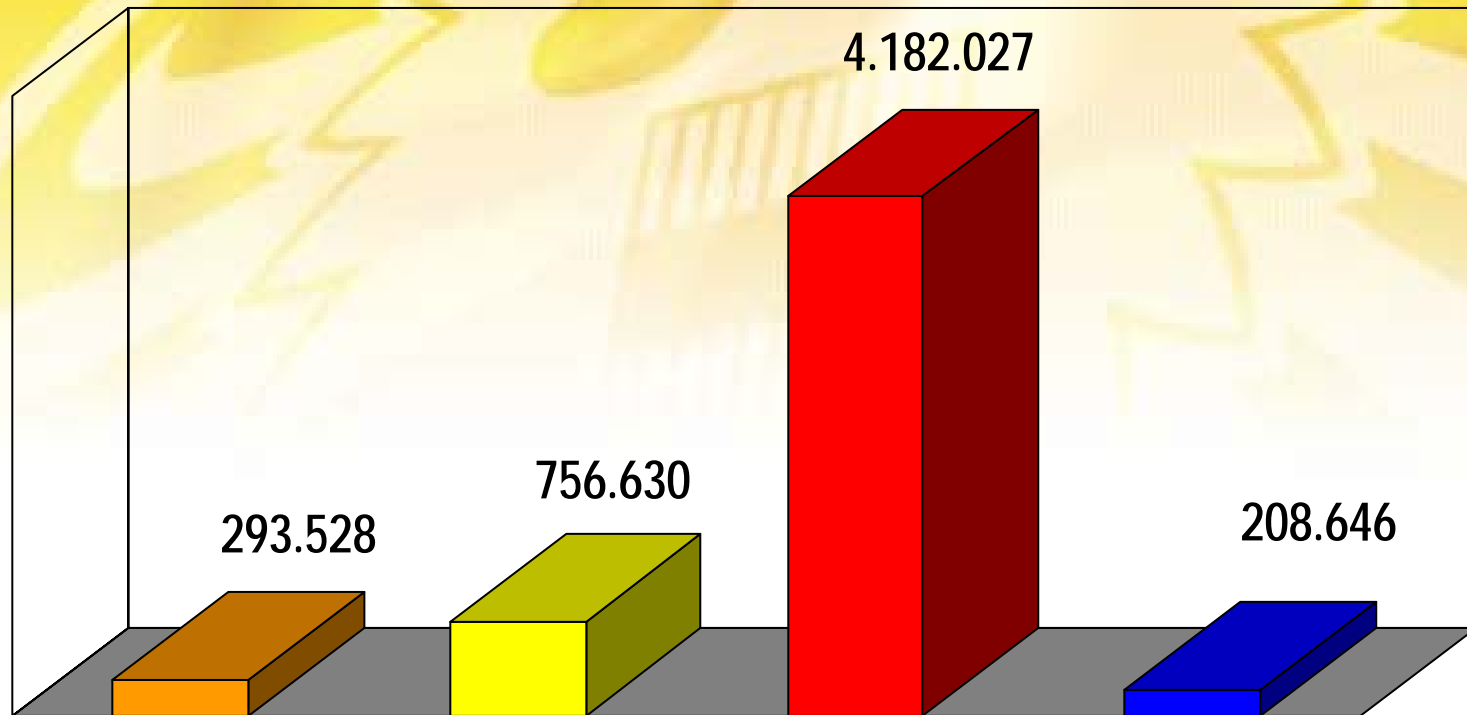
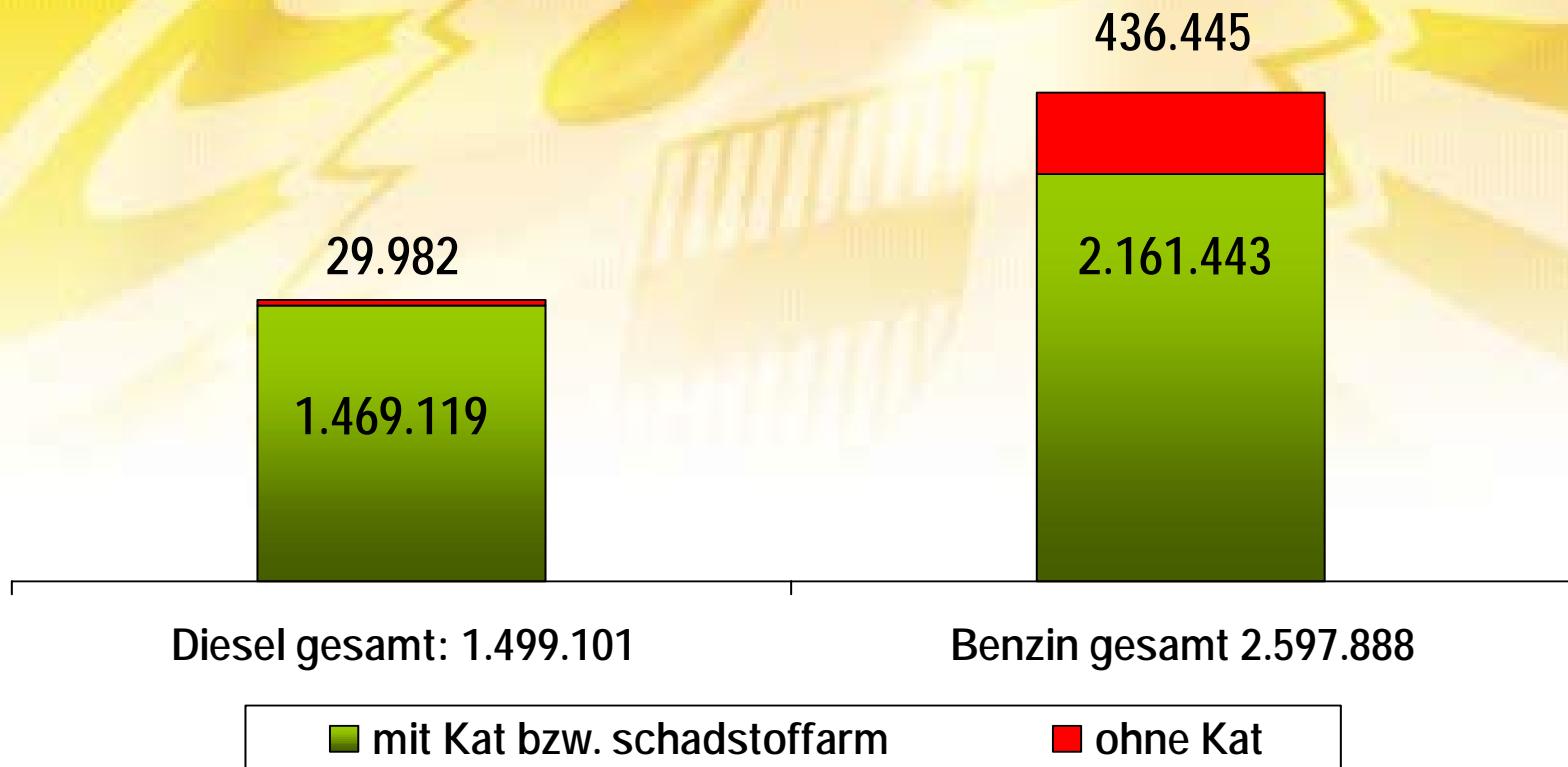


