
950/J XXIV. GP

Eingelangt am 19.02.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Kickl
und weiterer Abgeordneter

an den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend

betreffend Sinnhaftigkeit der Verschrottungsprämie für Österreich

Etwa 1.100.000 der 4,35 Millionen in Österreich zugelassenen Personenkraftwagen sind vor dem 1. Jänner 1996 zum ersten Mal zugelassen worden und somit älter als 13 Jahre. Für alle diese Fahrzeuge gelten die Bestimmungen der Verschrottungsprämie. Die neu angeschafften Fahrzeuge müssen die Euro-4-Norm erfüllen, was nicht bedeuten muss, dass diese insgesamt weniger Schadstoffe ausstoßen als ihre Vorgänger, da diese Abgasnorm auch die Leistung des Motors berücksichtigt. Der Ausstoß von Stickoxiden zum Beispiel, wird in Gramm pro kWh gemessen. Positive Auswirkungen für die Umwelt sind also keineswegs garantiert.

Des Weiteren stellt sich die Frage, wie der Staat mit gesunkenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer umginge, die seit 2004 jeweils zwischen 3,5 und 3,9 Milliarden Euro einbrachte, sollte es infolge der Prämie und dem resultierenden Ankauf vieler Neuwagen wirklich zu einem rückläufigen Treibstoffverbrauch kommen.

Aber auch für die Autohändler ist die Verschrottungsprämie nicht unbedingt ein Vorteil, schließlich müssen sie für die Hälfte davon aufkommen. Die Spannen beim Neuwagenkauf sind aufgrund der vielen Rabatte ohnehin gering, die Händler werden diese Belastung also an den Kunden weitergeben müssen, was die Effizienz der Verschrottungsprämie zusätzlich mindert.

Die meisten Autohändler besitzen eine eigene Reparaturwerkstatt. Deren Rentabilität wird ebenfalls sinken, da ältere PKW reparaturanfälliger sind und bei Neuwagen beispielsweise eine Begutachtung gem. § 57a („Pickerl“) erst 3 Jahre nach der Erstzulassung erfolgen muss. Ein Rückgang der Wertschöpfung in den Werkstätten trifft direkt die heimische Wirtschaft und heimische Arbeitsplätze.

Die Verschrottungsprämie würde, wenn überhaupt, nur dann unserer inländischen Wirtschaft nützen, wenn die betroffenen PKW mit Erzeugnissen der österreichischen

Automobilzulieferindustrie ausgestattet sind. Dieser Zweig sorgt mit 32.341 Beschäftigten für 5,2% der Arbeitsplätze in der Industrie. Eine Auszahlung für einen Personenkraftwagen ohne heimische Bestandteile würde direkt fremde Volkswirtschaften stützen. Im Jahr 2008 kamen 8,5% der neuzugelassenen PKW aus Japan und 3,1% aus Süd-Korea.

In diesem Zusammenhang stellen die unterzeichnenden Abgeordneten an den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend folgende

Anfrage

1. Gedenken Sie sicherzustellen, dass die neuangeschafften PKW absolut weniger Schadstoffe ausstoßen als ihre Vorgänger und wenn ja, wie?
2. Wenn nein, aus welchen Gründen verzichten Sie darauf, die Einführung der Verschrottungsprämie im Sinne des Umweltschutzes zu nutzen?
3. In welchem Umfang erwarten Sie durch die Verschrottungsprämie bedingte Steuerausfälle aufgrund rückläufiger Einnahmen bei der Mineralölsteuer und wie sollen diese Einnahmehausfälle ausgeglichen werden?
4. Können Sie garantieren, dass das volle Ausmaß der Verschrottungsprämie an den Kunden weitergegeben wird?
5. Wenn ja, wie?
6. Wenn nein, wem – außer dem Kunden - kommt die Verschrottungsprämie direkt zu gute und wie hoch ist im Schnitt dieser nicht dem Kunden zu gute kommende Teil der Verschrottungsprämie?
7. Gedenken Sie, die heimischen Autowerkstätten vor den möglichen negativen Auswirkungen zu schützen und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?
8. Wenn nein, warum nicht?
9. Durch welche konkreten Maßnahmen und in welchem Umfang wollen Sie einen direkten Nutzen der Verschrottungsprämie auf die heimische Zulieferindustrie garantieren?
10. Mit welchen Maßnahmen soll der Abfluss des eingesetzten Kapitals in fremde Volkswirtschaften verhindert werden?
11. Wie viele heimische Arbeitsplätze können durch die Einführung der Verschrottungsprämie gesichert werden?