

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

25. August 1986

Z. 11 0502/82-Pr.2/86

II-4747 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

2203 IAB
1986 -08- 27
zu 2285 U

Parlament
W i e n

1017

Auf die Anfrage der Abgeordneten Brandstätter und Kollegen vom 11. Juli 1986, Nr. 2285/J, betreffend Maßnahmen zur Reduktion von KFZ-Emissionen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

a) Treibstoffpreis

Zu 1 und 4:

Obwohl nach Einführung von unverbleitem Normalbenzin die Preisdifferenz zu Superbenzin vorerst gleichgeblieben war - obzwar die Anhebung der Oktanzahl des Normalbenzins von 88 auf 91 auch eine entsprechende Verkleinerung des Preisunterschiedes gerechtfertigt hätte - und sich der Preisabstand ab Dezember 1985 sogar um 10 Groschen je Liter vergrößerte, ist der Verbrauch von Normalbenzin stark zurückgegangen. Für diesen Verbrauchsrückgang kann daher nicht der Produktpreis verantwortlich gemacht werden. Vielmehr dürfte ein erheblicher Teil der Autofahrer der irrigen Meinung sein, daß die Verwendung des bleifreien Kraftstoffes Schäden an ihrem Fahrzeug verursachen könnte.

Die Schwelle für einen wirtschaftlichen Anreiz, umweltfreundliches Normalbenzin anstelle von Superbenzin zu tanken, dürfte bei einem Preisvorteil von zumindest 1 S je Liter liegen. Eine Senkung der Mineralölsteuer mit

- 2 -

dieser Zielsetzung hätte, ohne eine entsprechende Anhebung des Steuersatzes für verbleite Benzine, erhebliche Steuerausfälle zur Folge, die vorwiegend zu Lasten des Straßenbaues gingen. Diesbezüglich ist auch zu bedenken, daß die Mineralölsteuer zuletzt aufkommenswirksam mit 1. April 1981 erhöht wurde und, da die Bemessungsgrundlage der Mineralölsteuer die Menge des Produktes ist, die mineralölsteuerliche Belastung im Hinblick auf die seither eingetretene Geldentwertung wesentlich gesunken ist. Es kann daher auch aus budgetären Gründen nicht für eine Senkung der Mineralölsteuer für unverbleites Benzin ohne eine entsprechende Erhöhung des Steuersatzes für verbleites Benzin eingetreten werden.

b) Kraftfahrzeugsteuererstattung (Umweltprämie)

Zu 2:

Die seinerzeitige Festlegung des gestaffelten Förderungsbetrages wurde von der Überlegung getragen, vor allem jene Autofahrer zu begünstigen, die durch einen frühzeitigen Ankauf eines schadstoffarmen Autos freiwillig einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der Umweltprobleme leisten. Die Gewährung einer während der gesamten Übergangszeit gleich hohen Prämie hätte zur Folge, daß viele Fahrzeugkäufer die Anschaffung eines Katalysatorautos bis unmittelbar vor das Inkrafttreten der strengen Abgasnormen hinauszögern. Ein derartiges Verhalten würde die mit der Einführung der Steuerbegünstigung verbundenen Absichten weitgehend vereiteln.

Zu 3:

Gemäß § 5 Abs. 5 Z. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz wird auch die nachträgliche Vornahme technischer Änderungen in gleicher Weise wie der Ankauf benzin-

- 3 -