Pkw-Bestand und Zulassungen in Österreich 2001



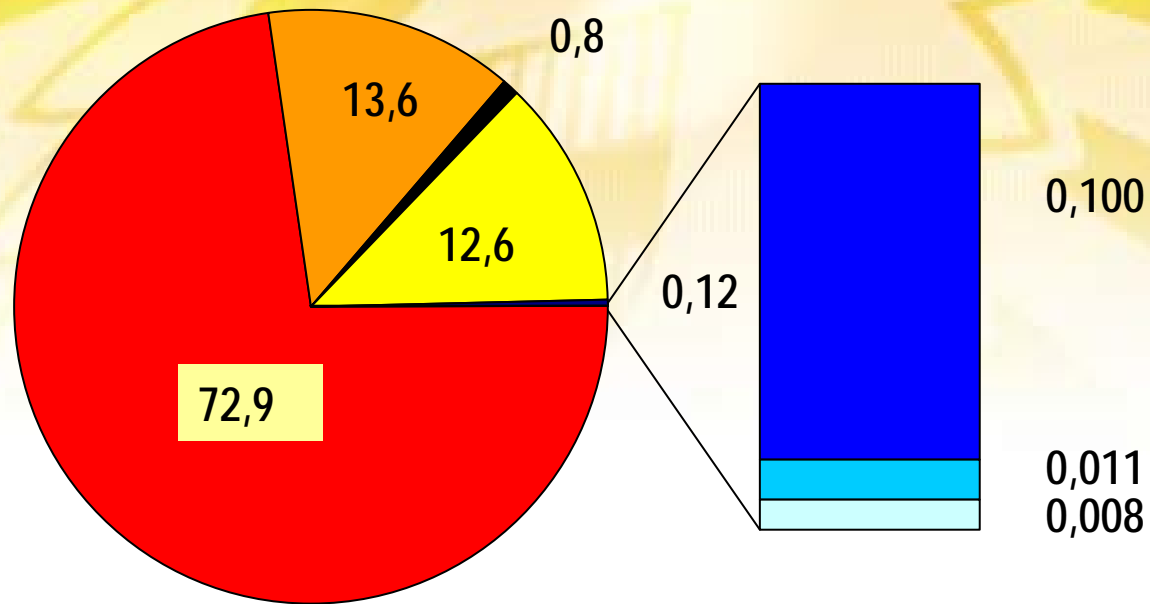
■ Neuzulassungen ■ Gebraucht-Ummeldungen ■ Bestand ■ errechneter Abgang

Pkw-Bestand 2000^{*} nach Umweltfreundlichkeit



* Aktualisierung, auf Basis von Eurotax-Daten erst 2003 möglich!

