

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ

1030 Wien, den 8. September 1986
Radetzkystraße 2

Teil. 75 55 56 - 99 Serie
Telex 111145 oder 111750

Zl. IV-40.004/63-2/86

Auskunft

Klappe

II-4821 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

2277 IAB

1986 -09- 09

zu 2295 IJ

B e a n t w o r t u n g

der Anfrage der Abgeordneten Dipl.Ing. FLICKER
und Genossen an den Bundesminister für Ge-
sundheit und Umweltschutz betreffend Ver-
wendung des Mehrerlöses aus der Kfz-Steuer
zur Rettung des heimischen Waldes (Nr. 2295/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende Fragen ge-
stellt:

- "1) Welche attraktiveren Maßnahmen zur Förderung der Umstellung auf Katalysator-Autos planen Sie, nachdem das Umweltpaket der Bundesregierung zur Rettung des Waldes bisher so kläglich versagt hat?
- 2) Werden Sie beim Finanzminister dafür eintreten, daß der Mehrerlös der Kfz-Steuer für eine wirksame Erhöhung der Katalysator-Prämie verwendet wird?
- 3) Werden Sie beim Finanzminister dafür eintreten, daß der Mehrerlös der Kfz-Steuer zweckgebunden für andere Maßnahmen zur Waldrettung zur Verfügung gestellt wird?"

Ich beehre mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

- 2 -

Zu 1):

Zunächst muß ich die Behauptung, das Umweltpaket der Bundesregierung habe versagt, mit aller Entschiedenheit zurückweisen.

Österreich hat als erstes Land Europas die Einführung der strengsten internationalen Abgasnormen für PKWs und Kombis nach einem fixen Stufenplan beschlossen. Dem Beispiel Österreichs haben sich seitdem die Schweiz und Schweden mit ähnlichen bzw. verzögerten Einföhrungsterminen (etwa Schweiz: 1.10.1987) angeschlossen. Österreich ist daher gerade in diesem Problembereich mit seinen Initiativen das Umweltschutzvorbild Europas geworden.

Derzeit gelten bereits verbindlich die strengen US-Standards 1983 für die Neuzulassung diesbetriebener PKWs und Kombis.

Gerade der Marktanteil von den diese verschärften Abgasbestimmungen erfüllenden Dieselfahrzeugen hat eine beeindruckende Steigerung erfahren. Diesbezüglich darf ich auf die in der analogen Anfragebeantwortung Nr. 2294/J durch den Bundesminister für Finanzen angegebene Steigerungen bei den Neuzulassungen verweisen.

Eine zunehmende Anzahl von Österreichern entscheidet sich also erfreulicherweise für den gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen umweltfreundlichen Dieselbetrieb und leistet damit - und das muß betont werden - seinen Beitrag zur Rettung des Waldes.

Für benzinbetriebene Motoren über 1500 cm³ - das sind derzeit etwa die Hälfte der neuzugelassenen PKWs und Kombis - werden die strengen Abgasvorschriften schon in ein paar Monaten (1.1.1987) verbindlich in Kraft treten.

- 3 -

Man kann daher bereits heute von der Annahme ausgehen, daß im Jahr 1987 ein überwiegender Anteil aller Neuzulassungen in der Fahrzeugkategorie PKW und Kombi den neuen strengen Abgasbestimmungen entsprechen. Mit dieser Entwicklung wird sich die in Europa führende Stellung Österreichs in diesem für die Rettung des Waldes so wichtigen Umweltbereich bestätigen.

Auch die Tatsache, daß Normalbenzin seit dem 1. Oktober 1985 in Österreich ausschließlich unverbleit abgegeben wird, liegt ganz im Sinne der Rettung des Waldes, wenn man sich vor Augen hält und wie der Österreichische wissenschaftliche Beirat für Waldschadensforschung festgestellt hat, daß jede Maßnahme zur Entlastung unserer Umwelt auch dem Ökosystem Wald zugute kommt.

Eine über meine Initiative vom Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz gemeinsam mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorbereitete Aufklärungskampagne soll gewährleisten, daß das bleifreie Kraftstoffangebot auch in verstärktem Maße von allen Autofahrern, deren Kraftfahrzeuge bleifrei-tauglich sind, genutzt wird. Dabei sollen die Vorteile von bleifreien Treibstoffqualitäten hervorgehoben werden. Eine ähnliche Aktivität betrifft auch die Propagierung von Kraftfahrzeugen.

Darüberhinaus trete ich für eine weitere preisliche Differenzierung zwischen verbleiten und unverbleiten Benzinqualitäten ein und werde diesbezüglich Initiativen setzen.

Zu 2):

Zu dem immer wieder behaupteten "Mehrerlös der Kfz-Steuer" darf ich auf die diesbezüglichen Ausführungen in der analogen Anfragebeantwortung Nr. 2294/J durch den Bundesminister für Finanzen verweisen.

- 4 -

Während der jetzt noch laufenden freiwilligen Einführungsphase von Kat-Fahrzeugen in Österreich fiel die umweltfreundliche Kaufentscheidung der Österreicher zweifellos zugunsten einer vermehrten Anschaffung von Diesel-PKWs aus.

Steuerliche Anreize haben es scheinbar schwer, sich gegen ein katalysatorunfreundliches Umfeld durchzusetzen. Das beginnt bei der teilweise durch widersprüchliche Medienberichterstattung verunsicherten bzw. vorsichtigen Haltung der Autofahrer gegenüber der Verlässlichkeit von Katalysatoren, geht über das Verhalten des Automobilhandels beim Kat-Verkauf zur fehlenden einschlägigen massiven Werbung der Automobilindustrie für Kraftfahrzeuge bzw. ein noch mangelndes Kat-Angebot in den verkaufsstärksten Hubraumklassen und endet in der Mediendiskussion über die Versorgungsunsicherheit für unverbleites Benzin in den Urlaubsgebieten.

Ich bin daher der Meinung, daß zum jetzigen Zeitpunkt auch eine Erhöhung der Förderungsbeträge keine substanzielle Erhöhung des Marktanteils für den Katalysator bringen würde. Vielmehr muß auf diesem Gebiet verstärkte Aufklärungsarbeit geleistet werden, eine Aufgabe, für die ich bereits eine Reihe von Schritten unternommen habe.

Letztlich entscheidend für den Umweltschutz sind aber vor allem, wie bereits erwähnt, jene Zeitpunkte, mit denen die neuen, strengen Abgasvorschriften verbindlich in Kraft getreten sind bzw. in Kraft treten werden.

Zu 3):

Der 50%ige Ertragsanteil der Kraftfahrzeugsteuer, der auf den Bund entfällt, ist gemäß Abschnitt VII, Artikel II des Abgabenänderungsgesetzes 1983, zu 70/100stel für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu verwenden. Gerade in Ballungszentren können

- 5 -

durch den Ausbau eines wirklich leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes Autofahrer verstärkt zum Umsteigen auf die - insgesamt emissionsarmen - öffentlichen Verkehrsmittel bewogen werden. Dieser Trend wird sich durch den weiteren großzügigen Ausbau des Nahverkehrsnetzes fortsetzen.

Mit dieser Zweckbindung wurde somit sichergestellt, daß auch ein allfälliger Mehrerlös der Kraftfahrzeugsteuer für den Rückgang des Individualverkehrs zugunsten des abgasarmen öffentlichen Nahverkehrs und damit unmittelbar für den Umweltschutz eingesetzt wird.

Der Bundesminister:

