

EINGEGANGEN

16. Okt. 2008

Gr.
Abl.



BMF - VI/1 (VI/1)
Hintere Zollamtsstraße 2b
1030 Wien

Sachbearbeiter:
Dr. Martin Vock
Telefon +43 (1) 514 33 506026
e-Mail Martin.Vock@bmf.gv.at
DVR: 0000078

An die
Wirtschaftskammer Wien
Der Fahrzeughandel
z.H. KR Ernst Burkhard
Schwarzenbergplatz 14
1041 Wien

GZ. BMF-010000/0050-VI/1/2008

Betreff: Ihr Schreiben vom 17. September 2008

Sehr geehrter Herr Kommerzialrat,

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17. September betreffend Neuwagenbonus. Nach Rücksprache mit der zuständigen Abteilung darf ich Sie wie folgt informieren:

Ökologische Maßnahmen im Bereich des Steuersystems werden auch in Zukunft aufgrund des fortschreitenden Klimawandels eine große Rolle spielen, weshalb wir uns für Ihren Input betreffend Neuwagenbonus bedanken. Aus steuerpolitischer Sicht müssen ökologische Maßnahmen jedoch effizient sein und sollen möglichst geringe Mitnahmeeffekte aufweisen, um die budgetären Kosten einer Regelung möglichst niedrig zu halten. Aus diesen Gründen wird der Neuwagenbonus aus Sicht der Fachabteilung kritisch gesehen.

Zum Beispiel kann ohne die genaue Spezifikation der neu zu beschaffenden Kfz nicht ausgeschlossen werden, dass schwere und treibstoffintensive Fahrzeuge nachbeschafft werden. Das soll im Rahmen einer Aktion mit dem Ziel weniger Schadstoffe in die Luft zu emittieren aber gerade nicht unterstützt werden. Ein Neuwagenbonus, der nur auf die Rückgabe eines Euro 0 und Euro 1 Autos abstellt, kann daher nicht ausreichend gewährleisten, dass eine nennenswerte Reduktion von Schadstoffen stattfindet. Um hier wirklich ökologische Akzente zu setzen, müsste der Neuwagen bestimmte emissionsarme Eigenschaften aufweisen (zB nur Autos, die unter einer bestimmten Menge CO₂ emittieren und die Abgaswerte von Euro 5 erfüllen). Hier existiert allerdings ohnehin bereits eine

Förderung durch den CO₂ und NO_x Bonus bei der NOVA, wodurch eine zusätzliche Förderung nicht sinnvoll erscheint.

Abgesehen davon dürfen Schadstoffe, die im Zuge der Herstellung neuer Fahrzeuge emittiert werden, bei der Erstellung einer Schadstoffbilanz nicht außer Acht gelassen werden. Ein wesentliches Problem Ihres Vorschlages liegt jedoch in der Tatsache, dass Fahrzeuge der Euroklasse 1 oder 0 ohnedies am Ende ihres Lebenszyklus stehen und zB aufgrund von Beanstandungen bei der Begutachtung gem § 57a KFG aufgegeben werden würden. Der positive Effekt einer Schadstoffreduktion muss daher um den Betrag relativiert werden, der von selbst entfallen würde.

Ihr Vorschlag wurde jedoch an die zuständige Fachabteilung weitergeleitet, wo er einer Begutachtung unterzogen werden wird. Im Zuge zukünftiger Gesetzgebungsprojekte können Ihre Anregung daher in die Diskussion mit einbezogen werden.

10.10.2008

Für den Bundesminister:
Mag. Bernadette Gierlinger
(elektronisch gefertigt)