



II-4696 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

DIE BUNDESMINISTERIN
 für Umwelt, Jugend und Familie
DKFM. RUTH FELDGRILL-ZANKEL
 GZ 70 0502/287-Pr.2/92

29. Jänner 1992
 A-1031 WIEN, DEN.....
 RADETZKYSTRASSE 2
 TELEFON (0222) 711 58

An den
 Herrn Präsidenten
 des Nationalrates
 Parlament
 1017 Wien

2058 /AB
 1992 -02- 03
 zu 2061 /J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anschober, Langthaler, Freunde und Freundinnen haben am 3. Dezember 1991 an mich eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 2061/J betreffend Stellung von "Oldtimern" im Rahmen der Verschärfung von Umweltnormen für Altkraftfahrzeuge gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Welche Maßnahmen sind aus der Sicht Ihres Ministeriums geplant, um eine Verschärfung der Umweltnormen für (Alt-)Kraftfahrzeuge durchzusetzen?
2. Welche Änderungen der Besteuerung sind von Seiten Ihres Ministeriums geplant, um die Emissionen aus dem Bereich der Kraftfahrzeuge zu reduzieren?
3. Werden Sie im Rahmen dieser Reformen bestrebt sein, Oldtimer ("historische Kraftfahrzeuge") gesondert zu behandeln?

ad 1

Aus der Anfrage ergibt sich nicht abschließend, auf welche Kraftfahrzeuge sie sich explizit bezieht. Einerseits ist von "Oldtimern" und "historischen Kraftfahrzeugen" die Rede. Der

- 2 -

Österreichische Motor-Veteranen Verband unterscheidet für das Österreichische Motor-Veteranen Register zwischen "Oldtimer", das sind definitionsgemäß Kraftfahrzeuge, deren erste Zulassung vor dem 31. 12. 1969 liegt, und jenen Kraftfahrzeugen, die wegen ihres Seltenheitswertes, das heißt aufgrund geringer Stückzahl etc., als "historisch" zu werten sind.

Die technische Überprüfung und Begutachtung von "Oldtimern" im Sinn historischer Kraftfahrzeuge ist wie bei allen Kraftfahrzeugen gemäß §§ 55 ff. KFG 1967 vorzunehmen. Die Vorbereitung einer Änderung dieser Normen liegt ausschließlich in der Kompetenz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, wo eine Verschärfung der Umweltnormen für "Oldtimer" im Sinn historischer Kraftfahrzeuge nicht geplant ist, da deren Veränderung aus technischer Sicht kaum möglich und aus Gründen der Erhaltung dieser historischen Fahrzeuge nicht zweckmäßig ist.

Andererseits bezieht sich Frage 1 auf "Altkraftfahrzeuge", Frage 2 nur auf "Kraftfahrzeuge".

Der Lösungsansatz für die erfreulicherweise relativ rasch abnehmende Altwagenflotte - schon heute entsprechen rund 40% des PKW-Bestandes den strengen österreichischen Emissionsnormen - soll umweltgerecht, aber auch verwaltungsschonend sein. Ein Wiederzulassungsverbot ab 1. Jänner 1995 wäre daher ein auch volkswirtschaftlich ausgewogener Schritt in Richtung Umweltschutz. Zu diesem Zeitpunkt entsprächen bereits 60% des PKW-Bestandes den neuen Emissionsvorschriften. Dies ist umso relevanter, als die modernsten Kat- und Diesel-PKW, die rund ein Drittel der PKW-Flotte stellen, ca. 50% der Fahrleistung erbringen.

Um einen beschleunigten Umstieg auf umweltverträglichere gebrauchte PKW zu forcieren, wäre darüberhinaus ein Prämiensystem denkbar, das auf der seit 1. 1. 1992 gültigen Normalverbrauchsabgabe (NoVAG) basiert. Nicht das aus dem Verkehr gezogene Altauto wäre Grundlage für die Förderung ("Schrott-

- 3 -

prämie"), sondern der dann erworbene umweltverträglichere Gebrauchtwagen ("Verbrauchsprämie"). Ziel der Prämierung ist der raschere Wechsel von umweltschädlichen, verbrauchsintensiven auf umweltverträgliche, verbrauchsarme PKW.

Darüberhinaus sollte ein zusätzlicher Schritt mittels Differenzierung bei der gerade in Ausarbeitung befindlichen neuen KFZ-Steuer gesetzt werden. Ausgehend von der Motorleistung ist diese Steuer für PKW, die den strengen österreichischen Emissionsbestimmungen entsprechen und für solche, die diesen nicht entsprechen, unterschiedlich zu gestalten. Mit einer ausgewogenen Dimensionierung dieser Mehrbelastung für nicht umweltverträgliche Alt-PKW könnte dann, in Hinblick auf eine aufkommensneutrale Budgetierung, die vorhin angeführte Prämie für ein gebrauchtes "Kat-Auto" finanziert werden.

ad 2

Die grundsätzliche Richtung einer Besteuerungsänderung ergibt sich bereits aus der Beantwortung der Frage 1.

Aus der Sicht des Verursacherprinzips und auch aus Gründen einer sparsamen Administration sollte aber in weiterer Zukunft eine Besteuerung vor allem über den Treibstoff erfolgen. Nach dem Grundsatz der Fahrleistungs- und Verbrauchsgerichtigkeit soll eine erhöhte Verbrauchsintensität höhere Zahlungen mitsichbringen.

ad 3

Für "Oldtimer" im engeren Sinn, also "historische Kraftfahrzeuge", ist in den im Vollzugsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie liegenden Gesetzen keine gesonderte Behandlung vorgesehen.

Es ist insbesondere nicht beabsichtigt, im Smogalarmgesetz Ausnahmebestimmungen für "Oldtimer" im engeren Sinn zu erlassen, da hierfür keine sachliche Notwendigkeit vorliegt.

- 4 -

Es besteht aber eine gesonderte kraftfahrrechtliche Behandlung der "Oldtimer" (historische Kraftfahrzeuge), weil für diese erhaltungswürdigen Fahrzeuge im Hinblick auf deren Abweichungen von den geltenden technischen Normen Einzelgenehmigungen erteilt werden. Ihrer geringen Zahl und minimalen Fahrleistung wegen können sie auch in Zukunft mit einer Ausnahmebehandlung rechnen.

P. Feuerkell