Abgaszusammensetzung eines Pkw mit Kat im Abgastest in %

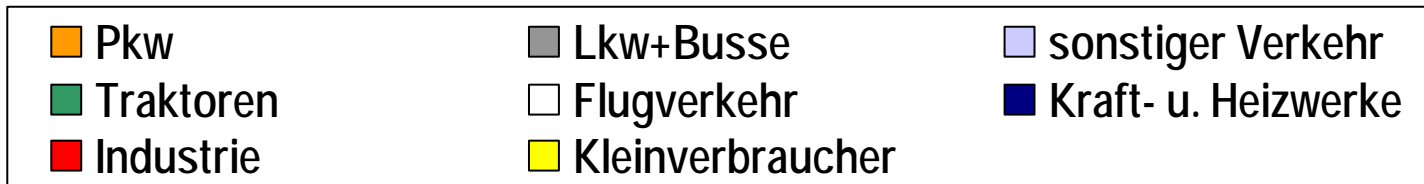
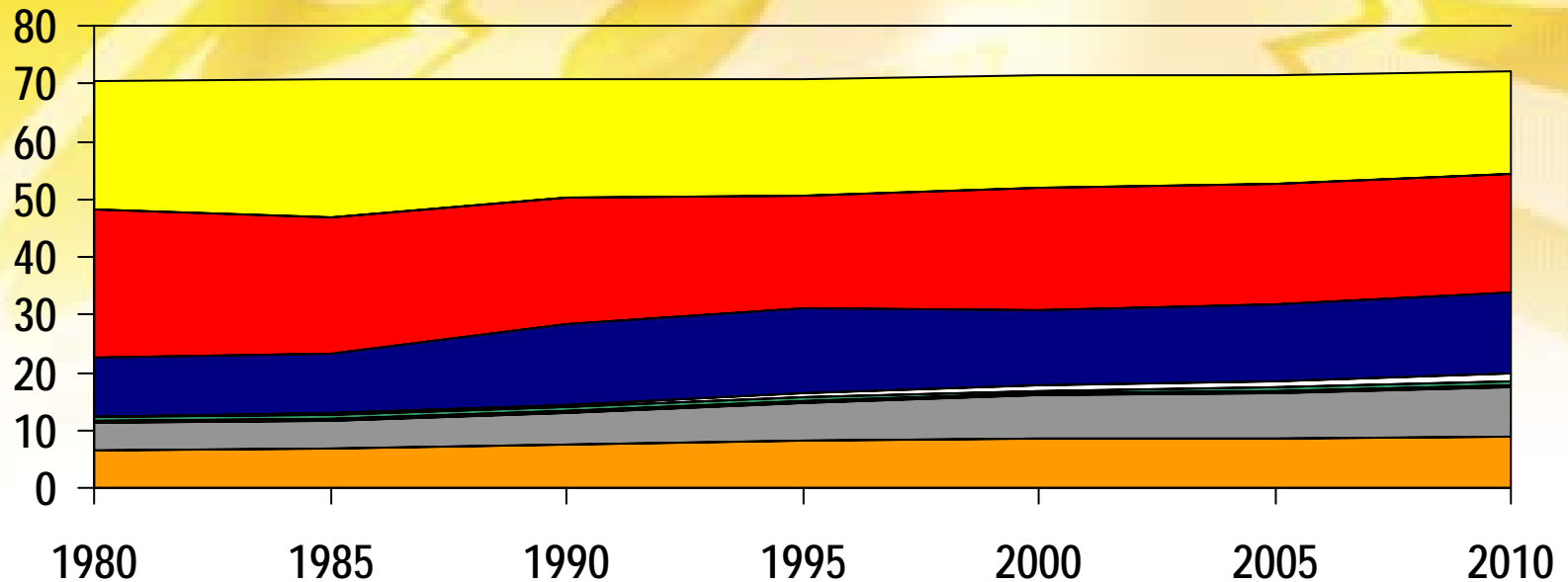


