

## DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

25. August 1986

Z. 11 0502/99-Pr.2/86

II-4748 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

2204 IAB

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

1986 -08- 27  
zu 2294 IJ

Parlament  
1017                   W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl. Ing. Flicker und Kollegen vom 11. Juli 1986, Nr. 2294/J, betreffend Verwendung des Mehrerlöses aus der KFZ-Steuer zur Rettung des heimischen Waldes, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1:

Die rechnerischen Mehreinnahmen aus der Steuererhöhung gem. § 5 Abs. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz betrugen 1985 2,7 Mio S; dem steht aufgrund des Zuwachses an Dieselfahrzeugen eine Steuerminderung von 0,5 Mio S gegenüber, sodaß das rechnerische Mehrergebnis 2,2 Mio S beträgt.

Zu 2:

Aufgrund der Bestimmung des § 5 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz wurden im Jahr 1985 7,14 Mio S erstattet.

Zu 3:

Durch die steuerlichen und kraftfahrrechtlichen Umweltmaßnahmen hat der Absatz von Dieselfahrzeugen, welche die verschärften Abgasbestimmungen erfüllen, bedeutend zugenommen. So betrug der Bestand an Dieselfahrzeugen Ende 1984 nur rund 4,5 % aller Personen- und Kombinationskraftwagen, in den Hubraumklassen von über 1500 bis 1750 ccm nur rund 6 % und über 1750 bis

- 2 -

2000 ccm nur rund 3 %. Bei den Neuzulassungen in den Monaten Oktober bis Dezember 1985 erreichte der Anteil an Dieselfahrzeugen in diesen Hubraumklassen rund 50 % bzw. 26 %.

Nahezu 20 % aller im 4. Quartal 1985 neu zum Verkehr zugelassenen PKW und Kombis werden nunmehr Dieselfahrzeuge, bei den Fahrzeugen über 1500 ccm sogar 39 %.

Unter Hinzurechnung der Katalysator-Fahrzeuge waren von den Neuzulassungen im 4. Quartal 1985, obwohl in diesem Zeitpunkt für Fahrzeuge bis 1500 ccm noch keine gesetzlichen Auflagen erteilt wurden, 22 % aller Fahrzeuge abgasarm, bei Fahrzeugen über 1500 ccm sogar nahezu 44 %.

Zu 4:

Die bisher vorliegenden statistischen Unterlagen betreffend Neuzulassungen im Jahr 1986 zeigen einerseits weiterhin einen hohen Anteil an Dieselfahrzeugen.

Infolge Produktionssteigerungen und technischer Weiterentwicklung ist andererseits der Preis für Abgasreiniger auch rückläufig. Einzelne Autofirmen werben bereits damit, daß bei ihren Modellen die Mehrkosten für die Ausstattung eines Kraftfahrzeuges mit Katalysator, die staatlichen Prämien nicht übersteigen bzw. sogar darunter liegen. Vom Autohandel wird allgemein angeführt, daß potentielle Autokäufer als größtes Hindernis für den Kauf eines Katalysatorfahrzeuges die im Ausland nicht vollständig gegebene Versorgung mit bleifreiem Benzin nennen. Solange diesbezüglich nicht europaweit eine flächendeckende Versorgung gewährleistet ist, ist eine wirksame weitere Förderung durch steuerliche Anreize nicht unbestritten.

- 3 -

- 3 -

Zu 5:

Der 50 %ige Ertragsanteil der Kraftfahrzeugsteuer, der auf den Bund entfällt, ist gem. Abschnitt VII, Artikel II des Abgabenänderungsgesetzes 1983, zu 70/100 v.H. für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu verwenden. Besonders in Ballungszentren wird der Beweis erbracht, daß durch den Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes immer mehr Autofahrer zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel veranlaßt werden können. Mit der erwähnten Zweckbindung wurde bereits seinerzeit sichergestellt, daß auch ein allfälliger Mehrerlös der Kraftfahrzeugsteuer für Maßnahmen zum Rückgang des Individualverkehrs und damit im Interesse einer Verminderung des Schadstoffausstoßes eingesetzt wird.

