



Bundesministerium für Finanzen  
VI/A  
Hintere Zollamtstraße 2b  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65 0  
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMF- 010000/000 6-VI/A/2009	WP-GSt-Pe/Lm	Dominik Pezenka	DW 2224	DW 42224	16.2.2009

## Bundesgesetz, mit dem eine Verschrottungs-/Umweltprämie für Fahrzeugtausch eingeführt wird (VU-Prämiengesetz)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des vorliegenden Ministerialentwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

### Allgemeiner Teil

Der vorliegende Ministerialentwurf sieht vor, dass eine Verschrottungs-/Umweltprämie in Höhe von 1.500 Euro an Privatpersonen ausgezahlt wird, die ihr Altfahrzeug verschrotten lassen und durch ein Neufahrzeug ersetzen. Die Altfahrzeuge müssen mindestens 13 Jahre alt sein, eine gültige Begutachtungsplakette (gem. § 57a KFG) aufweisen und mindestens 1 Jahr auf die Person zugelassen gewesen sein. Die Abmeldung des Altfahrzeugs und die Anmeldung des Neufahrzeugs muss zwischen 1.4.2009 und längstens 31.12.2009 erfolgen, wobei die Anzahl der Prämien mit 30.000 Auszahlungen limitiert (45 Mio. Euro) ist. Die Kosten für die Prämie werden je zur Hälfte vom Bund und dem Fahrzeughandel getragen. Die Abwicklung (Nachweise, Meldung und Antragstellung beim Bundesministerium für Finanzen) erfolgt durch den Autohandel, die Auszahlung an die KonsumentInnen erfolgt durch das BMF. Anvisiertes Ziel ist einerseits die in die Krise geratene Fahrzeugbranche zu beleben, andererseits das Ersetzen von umweltschädlichen Fahrzeugen durch umweltfreundlichere.

In einer Zeit der wirtschaftlichen Krise ist unbestritten, dass gerade jetzt öffentliche Konjunkturbelebungsmaßnahmen notwendig sind. Aufgrund der Absatzeinbrüche in der Automobilbranche sind gezielte öffentliche Fördermaßnahmen auch für diesen Sektor grundsätzlich zu begrüßen. Aus Sicht der BAK ist die Verschrottungs-/Umweltprämie in der aktuell vorgeschlagenen Form jedoch ein ineffizientes Mittel zur Konjunkturbelebung im Allgemeinen und zur Förderung der Automobilbranche im Speziellen.

Die vorgeschlagenen Regelungen (Abwicklung der Prämie über die Händler, relativ hohe Altersgrenze für das einzutauschende Altfahrzeug etc.) führen - aller Wahrscheinlichkeit nach - ausschließlich zu einer Förderung des Kfz-Handels. In geringem Ausmaß könnte die (ausländische) Autoherstellerindustrie gefördert werden, für die österreichische Zulieferindustrie werden keine bis marginale Effekte erwartet. Den zu erwartenden positiven Effekten für den Fahrzeughandel steht jedoch ein Rückgang bei der Reparatur gegenüber, da reparaturanfällige Altfahrzeuge durch in den ersten Jahren praktisch reparaturfreie Neufahrzeuge ersetzt werden.

In Deutschland kündigte der Bundesverband freier Kfz-Händler bereits an, dass es auf Grund der dort beschlossenen Abwrackprämie zu Rabattkürzungen kommen wird. Aus konsumentenpolitischer Sicht ist vor dem Hintergrund der aktuell gewährten Rabatte auch in Österreich zu befürchten, dass die AutohändlerInnen zumindest ihren eigenen Prämienanteil in der Rabattkalkulation berücksichtigen werden und bisher angebotene Rabatte künftig reduzieren. Damit führt die Verschrottungsprämie nicht zu den gewünschten Vergünstigungen für die KäuferInnen und damit auch nicht zu der erwünschten Absatzsteigerung. Diese grundsätzlichen Befürchtungen werden durch die vorgeschlagene Ausgestaltung der Prämienabwicklung noch verstärkt (siehe Anmerkungen zu § 4 und 5).

