppe VI/A
Mit E-Mail: e-recht@bmf.gv.at

Wien, 17.02.2009

**Betreff: Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
eine Verschrottungs-/Umweltprämie für Fahrzeugtausch
eingeführt wird (VU-Prämiengesetz);**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Umweltbundesamt nimmt zum Entwurf des VU-Prämiengesetzes wie folgt Stellung.

Allgemeine Anmerkungen

Ziel des Gesetzes ist die Belebung der Autobranche sowie der Ersatz umweltbelastender Fahrzeuge durch umweltfreundlichere. Wichtigste Motivation war dabei die Belebung des Fahrzeugmarktes. Insofern wird angeregt, dass das Gesetz in Verschrottungsprämienengesetz umbenannt wird.

Der Beitrag zum Klimaschutz des Gesetzes in der derzeit vorliegenden Version ist als vergleichsweise gering einzuschätzen (siehe dazu auch die im Folgenden angeführten Darstellungen zum Effekt des Gesetzes auf die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen), zudem sind die spezifischen Vermeidungskosten hoch. Hier wird zweierlei angeregt:

1. Neufahrzeuge, für die die Prämie geltend gemacht werden kann, sollten neben definierten Abgasnormen niedrige CO₂-Emissionswerte aufweisen. Andernfalls kann nicht sichergestellt werden, dass der geförderte Neuwagen niedrigere spezifische Emissionen als der Altwagen aufweist.
2. Im Vorblatt wird angeführt, dass das Gesetz eine positive Auswirkung auf die Umwelt hat. Aus Sicht des Umweltbundesamt ist



es bedauerlich, dass bislang keine Klimaverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und es wird empfohlen, diese nachzuholen. Es darf daran erinnert werden, dass die Bundesregierung am 10. Juli 2008 (TOP 34 des 61. Ministerrates) die verpflichtende Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung für Regelungsvorhaben des Bundes beschlossen hat. Im Rahmen einer derartigen Prüfung sollten dann die Effekte der Treibhausgaseinsparungen für verschiedene Varianten quantifiziert werden.

Zur Beurteilung der Umwelteffekte im Einzelnen

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu begrüßen welche darauf abzielen, die negativen Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs zu reduzieren. Hierzu zählen speziell Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie der Luftschadstoffemissionen (und hierbei der Stickoxide NO_x und Partikel). Eine raschere Flottenerneuerung kann hierbei einen Beitrag leisten, da Altfahrzeuge, welche tendenziell über höhere Emissionen verfügen, durch modernere und abgasärmere Fahrzeuge ersetzt werden können.

Im konkreten Fall der vorgeschlagenen Verschrottungs-/Umweltprämie für den Fahrzeugtausch (Eintauschprämie für Neuwagen befristet mit 31.12.2009) ist von einer geringen Wirksamkeit in Bezug auf die Umwelteffekte auszugehen. Dies v.a. aus folgenden Gründen:

- Die Prämie wird für den Fall des Ersatzes eines Altfahrzeuges durch ein Neufahrzeug unabhängig von den Spezifikationen des Neuwagens gewährt. Neuzulassungen in Österreich zeigen in den letzten Jahren einen deutlichen Trend zu schweren und stark motorisierten Fahrzeugen und somit Fahrzeugen mit spezifisch hohem Verbrauch
- Die derzeitige Regelung führt verstärkt zu einer Einführung von Fahrzeugen der Abgasklasse EURO 4, welche im realen Fahrbetrieb speziell bei Dieselfahrzeugen bei der Schadstoffgruppe NO_x teils hohe Emissionen aufweist

Eine deutliche Steigerung der Maßnahmeneffekte in Hinblick auf die Umwelteffekte ließen sich erzielen, wenn die Verschrottungs-/Umweltprämie in Abhängigkeit von den Fahrzeugspezifikationen gewährt wird. Dies wäre der Fall, wenn gezielt die Anschaffung von Fahrzeugen

