

Rund 1,5 Mio. Fahrzeuge des Gesamtbestandes von 4,2 Mio. sind bereits älter als 10 Jahre und entsprechen nur EURO 0 bzw. EURO 1. Der Altbestand erhöht bei den Dieselfahrzeugen die Feinstaubbelastung und verbraucht überdurchschnittlich viel Energie. Das starke Finish im 1. Halbjahr mit einem Gesamtwachstum von 2,5 % gegenüber dem nicht allzu schlechten Ergebnis im Vorjahr gibt uns Zuversicht. Studien wie die letzte von A.T. Kearney bestätigen den bei uns seit Langem festzustellenden Trend. Der Konsument ist auch durchaus ökonomisch orientiert. Pfiffige Stadtflyter mit sparsamen Otto-Verbrennungsmotoren liegen seit Längerem im Trend. Doch wir sollten uns von der äußeren Form nicht täuschen lassen, so mancher SUV ist dank Gasantrieb noch sparsamer und umweltfreundlicher.

Die erzielten Übergangsfristen bei der Ökologisierung der NoVA helfen zur Erneuerung des Fahrzeugbestandes wie die Förderung von 200 € bei Unterschreitung von 60 g NO<sub>x</sub>/km bei Benzinmotoren. Ziel ist der Umstieg vom alten Benzin-/Dieselfresser auf ein modernes Motormanagement mit Rußpartikelfilter. Die Jahresringe sind verschwunden! Wir brauchen attraktive Förderungsprogramme wie die nun geltenden 500 € Bonus für alternative Antriebskonzepte. Carl-Peter Forster, CEO GM, stellte in seiner letzten Pressekonferenz in Aspern auch die Möglichkeit zur Erzeugung „kleiner gasbetriebener Motoren“ in Aussicht. Warum sollte nicht Österreich neben der Entwicklung modernster Dieseltechnologien in der Steiermark und in Oberösterreich sich auch in Aspern als ein „Schrittmacher“ einer zukunftsorientierten Entwicklung etablieren?

Die „Kaufentscheidung liegt letztlich beim Kunden“, der sehr oft ein Fahrzeug mit entsprechendem Ladevolumen bzw. flexibler Raumgestaltung braucht. Die Politik kann nur durch gezielte steuerliche Fördermaßnahmen die gewünschten Lenkungseffekte verstärken.

Doch nachdem wir ein Autoland mit rd. 370.000 Beschäftigten in der Automobilzulieferindustrie sind, kann es nur unser gemeinsames Interesse sein, die Attraktivität der individuellen Mobilität zum Wohle der Gesamtwirtschaft, insbesondere betreffend die notwendige berufliche Flexibilität, zu erhalten.

Die Hersteller sind aufgerufen, bei der Preispositionierung die preislich attraktiven Märkte im Osten im Auge zu behalten. Der Vergleich mit dem Exportriesen Deutschland hilft wenig und bei der Einschätzung der durchschnittlichen Vermögenssituation von Frau und Herr Österreicher sind die hohen Vermögensbestände der in Österreich geparkten Stiftungen zu berücksichtigen!

Deutschland und Österreich sind im regionalen Vergleich leider bei vielen volumenstarken Marken nach wie vor nicht gerade die preislich attraktivsten Wirtschaftsregionen – ein Umstand, der sich gerade auf dem GW-Preisniveau negativ auswirkt. Der Kfz-Handel fordert daher zu Recht die Wiedereinführung der MwSt-Vergütung beim Export von Gebrauchtwagen!

Die Verhinderung des Missbrauches bei der Geltendmachung der Vorsteuer – Problem der Kettenverträge – ist demgegenüber durch die Öffnung der Märkte wesentlich größer und vordringlicher als beim GW-Export und betrifft vor allem den Graumarkt im EU-Binnenmarkt! Nach Einschätzung des BMF werden jährlich bereits 40.000 Jung-/Neufahrzeuge nach Österreich „organisiert“ privat importiert. Die steuerliche Besserstellung des Privatimportes durch den Entfall der MwSt auf die NoVA ist unakzeptabel!

**Wir fordern eine steuerliche Gleichbehandlung des Kfz-Handels gegenüber den organisierten Privatimporten und eine größere Treffsicherheit der Vorsteuerabzugsfähigkeit für „überwiegend betrieblich genutzte“ Fahrzeuge anstelle einer nicht nachvollziehbaren Auflistung begünstigter Modelle. Die Investitionsentscheidung hat der Unternehmer zu treffen. Es geht letztlich um den Wirtschaftsstandort Österreich.**

**Beugen wir dem „Ausflaggen“ der Fuhrparkunternehmer beim Leasing in Bayern und dem Fahren mit „ausländischen Kennzeichen“ vor!**