Darüber hinaus ist fraglich, ob Personen, die einen mindestens 13 Jahre alten PKW besitzen wirtschaftlich in der Lage sind, die notwendigen Mittel für eine Neufahrzeug-Anschaffung aufzubringen, selbst wenn sie eine Prämie in Höhe von 1.500 Euro erhalten. Armut schlägt sich auch in der Wahl des Kfz nieder.

Auch nach dem Gesichtspunkt der umweltpolitischen Auswirkungen ist die vorgeschlagene Verschrottungs-/Umweltprämie abzulehnen. Dies vor allem deshalb, da in der vorliegenden Entwurfsfassung kein Anreiz gesetzt wird, die Marktdurchdringung von PKWs zu forcieren, die hinsichtlich ihrer Emissionen besonders vorteilhaft zu bewerten sind.

Die Ineffizienz der Verschrottungs-/Umweltprämie als Klimaschutzmaßnahme wird durch folgendes Rechenbeispiel veranschaulicht: Unter der Annahme, dass die Verschrottungsprämie in Höhe von 1.500 Euro zu einem Vorzieheffekt des Neufahrzeugkaufs von 2 Jahren führt, dass ein Fahrzeug angeschafft wird, das pro 100 km um 1 Liter weniger verbraucht als das alte und, dass die jährliche Fahrleistung 15.000 km beträgt, ergibt sich eine Kosteneffizienz von 2.000 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>, also etwa das 300-fache der Kosteneffizienz in der österreichischen Umweltförderung.

Abgesehen von diesen grundsätzlichen ökonomischen und ökologischen Bedenken, erhebt die BAK für die bevorstehende Umsetzung der Prämie nachfolgende Änderungsforderungen:

## **Besonderer Teil**

### **Zu § 1**

Die in § 1 Abs. 1 festgelegte zeitliche Befristung bis 31.12.2009 wird von der BAK begrüßt, da mit Vorzieheffekten bei den Fahrzeugkäufen zu rechnen ist. Eine leichte Bremswirkung ist aufgrund des Stichtags 1.4.2009 zu befürchten.

### **Zu § 2**

Das in § 2 Z. 3 festgelegte Erfordernis, dass das Neufahrzeug zumindest die Voraussetzungen der Schadstoffklasse Euro 4 zu erfüllen habe, hat keine positiven Umweltwirkungen, da für Neufahrzeuge bereits seit 1.1.2005 die Schadstoffklasse Euro 4 verpflichtender Standard ist.



Stattdessen schlägt die BAK vor, die Prämie an die Anschaffung eines Fahrzeugs mit Schadstoffklasse Euro 5 zu knüpfen, da damit eine wesentliche Reduktion des Feinstaubausstoßes und eine gewisse Reduktion des NOx-Ausstoßes verbunden ist. Immerhin sind bereits etwa 70 PKW-Modelle am österreichischen Markt, die die Schadstoffklasse Euro 5 erreichen.

Weiters fordert die BAK, dass die Auszahlung der Prämie an die Anschaffung eines Neuwagens geknüpft wird, der günstige Werte beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß aufweist. Der Flottendurchschnitt der Neuwagen liegt in Österreich knapp über 160 g CO<sub>2</sub>/km. Daher sollte die Prämie nur ausbezahlt werden, wenn die Emissionen des Neuwagens unter diesem Wert liegen. Die Grenze von 160 g CO<sub>2</sub>/km stimmt auch mit der Grenze überein, oberhalb von der ab 2010 ein NoVA-Malus wirksam wird. Vorzuziehen wäre sogar eine strengere Grenze, etwa 140 g CO<sub>2</sub>/km, um einen Beitrag zur Erreichung der EU-Ziele beim Flottenverbrauch von PKW zu leisten. Zur besseren Information der KonsumentInnen schlägt die BAK vor, die Grenzen für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zusätzlich mit dem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch pro 100 Kilometer anzugeben (jeweils für Diesel- und Ottomotoren).

