

KARL-HEINZ GRASSER

GZ. BMF-310205/0018-I/4/2006

Bundesminister für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8

A-1015 Wien

Tel. +43/1/514 33/1100 DW

Fax +43/1/512 62 00

XXII. GP.-NR

3896 /AB

2006 -04- 12

zu 3932 /J

Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 12. April 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3932/J vom 13. Februar 2006 der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen, betreffend Dienstwagen und Partikelfilter, beehre ich mich, Folgendes mitzuteilen:

Einleitend darf ich betonen, dass mir Fragen des Umweltschutzes ein besonderes persönliches Anliegen sind. Es gilt, die besondere Qualität unserer Natur und unserer Umwelt zu erhalten. Eine der größten umweltpolitischen Herausforderungen stellt dabei eine auf Nachhaltigkeit auszurichtende zukünftige Verkehrsentwicklung dar. Neben dem Schwerpunkt Biokraftstoffe und niedrige Abgasgrenzwerte auf europäischer Ebene, setzt diese Bundesregierung unter anderem auf neue umweltschonendere Technologien im Verkehr. Dadurch soll wesentlich für eine saubere Luft für die Bevölkerung beigetragen werden.

Mit dem Bonus-/Malussystem für die Neuzulassung von dieselbetriebenen PKW ist dieser Bundesregierung ein wichtiger Erfolg im Kampf um saubere

Luft gelungen. Wie die Zahlen der Statistik Austria zeigen, hat bereits die mit 1. Juli 2005 in Kraft gesetzte erste Stufe dazu geführt, dass inzwischen jeder dritte neu zugelassene Diesel-PKW über 80 kW mit Partikelfilter ausgestattet ist; dies ist knapp vier Mal soviel, wie vor Inkrafttreten der Steuerbegünstigung. Lag der Anteil der neu zugelassenen Fahrzeuge mit Partikelfilter im Jänner 2005 noch bei lediglich 9 Prozent, so zeigen die Verkaufszahlen am Ende des vorigen Jahres, dass bereits 35 Prozent der Neuzulassungen von Diesel-PKW mit Partikelfilter ausgestattet sind.

Mit der mit 1. Jänner 2006 in Kraft getretenen zweiten Stufe dieses Modells, in welcher alle neu zugelassenen Diesel-PKW erfasst sind, wird diese Bundesregierung den Erfolg fortschreiben und die Marktdurchdringung mit Partikelfiltern weiter beschleunigen.

Nun zu den konkreten Fragen:

Zu 1. bis 3.:

198 der derzeit 248 im Einsatz stehenden Dienst-PKW sind Dieselfahrzeuge. Von diesen Dieselfahrzeugen fallen 155 in die Kategorie bis 80 kW.

Zu 4. und 5.:

Mit der Auflösung der Zollwache wurde der Fuhrpark im Finanzressort stark reduziert, was zur Folge hatte, dass im Jahr 2004 und im Jahr 2005 jeweils nur 3 PKW angekauft wurden. Da eine Nachrüstung mit Partikelfiltern nicht zuletzt infolge des Umstandes, dass noch nicht für alle Marken und Typen Nachrüstfilter erhältlich sind, derzeit nicht vorgesehen ist, sind aktuell lediglich 2 dieselbetriebene Dienst-PKW mit Partikelfiltern ausgestattet.

Zu 6.:

Wie mir die Geschäftsführung der BBG mitgeteilt hat, wäre in der Vergangenheit eine zwingende Vorgabe von Dieselpartikelfiltern aus vergaberechtlichen Gründen unzulässig gewesen, da nur einige Hersteller entsprechende Fahrzeuge anbieten konnten. Es wäre somit zu einer unzulässigen Einschränkung des Wettbewerbes gekommen. Um dennoch auch hier dem klar kommunizierten Wunsch einer ausreichenden Berücksichtigung des Umweltschutzgedankens innerhalb der vergaberechtlichen Schranken Rechnung tragen zu können, legte die BBG bei den bisherigen Ausschreibungen von dieselbetriebenen Fahrzeugen das Vorhandensein eines Partikelfilters als „SOLL-Forderung“ fest, deren Erfüllung entsprechend positiv bewertet wurde. Das Bonus/Malus-Modell zur Förderung des Ankaufs von Diesel-PKW mit Partikelfiltern fließt über den Preis automatisch in die Fahrzeug-Bestangebotsermittlung der BBG ein.