Stickstoff N2	Kohlendioxid CO2	Argon Ar
Wasser H2O	Schadstoffe	CO
HC	NOx	

Quelle: ÖAMTC Kfz-Technik

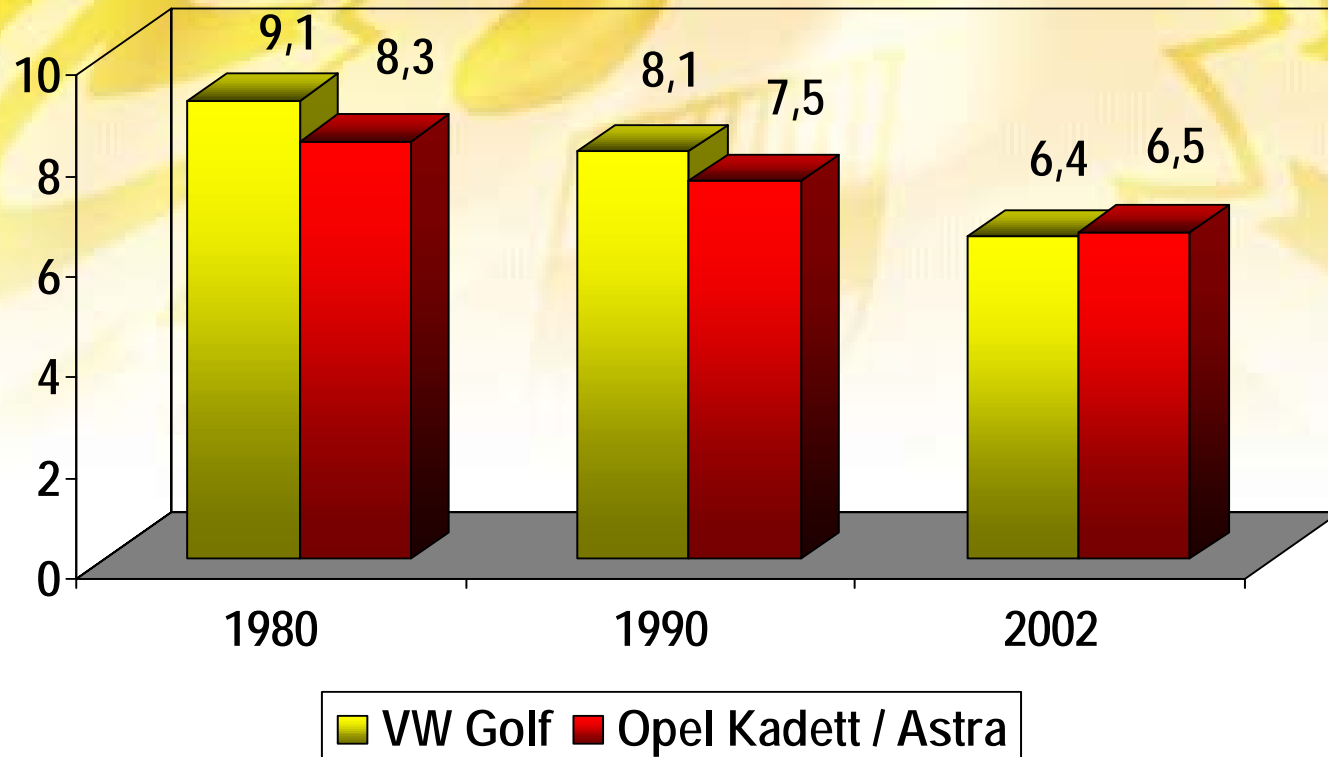
Kohlendioxid (CO₂) Gesamt- emissionen in Österreich 1980-2010

