

**3297/AB XXII. GP**

---

Eingelangt am 08.09.2005

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Finanzen

## Anfragebeantwortung

GZ. BMF-310205/0098-I/4/2005

Herrn

Präsidenten des Nationalrates

Dr. Andreas Khol

Parlament

1017 Wien

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3287/J vom 8. Juli 2005 der Abgeordneten Peter Marizzi, Kolleginnen und Kollegen, betreffend Treibstoff- und Heizölpreise, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Lassen Sie mich einleitend die Gelegenheit nutzen und einen weit verbreiteten Irrtum klarstellen.

Die Mineralölsteuer selbst ist eine mengenabhängige Abgabe, weshalb der Preis für Mineralölprodukte für das Abgabenaufkommen irrelevant ist, d.h. bei der Mineralölsteuer höhere Preise kein Steuermehraufkommen bewirken.

Derzeit sinkt das Mineralölsteueraufkommen sogar, da die hohen Treibstoffpreise bei der Bevölkerung zu gewissen Spareffekten beim Treibstoffverbrauch führen. Daher geht das Bundesministerium für Finanzen davon aus, dass das Abgabenaufkommen aus der Mineralölsteuer unter dem BVA von 3.700 Mio. € bleiben wird.

Es ist festzuhalten, dass die Mineralölsteuer in Österreich im Vergleich zu anderen EU-Staaten sehr gering ist. So beträgt die MöSt auf Dieselöle 302 €/1.000 l was dem EU-Mindeststeuersatz entspricht.

Die Umsatzsteuer ist vom Preis abhängig. Dem höheren USt-Aufkommen sind jedoch die Mindereinnahmen aus der Mineralölsteuer gegenüber zu stellen.

Weiters ist festzuhalten, dass Österreichs Bruttotreibstoffpreise unter dem EU-Mittelwert liegen: "Diesel-Mittelwert" beträgt 1,094 – Österreich 1,013; "Super-Mittelwert" beträgt 1,245 – Österreich 1,104 (Werte von Anfang September).

In die ganze Betrachtungsweise ist aber auch noch der Tanktourismus aufgrund des Preisgefälles zu den Nachbarstaaten miteinzubeziehen. Viele Grenztankstellen – vor allem an der Grenze zu Deutschland – erzielen derzeit Rekordumsätze. Dies bedeutet, dass ein Teil des Steuer Mehraufkommens nicht von österreichischen Staatsbürgern getragen wird.

Aus all diesen Erwägungen sind gerade in diesem Bereich viele Zahlen nur schätzungsweise ermittelbar.

Nun zu den konkreten Fragen:

Zu 1.:

Die Gesamteinnahmen aus der Mineralölsteuer für Treibstoffe und "Heizöl extra leicht" in den Jahren 2000 bis 2004 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	Treibstoffe (Mio €)	Heizöl extra leicht (Mio €)	Gesamt (Mio €)
2000	2.584	142	2726
2001	2.716	165	2881
2002	2.954	155	3109
2003	3.162	148	3310
2004	3.400	194	3597

Was die Umsatzsteuer anbelangt, so sind die Zahlen aus den in der Einleitung dargelegten Gründen nicht exakt bezifferbar.

Die Umsatzsteuer auf Treibstoffe und "Heizöl extra leicht" lag 2000 bei schätzungsweise 1,3-1,4 Mrd. € brutto und ist seither laufend angestiegen auf über 1,7 Mrd. € im Jahr 2004. Dieser Anstieg ist großteils verbrauchsbedingt, die Preise für Benzin waren nämlich 2004 etwa gleich hoch wie 2000, bei Diesel etwa um 5% höher, lediglich beim Ofenheizöl gab es einen stärkeren Anstieg. Ein beträchtlicher Teil des Verbrauchszuwachses dürfte auf einen Anstieg des Tanktourismus zurück zu führen sein. Weiters ist davon auszugehen, dass für etwa die Hälfte des Verbrauchs Vorsteuerabzug geltend gemacht werden kann, sodass die USt-Nettoeinnahmen aus diesen Mineralölen etwa 700-800 Mio. € jährlich ausgemacht haben.

#### Zu 2.:

Das direkt den Preiserhöhungen zurechenbare USt-Mehraufkommen liegt bei etwa 75 Mio. € brutto. Nach Berücksichtigung des Vorsteuerabzugs durch Unternehmer verblieben etwa 30 bis 40 Mio. € für den Fall, dass die Verbraucher ihr Verhalten nicht an die Preiserhöhung anpassen. Tatsächlich muss man damit rechnen, dass der Treibstoffverbrauch durch solche Preiserhöhungen gedrückt wird. Bei einer (niedrigen) Preiselastizität von 0,2 bedeutet eine 10%ige Preiserhöhung einen um 2% verminderten Treibstoffverbrauch. Die Mehrwertsteuer auf Treibstoffe würde also nicht um 10%, sondern um 8% steigen. Die Mineralölsteuer ist etwa 4-5mal so hoch wie die Umsatzsteuer (nach Vorsteuerabzug). Somit würden selbst bei dieser niedrigen Preiselastizität die USt-Mehreinnahmen durch den preisbedingten Mineralölsteuerausfall (Mengensteuer!) zumindest aufgesogen. Trotz mengenmäßigem Treibstoffrückgang müssten die Konsumenten etwa um 8% mehr für Treibstoffe aufwenden. Da nicht anzunehmen ist, dass diese Aus-