Auf Grund der mittlerweile fortgeschrittenen Marktentwicklung wird ab 2006 bei Fahrzeugausschreibungen für dieselbetriebene Personen- und Kombinationskraftwagen das Vorhandensein eines Partikelfilters als „MUSS-Forderung“ definiert, deren Erfüllung somit zwingend sein wird.

Zu 7.:

Die budgetären Auswirkungen der Partikelfilter-Förderung bei Dieselfahrzeugen sind aus den Daten der Abgabenerklärungen zur Normverbrauchsabgabe (NoVA) nicht ableitbar. Anhand von Daten der Statistik Austria lassen sie sich jedoch annähernd schätzen.

Demnach wurden im Zeitraum Juli bis Dezember 2005 rund 80.000 Dieselfahrzeuge neu zugelassen. Davon entfiel rund die Hälfte auf Fahrzeuge mit einer Motorleistung über 80 kW. Von diesen 40.000 in das Bonus-/Malussystem fallenden Fahrzeugen emittieren etwa 12.000 Fahrzeuge partikelförmige Luftverunreinigung von maximal 0,005g/km. Für diese Fahr-

zeuge kam somit der Bonus einer um € 300,-- verminderten Normverbrauchsabgabe zum Tragen. Die Aufkommenswirkung wird dazu von meinen ExpertInnen mit etwa € 3,6 Mio. hochgerechnet.

Dem stehen etwa 26.000 im Vergleichszeitraum neu zugelassene Fahrzeuge gegenüber, die mehr partikelförmige Luftverunreinigung als 0,005g/km emittieren. Bei diesen Fahrzeugen kam das Malus in Form einer Erhöhung der Normverbrauchsabgabe um 0,75% der Bemessungsgrundlage ("Nettopreis"), maximal jedoch um € 150,-- zur Anwendung. Hier wird die Aufkommenswirkung von meinen ExpertInnen mit etwa € 3,9 Mio. geschätzt. Von rund 2.000 Fahrzeugen sind die Partikelemissionen nicht bekannt.

Selbst unter der Annahme, dass sämtliche Fahrzeuge ohne Partikelfilter dem höchsten NoVA-Zuschlag von € 150,-- unterworfen sind, ergäbe dies lediglich ein "statistisches Mehraufkommen" von € 300.000,--, also weniger als 1 Promille des Gesamtaufkommens. Da jedoch nicht davon ausgegangen werden kann, dass sämtliche Fahrzeuge mit NoVA-Zuschlag netto mehr als € 20.000,-- (dies entspricht bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 6 Liter Diesel einem Bruttoverkaufspreis von knapp € 26.000,--) kosten, kann angenommen werden, dass die Maßnahme in etwa budgetneutral ist.

Zu 8.:

Hier weise ich darauf hin, dass der Gesetzgeber keine Zweckwidmung vorgesehen hat.

Zu 9. bis 11.:

Ich bin davon überzeugt, dass die von dieser Bundesregierung getroffene Maßnahme der steuerlichen Förderung der Ausstattung von neu zugelassenen Diesel-PKW mit Partikelfilter eine sehr wichtige und ökonomisch sinnvolle Regelung darstellt. Einerseits wird der Käufer eines Fahrzeugs mittels eines Bonus dazu animiert, umweltschonende Fahrzeuge zu erwerben.

ben, andererseits werden auch die Hersteller und Händler über das Nachfrageverhalten angehalten, umweltschonende Fahrzeuge anzubieten. Das Bonus-/Malussystem hat bereits bei unserem Nachbarn Deutschland als Vorbild gedient.

Es ist derzeit nicht geplant, Änderungen an diesem erst mit 1. Juli 2005 beziehungsweise 1. Jänner 2006 eingeführten Bonus-/Malussystem vorzunehmen. So würde eine Verlängerung des Bonus auf einen mehrjährigen Zeitraum oder gar die zeitlich unbegrenzte Gewährung ausschließlich zu Mitnahmeeffekten führen. Der geschaffene Anreiz ist gerade bei Einführung einer derartigen Maßnahme sinnvoll. Weiters werden sich nach der vorgesehenen Einführungsphase erfahrungsgemäß nur noch wenige Fahrzeuge ohne Partikelfilter am Markt befinden.

Auch ist nicht vorgesehen, eine freiwillige Nachrüstung steuerlich zu fördern. Konsequenterweise müsste dann nämlich auch das Unterlassen einer Nachrüstung im Gegenzug mit einem Malus belegt werden. Dies käme einer verpflichtenden Nachrüstung gleich.

Mit freundlichen Grüßen