in 1000 Tonnen



Quelle: ÖAMTC Kfz-Technik

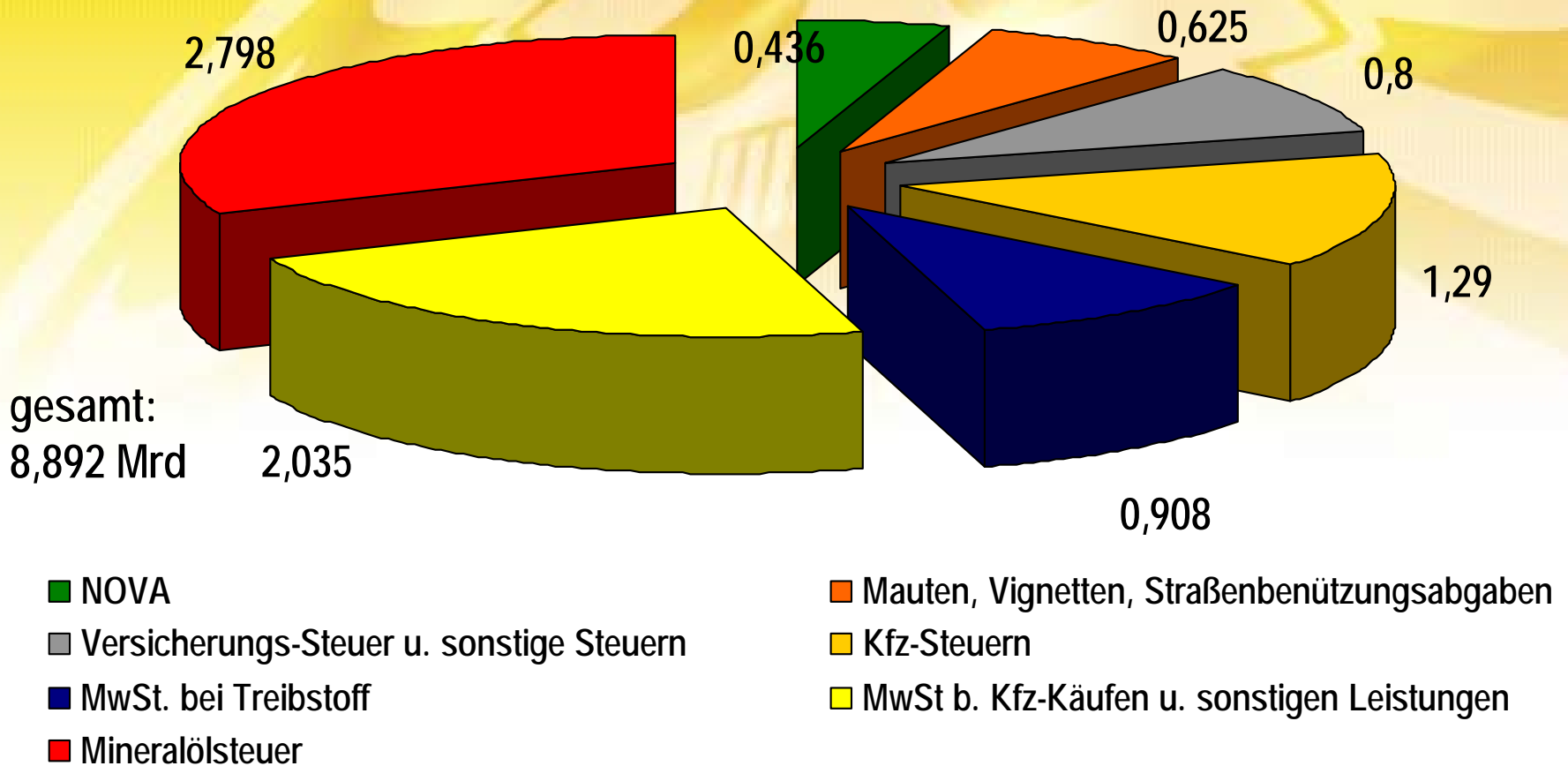
Kraftstoffverbrauch 