

3598/AB XXII. GP

Eingelangt am 27.01.2006**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

JOSEF PRÖLL

Bundesminister



lebensministerium.at

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

ZI. LE.4.2.4/0087-I 3/2005

Parlament
1017 Wien

Wien, am 26. JAN. 2006

Gegenstand: Schriftl.parl.Anfr.d.Abg.z.NR Anita Fleckl, Kolleginnen
und Kollegen vom 6. Dezember 2005, Nr. 3697/J, betreffend
die Förderung von Flüssiggas als Kraftstoff

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Anita Fleckl, Kolleginnen und Kollegen vom 6. Dezember 2005, Nr. 3697/J, betreffend Förderung von Flüssiggas als Kraftstoff, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Auf Grund der bereits seit langem laufenden Diskussionen hinsichtlich des Einsatzes von Flüssiggas (Autogas, LPG - Liquefied Petroleum Gas) als Treibstoff sind die Vorteile in Bezug auf z.B. Partikelemissionen im Vergleich zu Dieselmotoren bekannt. In Österreich fand der Einsatz von LPG vor allem nach dem Ölpreisschock in den 70er Jahren die größte Verbreitung.

Heute beschränkt sich die Verwendung von Flüssiggas als Treibstoff hauptsächlich auf für im Ortslinienverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge z.B. bei den Wiener Linien, da LPG von der Mineralölsteuer bei der Verwendung als Kraftstoff für im Ortslinienverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge befreit ist.

In Deutschland sind die ermäßigten Steuersätze bei der Verwendung von Flüssiggas nicht wie in der parlamentarischen Anfrage angeführt, bis 2020 begünstigt, sondern bis zum 31. Dezember 2009 befristet. Für Erdgas gilt in Deutschland die in der parlamentarischen Anfrage angeführte Steuerermäßigung bis 2020.

Zu den Fragen 2, 2.a. und 2.b.:

Derzeit besteht in Österreich bereits eine Förderung für Flüssiggas als Kraftstoff im Sinne einer Steuerbefreiung von Flüssiggas von der Mineralölsteuer nach § 4 Abs.6 Mineralölsteuergesetz 1995 in der geltenden Fassung, das als Kraftstoff für im Ortslinienverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge verwendet wird.

Eine weiterführende Förderung von LPG als Kraftstoff wird zur Zeit von Seiten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft aus folgenden Gründen als nicht zielführend erachtet:

Das Weißbuch der Europäischen Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ fordert, die Abhängigkeit vom Erdöl im Verkehrssektor (derzeit 98%) durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe zu verringern. Die Strategie der Europäischen Kommission sieht vor, 20 % der herkömmlichen Kraftstoffe im Straßenverkehrssektor bis 2020 durch alternative Kraftstoffe zu ersetzen. Die Europäische Kommission setzt dabei ganz klar auf die Forcierung von Biokraftstoffen. Einzige Ausnahme bildet Erdgas, das auf Grund der Verfügbarkeit in großen Mengen, der direkten Einsatzmöglichkeit als Kraftstoff sowie als wichtige Vorstufe hinsichtlich der Entwicklung des Einsatzes von Wasserstoff als Kraftstoff, als mittelfristige Alternative angesehen wird.

Zu diesem Zwecke wurde am 8. Mai 2003 die „Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor“ (Richtlinie 2003/30/EG) vom Europäischen Parlament und vom Rat erlassen. Ziel dieser Richtlinie ist die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen als Ersatz für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Verkehrssektor in den einzelnen Mitgliedstaaten.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bekennt sich in diesem Zusammenhang klar zu den Zielen der Europäischen Kommission und hat sich eine ambitionierte Forcierung von Biokraftstoffen zum Ziel gesteckt, zu denen LPG als fossiler Treibstoff nicht zählt.

Österreich ist neben Schweden Vorreiter in der Forcierung von Biokraftstoffen. Seit 1.10.2005 ist in Österreich eine Substitutionsverpflichtung für 2,5% der in Verkehr gebrachten Menge an Diesel und Benzin durch Biokraftstoffe in Kraft, die sich 2007 auf 4,3% erhöht und bereits 2008, 2 Jahre früher als von der EU gefordert, den Zielwert von 5,75% erreicht. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes können bei einer Substitution von 5,75% durch Biokraftstoffe knapp 1,4 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.

Der Bundesminister: