



Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0022-RD 3/2017

Wien, am 20. März 2017

**Gegenstand:** Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Gerhard Schmid, Kolleginnen und Kollegen vom 01.02.2017, Nr. 11676/J, betreffend Schadstoffausstoß von Dieselfahrzeugen und Ölheizanlagen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Gerhard Schmid, Kolleginnen und Kollegen vom 01.02.2017, Nr. 11676/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Die Maßnahmen der Europäischen Union zur Minderung der verkehrsbedingten Auswirkungen auf Mensch und Natur konzentrieren sich auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen von Fahrzeugen. Die EU hat dazu in der Mitteilung „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ eine Reihe von Maßnahmen festgelegt:

1. Optimierung des Verkehrssystems und Erhöhung seiner Effizienz
2. Verstärkter Einsatz emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor
3. Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen
4. Horizontale Instrumente zur Unterstützung von emissionsarmer Mobilität

Zu Frage 2:

Im Bereich der Mobilität liegt der Schwerpunkt ergänzend zu den beschriebenen Zielsetzungen auf EU Forschungsförderprogrammen. Geforscht wird dabei unter anderem an Batterietechnologien, Elektromotoren und anderen Bauteilen von Elektrofahrzeugen, aber auch an der Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors. Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Reduktion des THG- und Schadstoffausstoßes sind bei den Forschungsförderprogrammen der Europäischen Union von zentraler Bedeutung. Für das Programm Horizon 2020 werden im Zeitraum 2014 bis 2020 rund 75 Mrd. Euro für Forschungszwecke zur Verfügung gestellt.



Die Forschungsergebnisse leisten einen Beitrag zur Umstellung auf ein nachhaltiges Verkehrssystem von dem alle Bürgerinnen und Bürger profitieren sollen.

Zu Frage 3:

Für einen hohen Umwelteffekt von Elektrofahrzeugen ist die Nutzung erneuerbarer Energiequellen von zentraler Bedeutung. Österreich ist diesbezüglich in einer günstigen Situation, der Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromproduktion liegt in Österreich bereits heute bei über 70 %. Untersuchungen des Österreichischen Umweltbundesamtes bestätigen, dass der aus der zunehmenden Elektromobilität resultierende Strombedarf im Rahmen der österreichischen Ausbaupotentiale für Strom aus erneuerbaren Energieträgern liegt.

Zu Frage 4:

Aus Umweltsicht ist die benötigte elektrische Energie für Elektrofahrzeuge aus erneuerbaren Energien bereit zu stellen. Die Förderungen des BMLFUW im Zusammenhang mit Elektromobilität sind dazu immer an den Nachweis der Verwendung von Strom aus 100 % erneuerbaren Energien gekoppelt.

Darüber hinaus ist im aktualisierten Regierungsprogramm der Bundesregierung 'Für Österreich' der „Ausbau von Erneuerbaren Energien und Neugestaltung der gesamten Ökostromförderung in Österreich zur Erreichung der EU-Energie- und Klimaziele und zur Sicherstellung eines annähernd (bilanziellen) hundertprozentigen Strom-Eigendeckungsgrads in Österreich bis 2030“ als Ziel festgehalten.

Zu Frage 5:

Großbatterien aus Elektrofahrzeugen stellen in der Regel Lithium-Ionen-Batterien dar, die als Abfälle gemäß dem österreichischem Abfallverzeichnis der Schlüsselnummer 35337 „Lithiumbatterien“ zuzuordnen und als gefährlicher Abfall einzustufen sind.

Um bei der Verwertung von Großbatterien aus Elektrofahrzeugen mögliche Sicherheitsrisiken zu minimieren werden diese Lithiumbatterien zuerst

- einer Demontage und gezielten Entladung unterzogen,
- vom Gehäuse und der Elektronik befreit,
- in kleinere Einheiten zerlegt sowie
- einem thermischen Verwertungsschritt zugeführt,

bevor die mechanische Aufbereitung zur stofflichen Verwertung der metallischen Fraktionen in nachgelagerten Anlagen wie Kupfer-, Aluminium- und Stahlhütten erfolgen kann.