1980-2002 in Liter auf 100 km



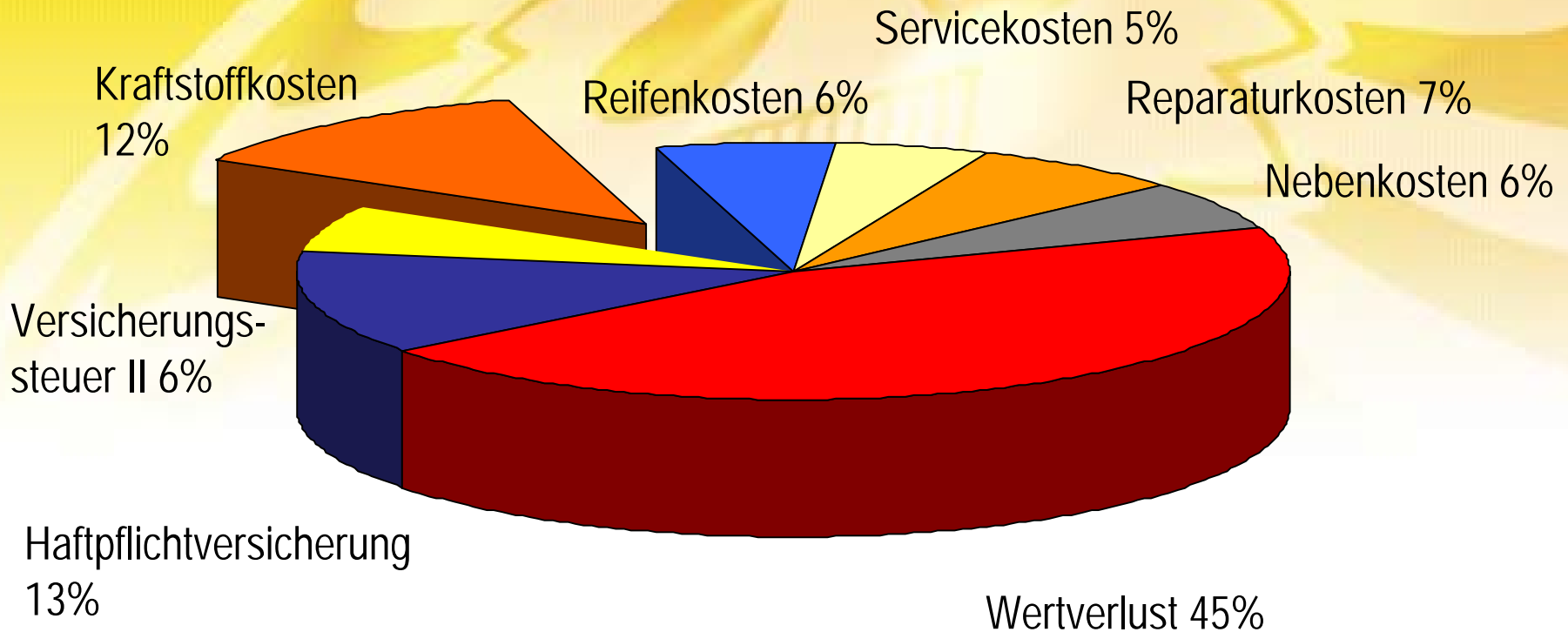
Ab 2003 neue Modellreihen!