gabensteigerung für Treibstoffe zur Gänze durch eine Verringerung der Sparneigung wettgemacht wird, muss mit einem negativen Einfluss auf den Konsum anderer Güter und Dienstleistungen gerechnet werden. Per Saldo wirken sich daher Treibstoffpreiserhöhungen, die nicht auf Steuererhöhungen zurückgehen, insgesamt gesehen negativ auf die öffentlichen Abgaben des Bundes aus.

Weiters ist – wie bereits einleitend erwähnt – zu betonen, dass den geringen Mehreinnahmen im Bereich der Umsatzsteuer Einnahmenausfälle bei der Mineralölsteuer gegenüberstehen.

### Zu 3.:

Gemäß dem Budgetbegleitgesetz 2003 resultiert aus der Steuererhöhung ein Mehraufkommen von 200 Mio. €. Es ist jedoch nochmals zu betonen, dass die Mineralölsteuer heuer hinter dem BVA bleiben wird (ca. 100 Mio. €).

### Zu 4.:

Die budgetären Auswirkungen hängen maßgebend von zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwer vorhersehbaren Faktoren ab. Voraussichtlich werden die Kosten der Maßnahmen zur Förderung von biogenen Stoffen und ein geringer zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch Aufkommenszuwächse im Bereich der Treibstoffe, die die Umweltqualifikationen nicht erfüllen, kompensiert werden.

### Zu 5.:

Es ist richtig, dass auf Grund der Ökologierungsmaßnahmen u.a. auch die Heizkosten angestiegen sind. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass auf Grund der Steuerreform 2004/2005 durch eine große Tarifreform, das Familienpaket sowie die Erhöhung des Pendlerpauschales Österreichs Haushalte stark (1,5 Mrd. €) entlastet wurden. Diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass von 5,9 Mio. Beziehern von Lohn- und einkommenssteuerpflichtigen Bezügen 2,55 Mio. keine Lohn-/Einkommenssteuer mehr bezahlen. Nicht übersehen werden darf, dass die Gewährung von Heizkostenzuschüssen Ländersache ist.

Zu 6. und 9.:

Eine getrennte Auswertung nach großer und kleiner Pendlerpauschale ist nicht möglich. Es werden daher nachstehend die Gesamtkosten für die große und kleine Pendlerpauschale angegeben.

Der Steuerausfall sowie die Anzahl der Personen, die die Pendlerpauschale geltend machten, betragen in den Jahren:

Jahr	Anzahl der Personen	Steuerausfall in Mio. €
2000	655.090	140
2001	678.333	165
2002	684.471	145
2003	692.693	150

Für das Jahr 2004 stehen derzeit die Daten noch nicht zur Verfügung. Durch das Steuerreformgesetz 2005 erfolgte eine Anhebung der Pendlerpauschale um ca. 15%. Die budgetären Zusatzkosten für 2004 wurden auf 15 Mio. € geschätzt, im Folgejahr 2005 auf 25 Mio. € und die Dauerkosten auf 20 Mio. €.

Zu 7., 8. und 10.:

Eine Auswertung des Kilometergeldes im Sinne der Fragestellungen ist nicht möglich.

Das Kilometergeld wird durch den Arbeitgeber ausbezahlt und kann auch als Differenzwerbungskosten bei der Arbeitnehmerveranlagung oder in der Einkommensteuerveranlagung geltend gemacht werden. Gesonderte Kennzahlen in den Erklärungsformularen, die eine Auswertung ermöglichen, sind nicht vorgesehen.

Es ist zu betonen, dass das Kilometergeld in Österreich im Europäischen Spitzenfeld liegt. Dies beweist ein Vergleich des österreichischen Kilometergeldes in Kombination mit den Treibstoffpreisen mit dem Kilometergeld anderer Staaten:

Land	km-Geld	Diesel*	Super*
------	---------	---------	--------

Österreich	0,36	1,013	1,104
Deutschland	0,30	1,131	1,306
Belgien	0,15	1,077	1,331
Dänemark	0,38 (ersten 20.000 km) 0,21 weiter km	1,078	1,288
Niederlande	0,18	1,094	1,427
Schweden	0,18	1,118	1,263

\*) Benzinpreismonitor BMWA 22.8.2005 abgefragt am 2.9.2005

Mit freundlichen Grüßen