

XXII. GP.-NR

3883 /AB

2006 -04- 07

lebensministerium.at

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

zu 3937/J

ZI. LE.4.2.4/0012-I 3/2006

Parlament
1017 Wien

Wien, am - 5. APR. 2006

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Gerhard Steier, Kolleginnen
und Kollegen vom 13. Februar 2006, Nr. 3937/J, betreffend
Dienstwagen und Partikelfilter

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen vom 13. Februar 2006, Nr. 3937/J, betreffend Dienstwagen und Partikelfilter, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

In der Zentralstelle sind 8 Dienst-PKW im Einsatz.

In den nachgeordneten Dienststellen gibt es 289 Dienst-PKW.

Zu den Fragen 2 und 3:

Alle 8 Dienst-PKW sind Dieselfahrzeuge, davon sind 6 Dieselfahrzeuge bis 80 KW.

Von den Dienst-PKW der nachgeordneten Dienststellen sind 279 Dieselfahrzeuge, davon 193 bis 80 KW.



Zu den Fragen 4 und 5:

Alle 8 Fahrzeuge der Zentralstelle sind mit Partikelfiltern ausgestattet. Davon konnten 7 Diesel-PKW aufgrund des Modelltyps mit Partikelfiltern nachgerüstet werden.

Von den Dienst-PKW der nachgeordneten Dienststellen konnten bisher 38 mit Partikelfiltern ausgestattet werden. Wenn eine Nachrüstung überhaupt technisch möglich ist, erfolgt sie nach Prüfung der Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Zu Frage 6:

Eine Erweiterung ist vorerst nicht vorgesehen, da einerseits die EURO 5 VO voraussichtlich ab Mitte 2008/2009 in Kraft treten wird und andererseits eine weitere Förderung nicht mehr angezeigt ist, da die Hersteller von Diesel-Pkw die meisten Modelle mit DPF ausgerüstet anbieten werden, und daher der Break-even Punkt der Bonus/Malus Regelung überschritten sein wird.

Zu Frage 7:

Aufgrund der seit Beginn der Einführung der NoVA im Juli 2005 stark angestiegenen Anzahl der Neuzulassungen von Diesel-Pkw mit DPF stehen bis Januar 2006 die Mehreinnahmen aus dem NoVA-Malus insgesamt den Rückerstattungen aufgrund des NoVA-Bonus gegenüber. Die Differenz dieser beiden Zahlen, die jetzt schon sehr gering ist, ist weiter abnehmend. Dieser relativ geringe Überschuss reicht nicht aus, um den Finanzbedarf für Maßnahmen zum Klimaschutz und der Feinstaubverminderung zu decken. Entsprechende andere Finanzierungsmöglichkeiten werden im Rahmen der Ausarbeitung der nationalen Klima – und Feinstaubstrategien überlegt.

Zu Frage 8:

Die Nachrüstung von DPF kann bundesweit nicht über die NoVA gefördert werden, da Nachrüster den Richtwert für Partikelemissionen von 5 mg/km bisher nicht erreichen; letzteres ist Voraussetzung für die Bonus/Malus-Regelung.

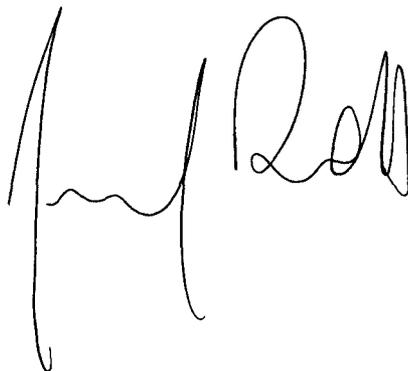
Die Bundesländer können aber weitergehende Maßnahmen anordnen, falls es die lokale Belastungssituation erforderlich erscheinen lässt. Deshalb wird in drei Bundesländern (Oberösterreich, Steiermark und Salzburg) die freiwillige Nachrüstung von DPF gefördert.

Zu Frage 9:

Die NO_x-Emissionen für Diesel-Pkw wurden durch die seit 1.1. 2005 in Kraft getretenen EURO 4 Grenzwerte um 50% gegenüber EURO 3 abgesenkt, und werden mittelfristig zu einer Reduktion der Emissionen beitragen.

Die Förderung von wirksamen Abgasreinigungstechnologien zur Erreichung wesentlich strengerer NO_x Grenzwerte von Diesel-Pkw ist nur begründet, wenn bereits vorzeitig strengere EURO 6 Normen als die vorgeschlagenen EURO 5 als Richtwerte herangezogen und erreicht werden. Gegenwärtig verhandeln die EU-Mitgliedsstaaten im Rahmen der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Verordnung zu EURO 5 über eine zweite, wesentlich strengere Grenzwertstufe EURO 6 für die NO_x-Emissionen. Die genauen Werte und der Zeitrahmen zur Umsetzung, sowie der technischen Möglichkeiten zu deren Einhaltung sind noch nicht festgelegt. Eine Stellungnahme zu einer ev. Förderung im Rahmen der NoVA-Regelung ist deshalb noch nicht möglich.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'H' followed by a series of loops and flourishes.