Quelle: ÖAMTC Kfz-Technik

Leistungen der AutofahrerInnen für den Staatshaushalt 2002 in Mrd. Euro

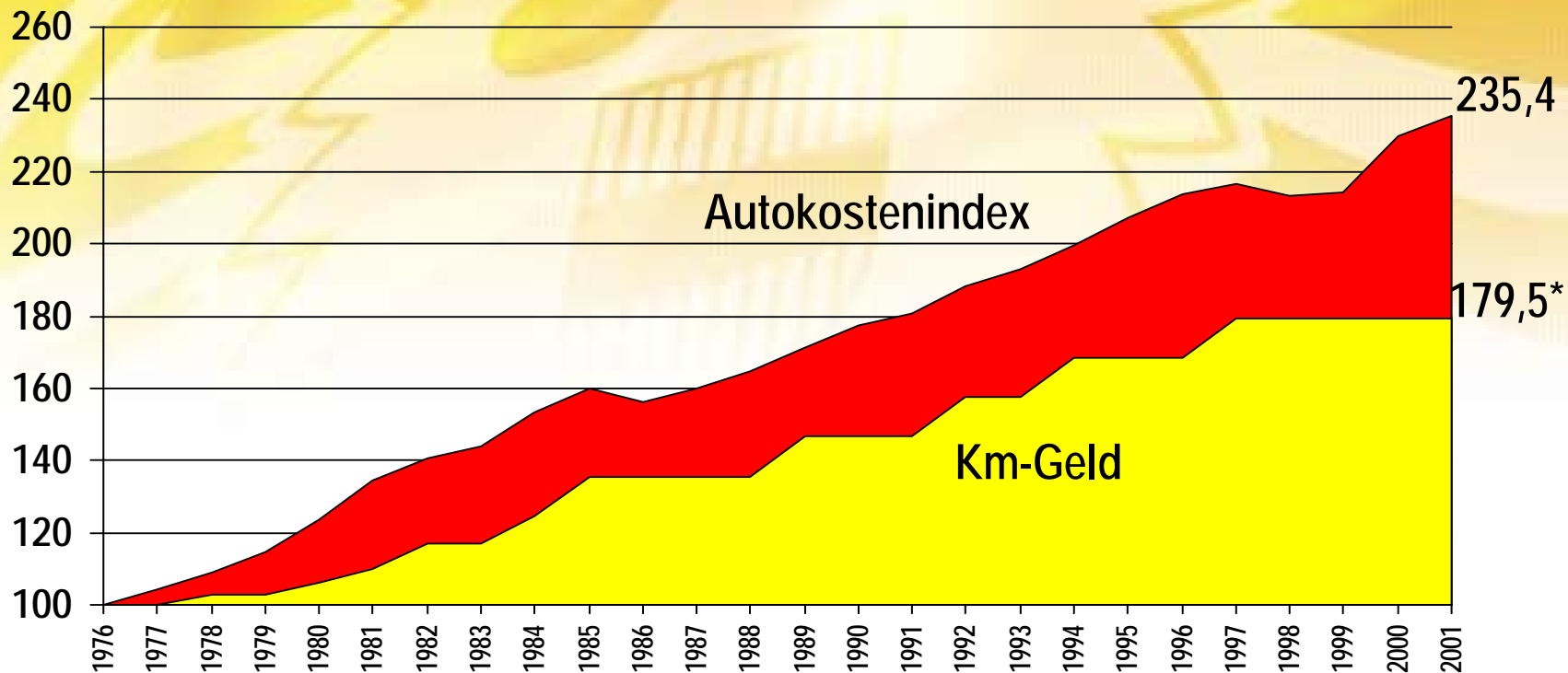


Verteilung der Autokosten VW Golf TDI 90 PS Diesel



Neupreis: Euro 18.652, Fahrleistung 60.000 km in 5 Jahren, Stand Mai 2002

Entwicklung des Autokostenindex in Relation zum amtlichen Km-Geld 1976-2001



* bis Jänner 1980 Staffelung nach Hubraum, daher Mittelwert aller Sätze angegeben;

**ab 1996 neue Basis (Indexrevison), daher Verknüpfung nur rechnerisch möglich

Quelle: ÖAMTC Verkehrswirtschaft

- Anhebung der Mineralölsteuern 1995
- Erhöhung der Normverbrauchsabgabe für PKW 1996
- Allgemeine Autobahn-Benützungsg Gebühr (Vignette) für PKW 1997 –39,97 Euro pro Jahr
- Verteuerung der Autobahn-Jahresvignette für PKW von 39,97 auf 72,60 Euro (ab 2001)
- Anhebung der motorbezogenen Versicherungsteuer (Kfz-Steuer) um rund 50% (ab Juni 2000)
- Fahrleistungsabhängiges Road Pricing für LKW auf dem hochrangigen Straßennetz (ab 2003/2004)
- Umsetzung der EG-Richtlinie über die Kennzeichnung von neuen PKW hinsichtlich der CO₂-Emissionen pro Kilometer
- Aufhebung der „umweltkontraproduktiven Begünstigung“ Kilometergeld bzw. Kürzung des Kilometergeldsatzes von derzeit 36 Cent auf etwa 15 Cent
- Aufhebung der „umweltkontraproduktiven Begünstigung“ (großes) Pendlerpauschale

- Es sollen Steuersysteme installiert werden, die auf CO₂ Bezug nehmen
- Signifikante Differenzierung der Steuersätze zwischen energieeffizienten und weniger energieeffizienten Pkw
- Größtes Reduktionspotential bei Austausch der bestehenden Steuern mit CO₂-bezogenen Steuern
- Mittleres Reduktionspotential bei Ergänzung bestehender Steuern durch eine CO₂-Komponente
- Geringstes Reduktionspotential bei ausschließlicher Differenzierung bestehender Steuern
- Das Ausmaß der Reduktion ist unabhängig von der Steuerart, sondern nur vom CO₂-Element und der Differenzierung
- Reine Steuererhöhungen – ohne Änderung der Steuerbasis bzw. deren Parametern – bringen kaum Reduktion!
- Es müssen jene Steuern geändert werden, die ein großes Volumen haben bzw. großes CO₂-Reduktionspotential
- Steuererhöhungen bei Kraftstoffen haben nur ein geringes Reduktionspotential!