

DKFM. FERDINAND LACINA
BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

II-8279 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Z. 11 0502/136-Pr.2/89

Wien, 18. Juli 1989

3773 IAB
1989-07-18
zu 3805 IJ

An den

Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament

1017 W i e n

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Helga Erlinger und Genossen vom 22. Mai 1989, Nr. 3805/J, betreffend bürokratische Hemmnisse beim Nachrüstkatalysator, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1. - 3.:

Die Nachrüstung eines Kraftfahrzeuges mit einem Katalysator bzw. der damit verbundene Amtsweg ist eine Angelegenheit des Kraftfahrrechtes. Da dessen Vollziehung nicht in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Finanzen fällt, ist es mir nicht möglich zur Frage der Sinnhaftigkeit dieses Amtsweges Stellung zu nehmen bzw. ohne Kenntnis des Einzelfalles anzugeben, welche Kosten in Form von Gebühren und sonstigen Abgaben dabei erwachsen. Aus der Sicht der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Finanzen kann lediglich gesagt werden, daß eine aufgrund des nachträglichen Katalysatoreinbaues allenfalls erforderliche Eintragung im Typenschein gebührenrechtlich ein Zeugnis darstellt und einer Stempelgebühr von 120.- S unterliegt.

Zu 4.:

Die bei der Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Katalysator allenfalls eintretende Verpflichtung zur Entrichtung von Gebühren nach dem Gebühren gesetz ist nicht die Ursache sondern die Folge eines im Bereich des Kraftfahrrechtes geregelten Verfahrensablaufes, der nicht vom Bundesministerium für Finanzen, sondern von dem hiefür zuständigen Ressort festgelegt wird.

Eine Nachrüstung mit Katalysator wird vorwiegend an solchen Kraftfahrzeugen vorgenommen, für die nach § 5 Abs. 7 Kraftfahrzeugsteuergesetz eine höhere Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten ist und die durch die Nachrüstung unter den Normalsteuersatz fallen. Die in diesem Zusammenhang allenfalls anfallenden Gebühren nach dem Gebühren gesetz stellen im Einzelfall im Verhältnis zu den gesamten Umrüstungskosten und in Anbetracht der dadurch eintretenden Kraftfahrzeugsteuersenkung keinen wesentlichen Kostenfaktor dar. Gebührenfreiheit sollte grundsätzlich nur dann gegeben sein, wenn durch die Erhebung der Gebühr der angestrebte Erfolg vereitelt würde, was bei den einmalig zu entrichtenden Gebühren nach dem Gebühren gesetz im Hinblick auf deren relativ geringe Höhe nicht der Fall ist.

Zu 5. - 7.:

Den Einbau von Nachrüstkatalysatoren beurteile ich aus der Sicht des Umweltschutzes grundsätzlich positiv. Dies zeigt sich auch daran, daß das Umrüsten von Personen- und Kombinationskraftwagen, die der erhöhten Kraftfahrzeugsteuer unterliegen - sofern die Fahrzeuge durch diese Maßnahme in einen Zustand gebracht werden, für den die Einhaltung der für erstmals zum Verkehr zugelassene Personen- und Kombinationskraftwagen geltenden kraftfahrrechtlichen Abgasvorschriften nachgewiesen wird - weiterhin durch kraftfahrzeugsteuerliche Anreize insofern unterstützt wird, als diese Fahrzeuge mit dem auf die amtliche Feststellung der technischen Änderung nachfolgenden Monatsersten dem Normalsteuersatz unterliegen.

- 3 -

Aufgrund der zu beobachtenden geringen Lenkungswirkung durch die bisherigen Förderungsmaßnahmen erscheint es allerdings sinnvoller, unmittelbar durch ordnungspolitische Maßnahmen einzutreten, wie dies für Neuzulassungen bereits vorgesehen ist. Diesbezügliche Schritte fallen jedoch nicht in die Kompetenz meines Ressorts.

Im Jahr 1985 wurden in Österreich die ersten schadstoffarmen Personenkraftwagen zum Verkehr zugelassen. Ende des Jahres 1986 waren erst 6.952 Fahrzeuge mit Dreiwegkatalysator und Gemischaufbereitungsanlage ausgestattet. Bis Ende 1989 werden mehr als ein Viertel der Personenkraftwagen schadstoffarm sein. Diese positive Entwicklung, die durch gezielte Maßnahmen der seinerzeitigen Bundesregierung eingeleitet wurde, wird sich weiter fortsetzen. Der Schutz der Umwelt ist nach wie vor eine der wesentlichsten Zielsetzungen.