Ohne eine derartige Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Neuwagens wird mit der Prämie voraussichtlich ein vernachlässigbarer Umwelteffekt ausgelöst. Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte sind bei Diesel-Fahrzeugen in den letzten Jahren praktisch gleichgeblieben, bei Benzin-Fahrzeugen geringfügig gesunken.

### **Zu § 3**

Eine Deckelung der Prämienauszahlung auf maximal 30.000 Fahrzeuge wie in § 3 Abs. 2 und somit eine Kostenbeschränkung für den Bund auf max. 22,5 Mio. Euro und die Beteiligung des Handels, wie in Abs. 1 festgelegt, wird grundsätzlich positiv beurteilt. Es ist jedoch mit einem Rückgang der bisher gewährten Preisrabatte zu rechnen (siehe dazu Anmerkungen zu § 5).

### **Zu § 4**

Eine gültige Plakette gem. § 57a KFG, wie in den Erläuterungen zu § 4 Abs. 1 Z. 1 beschrieben, ist kein ausreichender Nachweis für die aktuelle Fahrtüchtigkeit des Altfahrzeuges. Es ist denkbar, dass die Plakette auch bei Fahrzeugen mit unfallbedingten Totalschäden vorhanden ist.

### **Zu § 4 und § 5**

Vor dem Hintergrund aktuell gewährter Rabatte im Fahrzeughandel ist zu befürchten, dass die Verschrottungsprämie zur Reduktion bisher angebotener Rabatte führt. Um diesen Effekt zu minimieren, muss es den AutokäuferInnen frei stehen, ob sie die FahrzeughändlerInnen über die Inanspruchnahme der Verschrottungsprämie informieren oder nicht.

Daher ist die ausschließliche Erbringung der Nachweise gemäß § 4 Abs. 1 Z.1 bis Z 3, die Überprüfung der Angaben gemäß § 4 Abs. 2 Z.1 bis Z 3 sowie die Antragsstellung gemäß § 5 Abs. 1 Z.1 bis Z 3 durch die AutohändlerInnen abzulehnen. Die Abwicklung der oben genannten Punkte sollte von den KonsumentInnen frei wählbar sein, beispielsweise könnte dies direkt beim zuständigen Finanzamt oder über eine Zulassungsstelle erfolgen. Die KonsumentInnen sind auf diese Weise nicht gezwungen die AutohändlerInnen über die Inanspruchnahme der Verschrottungsprämie zu informieren und erhalten damit eine bessere Verhandlungsposition bezüglich des Preises.

**Zu § 5**

Von einer verpflichtenden Ausfolgung persönlicher Daten gemäß § 5 Abs. 1 Z. 1 und Z 2, insbesondere von der Ausfolgung der Sozialversicherungsnummer an den jeweiligen Autohändler sollte aus datenschutzrechtlichen Gründen jedenfalls Abstand genommen werden. Auch aus diesem Grund muss ein Alternativweg zur Lukrierung der Prämie wie oben beschrieben eröffnet werden.

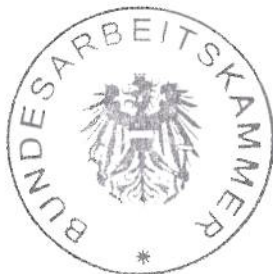
**Zu § 6**

Zusätzlich sollte im Falle einer eintretenden Zahlungsunfähigkeit des Fahrzeughändlers eine Bestimmung aufgenommen werden, dass der jeweilige Fahrzeug-Generalimporteur für die Zahlung des Händleranteils gemäß § 3 Abs. 1 haftet. Dadurch wird sichergestellt, dass für diese Fälle keine Steuermittel herangezogen werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel  
Präsident



Maria Kubitschek  
iV des Direktors