

Wilfried Puwein

Pkw-Bestand wächst wieder rascher

Der Pkw-Bestand ist in den letzten drei Jahren wieder merklich rascher gewachsen als in der Periode zuvor. Neben den niedrigeren Treibstoffpreisen haben wohl auch demographische Faktoren diese Entwicklung gefördert: Die geburtenstarken Jahrgänge der sechziger Jahre haben nunmehr ganz das Alter erreicht, in dem erstmals ein Pkw angeschafft wird.

Motorisierung wieder beschleunigt

Die Pkw-Dichte betrug in Österreich Ende 1987 354 Pkw je 1.000 Einwohner und war damit viel geringer als in den westlichen Nachbarländern (BRD 486, Schweiz 454, Italien 455). In den USA wurde bereits eine Dichte von 560 Pkw erreicht.

Analysen auf der Basis eines logistischen Trends ergaben für Österreich einen Sättigungswert von 520 Pkw; demnach würde die Pkw-Dichte noch um rund 30% zunehmen.

Mit zunehmender Bestandsättigung wird die Pkw-Nachfrage immer stärker durch den Ersatz nicht mehr

Trotz zunehmender Kritik am Kfz-Verkehr und der mit ihm verbundenen Umweltbelastung nimmt der Pkw-Bestand wieder rasch zu; Modelle mit größerem Hubraum werden bevorzugt. Die stufenweise Einführung der US-Abgasnorm hat den Pkw-Markt 1986 und 1987 geprägt, nach dem "Normaljahr" 1988 wird die weitere Marktentwicklung im Zeichen der für 1992 angekündigten Mehrwertsteuersenkung stehen.

verkehrstauglicher Fahrzeuge (Ersatzzulassungen) bestimmt. Das Bestandswachstum (Erweiterungszulassungen) bildete bis Anfang der siebziger Jahre die wichtigste Nachfragekomponente. 1973 war die Zahl der Ersatzzulassungen erstmals höher als die der Erweiterungszulassungen.

Seit 1975 überwiegen die Ersatzzulassungen, 1983 erreichten sie einen Anteil an den gesamten Neuzulassungen von 79%. Die besonders hohen Ersatzzulassungen des Jahres 1983 sind zum Teil ein Echo-Effekt des Zulassungsbooms 1971/72. In den letzten Jahren ist der Anteil der Ersatzzulassungen wieder etwas zurückgegangen. 1987 betrug er 69%. Diese Entwicklung kann durch das beschleunigte Bestandswachstum und die Altersstruktur des Bestands

erklärt werden. Die Fahrzeuge aus der Zulassungsspitze der Jahre 1976/77 stehen derzeit zur Verschrottung an.

Ist Österreichs Pkw-Bestand überaltert?

Österreich deckt seinen Pkw-Bedarf praktisch vollständig im Ausland. Es ist daher im Sinne einer Entlastung der Zahlungsbilanz, wenn die Fahrzeuge möglichst lange gehalten werden. Im Automobilbau werden ständig technische Verbesserungen eingeführt, die die Lärm- und Schadstoffemissionen und den Treibstoffverbrauch senken und die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine rasche Erneuerung des Pkw-Bestands wäre also andererseits für die Verbesserung der Umweltsituation und der Verkehrssicherheit günstig.

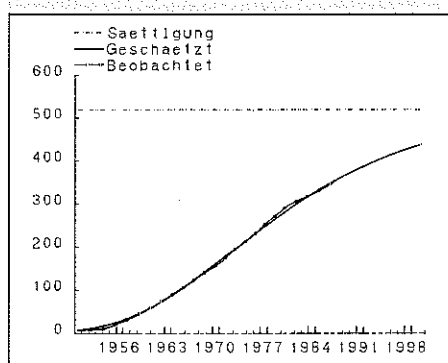
Mit dem 1978 eingeführten erhöhten Mehrwertsteuersatz für Pkw sollte unter anderem auch die Außenhandelsbilanz entlastet werden. Hat diese Maßnahme eine Verlängerung der Pkw-Haltungsdauer mit ihren negativen Auswirkungen für Umwelt und Verkehrssicherheit bewirkt?

Das durchschnittliche Alter, mit dem Fahrzeuge endgültig aus dem Verkehr genommen und in der Bestandsstatistik gelöscht werden, hängt ab von

- der technischen Abnutzung als Folge der Fahrleistung, des Straßenzustands und der Witterungsbedingungen (Korrosion durch Salzustreuung),
- der behördlichen Überwachung des technischen Zustands des Fahrzeugs,
- dem Einkommensniveau und
- dem Verhältnis zwischen Reparaturkosten und Neuwagenpreis.