- mit alternativem Antrieb (Erd/Biogasfahrzeuge, Hybridfahrzeuge, Elektrofahrzeuge etc.)
- mit höheren Abgasklassen (EURO 5 bzw. EURO 6)
- sowie mit Höchstgrenzen für den CO₂-Ausstoß

gefördert würde. Als Grundlage für die Festlegung der Umweltauflagen für die Förderung wird vorgeschlagen, die Definition für umweltfreundliche Fahrzeuge laut EU-Mitteilung zur CO₂-Strategie für Pkw [KOM(2007)19 final] heranzuziehen. Unter einem abgasarmen und verbrauchsparenden Fahrzeug („Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle“ LEEV) ist demnach ein Fahrzeug zu verstehen, das sowohl die nächste Abgasgrenzwertstufe vorzeitig erfüllt als auch CO₂-Emissionen von höchstens 120g CO₂/km aufweist oder mit alternativen Antrieben ausgerüstet ist. Letztere sind Fahrzeuge, die mit Erdgas/Biogas (monovalent/bivalent), Superethanol (monovalent/bivalent E85) und reinem Biodiesel/Pflanzenöl betrieben werden sowie Fahrzeuge mit Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb, Vollhybridfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb.

Die Festlegung der umweltspezifischen Anforderungen würde den Umwelteffekt der Maßnahme deutlich steigern und weiters den Markt für verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge stimulieren. Unter diesen Rahmenbedingungen kann die vorzeitige Flottenerneuerung einen bedeutenden Beitrag zur dringenden erforderlichen Reduktion der Gesamtemissionen wie auch zur Einhaltung von Luftqualitätsgrenzwerten leisten.

Abschätzung der Effekte des Gesetzes gemäß dem vorgelegten Entwurf

Aufbauend auf den Verkehrsmengendaten aus der Österreichischen Luftschadstoffinventur wurde abgeschätzt, welche Effekte ein Ersetzen „alter“ Fahrzeuge auf die Emissionen der genannten Schadstoffe mit sich bringt.

Dazu ist anzumerken, dass ältere Fahrzeuge einen geringeren Fahrleistungsanteil erbringen als neue Fahrzeuge, der Anteil am Fahrzeugbestand somit höher ist als der Anteil an der entsprechenden Gesamtfahrleistung. Der Anteil der Fahrleistung, welcher mit der Maßnahme

substituierbar ist, ist somit geringer als der Anteil am Fahrzeugbestand¹. Dieser Effekt wurde in den Berechnungen berücksichtigt. Bei den Emissionsklassen EURO 0 bzw. 1 überwiegt der Anteil an Benzinfahrzeugen. Es wurde unterstellt, dass sich die neu angeschafften Fahrzeuge ähnlich den derzeitigen Zulassungsanteilen verteilen (Diesel/Benzin jeweils 50 %).

Folgender Fall wurde untersucht: Es kommt zu einem Ersatz der EURO 0- und EURO 1-Fahrzeuge durch EURO 4- und EURO 5-Fahrzeuge.

Als Grundlage für die Berechnungen wurden Emissionsfaktoren, welche reales Fahrverhalten widerspiegeln, verwendet. Eine Berechnung auf Basis der gesetzlichen Abgasgrenzwerte (wie in der öffentlichen Diskussion oftmals verwendet) führt zu verzerrten Ergebnissen, da alte Fahrzeugkategorien (EURO 0,1) im Fahrbetrieb Emissionen teils deutlich unterhalb der damaligen Grenzwerte zeigen, während neuere Fahrzeuge (EURO 3,4) im realen Fahrbetrieb Emissionen teils deutlich oberhalb der Grenzwerte (welche im Typzyklus eingehalten werden) zeigen. Die tatsächliche Emissionseinsparung durch neue Fahrzeugkategorien war somit weit weniger deutlich als es die gesetzlichen Grenzwerte erwarten lassen würden.