In Forschungsprojekten wird aktuell die Eignung derartiger Batterien für eine Sekundärnutzung, bspw. als stationäre Haushaltsbatterie, untersucht.

#### Zu Frage 6:

Akkumulatoren- bzw. Fahrzeughersteller sind derzeit in der EU nicht verpflichtet, im Zuge des Typisierungsprozesses einen Nutzungszeitraum der Batterie bekanntzugeben.

#### Zu Frage 7:

Die Regelung von Heizungsanlagen liegt kompetenzrechtlich bei den Ländern. Diese können einen Ausstieg aus Öl in der Raumwärme umsetzen. Einzelne Bundesländer planen bereits einen derartigen Ausstieg. Alle derzeitigen Planungen sind auf den Neubau bzw. den anstehenden Kesseltausch gerichtet, nicht auf ein Verbot der Nutzung funktionsfähiger Bestandsanlagen.

Heizöl, muss aus dem Ausland importiert werden und verursacht bei der Verbrennung hohe Treibhausgasemissionen. Durch kluge Nutzung der erneuerbaren Energieressourcen aus Österreich – Wasser, Sonne, Wind und Biomasse – kann der Wärmebedarf mit heimischer Energie gedeckt werden. Das vermindert die Importabhängigkeit und reduziert die Treibhausgasemissionen. Es generiert gleichzeitig neue Investitionen, fördert die Wirtschaft und schafft Arbeitsplätze.

Zu Frage 8:

Die Umstellung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs auf alternative Antriebe mit erneuerbaren Energien (z.B. Elektro-Bus) ist grundsätzlich vom Flottenbetreiber zu finanzieren. Im Rahmen des neuen Aktionspakets zur Förderung der Elektromobilität mit erneuerbarer Energie in Österreich von BMLFUW und BMVIT in Zusammenarbeit mit den Autoimporteuren stehen Förderungen im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms des Ressorts für derartige Fahrzeugkategorien zur Verfügung. So werden beispielsweise Elektrobusse der Klasse M3 (mehr als 39 zugelassene Personen inkl. Fahrer) mit bis zu 60.000,- € pro Fahrzeug mit reinem Elektro-Antrieb (Voraussetzung: 100 % Strom aus erneuerbaren Energieträgern) gefördert.

Zu Frage 9:

Die rechtlichen Grundlagen zur Besteuerung von Energieträgern sind in den Gesetzen zur Elektrizitätsabgabe, Energieabgabenvergütung, Erdgasabgabe, Kohleabgabe sowie der Mineralölsteuer festgelegt, deren Bemessungseinheit physische Energieeinheiten sind. Bis auf die Regelung im Mineralölsteuergesetz, die eine Befreiung für Mineralöl ausschließlich aus biogenen Stoffen sowie einen begünstigten Steuersatz durch Beimischung biogener Kraftstoffe vorsieht, besteht bei den Steuersätzen keine weitere Differenzierung zwischen erneuerbarer und fossiler Herkunft.

Die Lieferung von Energieträgern unterliegt wie jede Leistung, die UnternehmerInnen gegenüber KundInnen erbringen, der Umsatzsteuer, wobei hier das Entgelt als Bemessungsgrundlage dient. Der österreichischen Umsatzsteuer liegt die unionsrechtlich zu beachtende EU-Mehrwertsteuerrichtlinie (2006/112/EG) zu Grunde. Gemäß Anlage 2 zu § 10 Abs. 3 und § 24 UStG, unterliegen Brennholz, in Form von Rundlingen, Scheiten, Zweigen, Reisigbündeln oder ähnlichen Formen, Holz in Form von Plättchen oder Schnitzeln, Sägespäne, Holzabfälle und Holzausschuss, auch zu Pellets, Briketts, Scheiten oder ähnlichen Formen zusammengepresst, dem ermäßigten Steuersatz von 13 %.

Sowohl bei Energieabgaben als auch bei der Umsatzsteuer liegen die Gestaltung sowie der Vollzug im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Finanzen.

Der Bundesminister