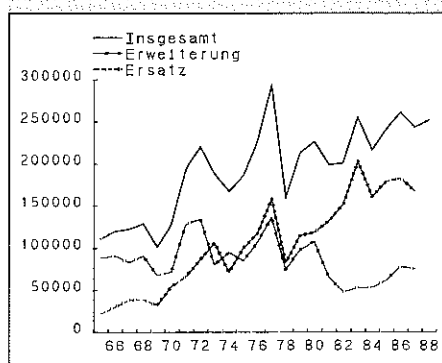
Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner

Abbildung 1



Pkw-Neuzulassungen

Abbildung 2



Pkw-Dichte in verschiedenen Ländern *Übersicht 1*
Ende 1987

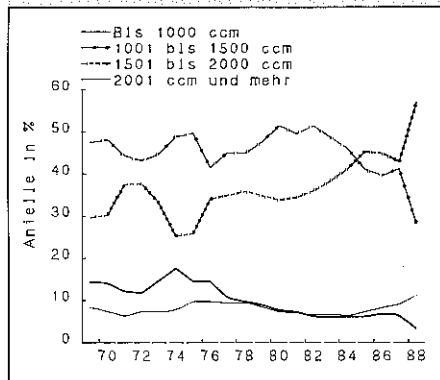
	Pkw je 1.000 Einwohner
Österreich	354
USA	560
BRD	486
Frankreich	468
Italien	455
Schweiz	454
Ungarn	170

Q: International Road Federation World Road Statistics 1988

Ein Vergleich der durchschnittlichen Haltungsdauer von Pkw in Österreich und in der Bundesrepublik Deutschland soll die Frage nach der Überalterung des österreichischen Pkw-Bestands beantworten. In Deutschland sind die äußeren Umstände des Fahrzeugbetriebs ähnlich wie in Österreich; die vermutlich etwas rigorosere technische Kontrolle (TÜV), das höhere durchschnittliche Einkommen und die niedrigeren Preise (der Mehrwertsteuersatz auf Pkw ist seit 1978 nur noch halb so hoch wie in Österreich) lassen eine etwas kürzere Haltungsdauer in der BRD erwarten. Allerdings ist der Anteil der — kurzlebigen — Kleinwagen in der Bundesrepublik Deutschland geringer als in Österreich.

Die für den Vergleich errechneten Lösungsquoten geben an, welcher Anteil der im Jahr *t* zugelassenen fabriksneuen Fahrzeuge im Beobachtungsjahr nicht mehr angemeldet war. Die gelöschten Fahrzeuge wurden inzwischen verschrottet, exportiert oder in Gebrauchtwagenlager gestellt. Die Lösungsquoten der Pkw bis zu einem Alter von sieben Jahren sind in der Bundesrepublik Deutschland durchwegs höher als in Österreich. Dies kann auf den höheren Export jüngerer Gebrauchtwagen aus der BRD zurückgeführt werden. Daß die Lösungsquote für acht- bis elfjährige Pkw in der BRD geringer ist, geht auf den größeren Anteil von langlebigen Modellen der oberen Hubraumklassen im Pkw-Bestand zurück. Pkw, die vor zwölf oder mehr Jahren erst zugelassen wurden, werden hingegen in Österreich weniger gelöscht als in der BRD. Das ist wahrscheinlich Ausdruck der strengeren Maßstäbe der kraftfahrrechtlichen technischen Überprüfungen von

Pkw-Neuzulassungen nach Hubraumklassen *Abbildung 3*



Fahrzeugen in der BRD. In Österreich hat die Einführung der jährlichen §-57a-Überprüfung im Jahr 1971 die verstärkte Löschung von Altfahrzeugen ausgelöst. Hatte die Lösungsquote für zehnjährige Fahrzeuge bis 1971 30% betragen, so stieg sie in der Folge auf fast 45%. Die Einführung des erhöhten Mehrwertsteuersatzes für Pkw im Jahr 1978 hat den Trend einer früheren Verschrottung von Altfahrzeugen nicht unterbrochen.

Die Ziele einer Verringerung der Umweltbelastung und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit lassen sich demnach rascher durch strengere Überprüfung des technischen Fahrzeugzustands als durch eine Senkung der Mehrwertsteuer auf Neuwagen erreichen.