Hinzuweisen ist hierbei auch auf den Umstand, dass in Österreich gerade in den letzten Jahren der Trend zu großen und schweren Fahrzeugen deutlich zugenommen hat, dies v.a. durch den Trend zu SUVs. Gerade diese Fahrzeugklasse kann hinsichtlich der CO₂- wie auch der NO_x-Emissionen unter Umständen (etwa bei Ersatz von Benzinfahrzeugen durch große Diesel-PKW) zu kontraproduktiven Effekten führen. Bei den Diesel-SUV beträgt der Mehrverbrauch im Vergleich zu einem durchschnittlichen Diesel-PKW je nach Testzyklus zwischen 35 % und 75 %. Neben diesem deutlich höheren Kraftstoffverbrauch zeigten sich auch deutlich höhere Schadstoffemissionen. Bei Stickoxiden (NO_x) weisen die SUV um 16 % bis 100 % höhere Emissionswerte auf als ein durchschnittlicher Diesel-PKW. (siehe Umweltbundesamtbericht unter http://www.umweltbundesamt.at/presse/lastnews/newsarchiv_2009/news090206/)

¹ Solange es nicht zu einem Rebound-Effekt kommt, d.h., dass die Fahrleistung der neuen Fahrzeuge im Vergleich zu dem Altfahrzeug zunimmt

In den Szenarien wurde angenommen, dass die angepeilte Zielgröße für die Substitution von Altfahrzeugen von 30.000 Fahrzeugen erreicht wird (entspricht 4% des PKW Bestandes) und Fahrzeuge der Schadstoffklassen EURO 0 und EURO 1 durch Neuwagen mit mindestens EURO 4 Standard ersetzt werden. Das Gesamtvolumen der Prämie erreicht somit 45 Millionen Euro. Hierdurch ist es möglich, die Kosteneffizienz der Maßnahme zu beurteilen.

Der so errechnete CO₂-Reduktionseffekt der Maßnahme liegt bei rd. 12.500 t/Jahr. Darüber hinaus ergeben sich auch Reduktionseffekte in den kommenden Jahren, die geringer als jene im ersten Jahr ausfallen, da die Altfahrzeuge durch die natürliche Flottenerneuerung ausscheiden und ersetzt würden. Für das erste Jahr ergeben sich rechnerisch Vermeidungskosten für die öffentliche Hand von etwa 1.800€/t CO₂; dies ist deutlich mehr als bei den meisten andern diskutierten Klimaschutzmaßnahmen.

Die Reduktionen bei NO_x liegt in der Höhe von etwa 150 Tonnen pro Jahr, bei Partikel bei etwa 13 Tonnen. Dies entspricht bei NO_x einer Reduktion der ges. Straßenverkehrsemissionen um etwa 0,1%, bei den Partikelemissionen von um 0,2 %.

Im Entwurf des Bundesgesetzes ist vorgesehen, die Verschrottungs-/Umweltprämie für den Fahrzeugtausch mit 31.12.2009 auslaufen zu lassen. Ab 2009 ist die Neutypisierung von Fahrzeugmodellen nur noch mit der Abgasklasse EURO 5 möglich, bis 2011 dürfen Fahrzeuge der Abgasklasse EURO 4 jedoch noch zugelassen werden. Da die Prämie Wirksamkeit entfaltet, bevor die Abgasklasse EURO 5 eingeführt wird ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil speziell der Dieselfahrzeuge, welche im Zuge der Verschrottungs-/Umweltprämie angeschafft werden, gerade noch der Abgasklasse EURO 4 entspricht. Es könnte somit der unerwünschte Effekt eintreten, dass durch Vorziehkäufe die niedrigere Abgasklasse verstärkt eingeführt wird.

Im Vergleich zu EURO 4 verringern sich bei EURO 5 die Grenzwerte bei NO_x um 28%, bei Partikel um 80%. Die Abgasklasse EURO 5 wird zu einer flottenweiten Einführung der Partikelfilterausrüstung bei Dieselfahrzeugen führen, wobei durch die Förderung über die Normverbrauchsabgabe bereits jetzt etwa 80% der verkauften Dieselfahrzeuge über Partikelfiltersysteme

verfügen. In Summe ist durch die Einführung der EURO 5 Grenzwerte bei den Luftschadstoffen NOx und Partikel jedoch von einer spürbaren Reduktion der spezifischen Fahrzeugemissionen auszugehen.

Für fachliche Rückfragen auch zu den Berechnungen steht Ihnen unser Experte DI Günther Lichtblau (guenther.lichtblau@umweltbundesamt.at, T: +43-(0)1-313 04/5506), Abteilungsleiter Verkehr & Lärm, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Schneider

Programmleiter Wirtschaft & Wirkung

T: +43-(0)1-313 04/5863

juergen.schneider@umweltbundesamt.at