Trend zu großvolumigen Motoren hält an

Sinkende Treibstoffpreise und steigende Einkommen verstärken die Nachfrage nach Pkw-Modellen mit großem Motorhubraum, die in der Regel auch leistungsstärker und komfortabler sind. Der längerfristige Trend zu den Modellen der höheren Hubraumklassen wurde nur durch die Benzinverteuerung in den Jahren 1973 und 1974 unterbrochen.

1974 waren zwei Drittel aller neu-

Lösungsquoten für Pkw in Österreich und in der BRD *Übersicht 2*
1. Juli 1987

Jahr der Neuzulassung	Österreich ¹⁾ Lösungsquoten in %	BRD Lösungsquoten in %
1985	1,9	3,6
1984	1,9	4,8
1983	3,1	4,7
1982	3,5	6,4
1981	5,3	7,6
1980	8,3	9,6
1979	14,0	12,3
1978	19,0	18,2
1977	31,8	29,0
1976	46,4	44,3
1975	59,5	60,6
1974	68,1	70,1
1973	74,6	78,5

Q: WIFO-Datenbank. — ¹⁾ Bestände vom 31. Dezember 1986 und 31. Dezember 1987 linear interpoliert

zugelassenen Pkw mit Motoren mit einem Hubraum von weniger als 1 500 cm³ ausgestattet. In den folgenden Jahren konzentrierte sich die Nachfrage auf die Hubraumklassen zwischen 1 000 und 2 000 cm³, Kleinwagen und große Limousinen wurden immer weniger gekauft. Seit 1982 nimmt der Anteil der Pkw sowohl in der Hubraumklasse von 1 500 bis 2 000 als auch über 2 000 cm³ kontinuierlich zu, während die Modelle unter 1 500 cm³ laufend Marktanteile verlieren. 1985 überwogen bereits die Hubraumklassen über 1 500 cm³, 1988 stellten sie mehr als zwei Drittel der neuzugelassenen Pkw. Damit war eine ähnliche Größenstruktur der Neuzulassungen erreicht, wie sie in der Bundesrepublik Deutschland schon seit längerer Zeit gegeben ist.

Auswirkungen der neuen Abgasbestimmungen auf den Pkw-Markt

Mit der Novelle zur Kraftfahrgezet-Durchführungsverordnung vom 1. August 1985 wurde die höchstzulässige Schadstoffemission für Pkw drastisch reduziert. Seit 1. Jänner

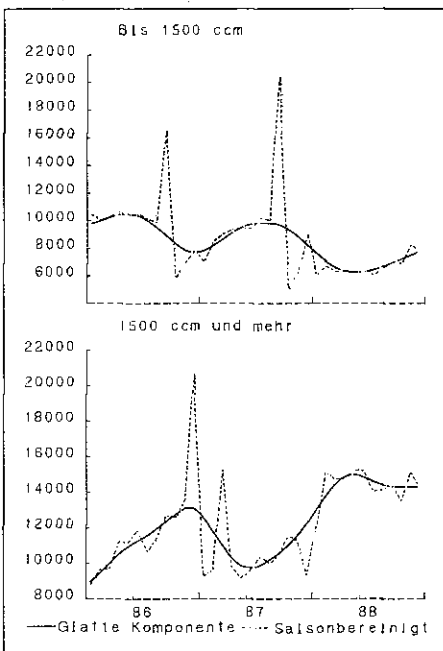
Pkw-Neuzulassungen nach Hubraumklassen *Übersicht 3*

	1974	1985	1986	1987	1988
	Anteile in %				
Bis 1 000 cm ³	17,6	6,1	7,0	6,5	3,2
1 001 bis 1 500 cm ³	49,0	41,1	39,6	41,3	28,3
1 501 bis 2 000 cm ³	25,4	45,3	44,9	43,0	57,1
2 001 cm ³ und mehr	7,9	7,5	8,5	9,2	11,4

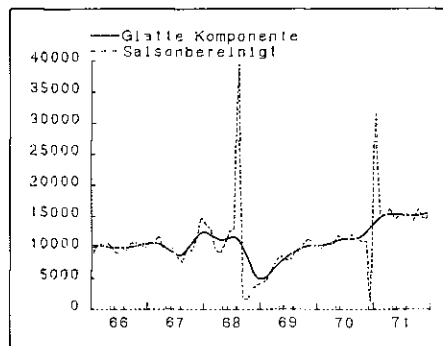
Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt

1987 müssen neuzugelassene Benzin-Pkw mit einem Hubraum von mehr als 1 500 cm³ die US-Norm 1983 erfüllen (geregelter Drei-Wege-Katalysator), seit 1. Oktober 1987 auch Pkw unter 1 500 cm³. Um Vorziehkäufe zu dämpfen, wurde die Kraftfahrzeugsteuer für vor den Fallfristen neu zugelassene Benzin-Pkw ohne Katalysator erhöht, eine Katalysator-Prämie sollte zur vorzeitigen Anschaffung von Katalysator-Fahrzeugen anregen. Die Pkw-Nachfrage richtete sich deutlich nach diesen Terminen. Vorziehkäufe gab es sowohl um der erhöhten Kraftfahrzeugsteuer als auch um der Katalysator-Pflicht zu entgehen. Die Vorkäufe wurden geschätzt; dabei wurde unterstellt, daß sich die Nachfrage ohne die Ankündigung der Änderungen ähnlich wie in den Vormonaten entwickelt hätte, die Vorkäufe sind somit die Abweichung der tatsächlichen Zulassungszahl vom hypothetischen

Neuzulassungen von Pkw und Kombi nach Hubraumklassen Abbildung 4



Neuzulassungen von Pkw und Kombi insgesamt Abbildung 5



Wert Benzin-Pkw ohne Katalysator, die für ihre angenommene Lebensdauer von zehn Jahren eine entsprechend stärkere Emissionsquelle sind, wurden insgesamt rund 25 000 Stück vorgekauft, das sind 10% der Jahreszulassungen. 200 000 Pkw wurden in die nächsthöhere Kraftfahrzeugsteuerklasse gereiht, das zusätzliche Steueraufkommen wird auf 92 Mill. S geschätzt. Bei einer durchschnittlichen Haltungsdauer ergeben sich Mehreinnahmen von rund 1 Mrd. S. Die Katalysator-Prämie wurde kaum beansprucht, insgesamt stellten nur 17 000 Käufer einen Antrag auf Gewährung einer Prämie, das Finanzministerium zahlte dafür 75 Mill. S aus.

Die verpflichtende Einführung der Katalysator-Technik für Benzin-Pkw ließ die Nachfrage nach Diesel-Pkw sprunghaft steigen: 1984 betrug der Dieselanteil an den Neuzulassungen 6,7%, 1985 13,7%, 1988 25%. Diese Entwicklung wurde freilich durch das deutlich verbesserte Angebot von Dieselmodellen in allen Größenklassen gefördert.

Die Umweltmaßnahme belastete die österreichische Handelsbilanz: Pkw-Modelle mit Benzinmotor und Katalysator oder Dieselmotor sind teurer, die Pkw-Importe haben sich durch diesen Struktureffekt um rund

10% verteuert. Vorausgesetzt, daß die Emissionswerte streng überprüft werden, gewährleistet die verpflichtend eingeführte US-Abgasnorm eine rasche Senkung der Schadstoffemissionen des Pkw-Verkehrs. Eine steuerlich geförderte freiwillige Ausrüstung von Neufahrzeugen mit Katalysator würde vermutlich nicht diesen Erfolg bringen: In der Bundesrepublik Deutschland, wo dies versucht wird, entsprachen 1988 nur 36% der neuzugelassenen Pkw der US-Norm.

Angekündigte Mehrwertsteuersenkung wird Pkw-Markt beeinflussen

Anfang Februar 1988 wurde angekündigt, daß der Mehrwertsteuersatz von 32% für Pkw Anfang 1992 gesenkt werden wird. Die Pkw-Neuzulassungen reagieren auf angekündigte Änderungen der Besteuerung sehr deutlich, da der Zeitpunkt des Pkw-Kaufs zeitlich weitgehend flexibel gewählt werden kann. Ein notwendiger Ersatz des Fahrzeugs kann durch Reparaturen aufgeschoben werden, florierende Gebrauchtwagenmärkte erlauben es, ohne größere Verluste vorzeitig zu einem neuen Modell zu wechseln.

Ende 1991 ist daher mit Kaufaufschüben zu rechnen. Das mögliche Ausmaß dieser Aufschübe kann aufgrund der Erfahrungen mit dem Auslaufen der Pkw-Sonderabgabe Ende 1971 geschätzt werden. Damals wurden rund 10% der potentiellen Nachfrage in das Jahr 1972 verschoben.

Das trendgemäße Nachfragepotential von rund 280 000 Stück im Jahr 1991 wird wegen der angekündigten Steuersenkung um voraussichtlich fast 30 000 Stück verringert werden, dementsprechend höher wird die Zahl der Neuzulassungen im Jahr 1992 sein.