

---

**955/J XXIII. GP**

---

**Eingelangt am 12.06.2007**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## Anfrage

der Abgeordneten Ing. Mag. Kuzdas

und GenossInnen

an den Bundesminister für Finanzen

**betreffend „Zweckbindung der zusätzlichen Einnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer für den Öffentlicher Personennahverkehr“**

Das Regierungsprogramm sieht eine „*Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs*“ speziell in ländlichen Regionen vor.

Einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen ist der Straßenverkehr. Österreich muss im europäischen Gleichklang seine Treibhausgas-Emission sowie Feinstaub- und Stickoxidimissionen reduzieren. Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr ist eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr, um die Reduktion der Treibhausgase ohne Verringerung an Mobilität und damit an Wettbewerbsfähigkeit und sozialem Zusammenhalt zu erreichen.

Die Erhöhung der Mineralölsteuer in der aktuellen gesetzlichen Fassung, sieht keine Zweckbindung für die zusätzlichen Einnahmen vor. Wenn eine gesetzliche Zweckbindung fehlt, fließt das Geld in den allgemeinen Budgettopf und wird dazu verwendet, Budgetlöcher zu stopfen. Stattdessen sollte ein Teil dieses „*frischen Geldes*“ (Zitat BM Josef Pröll) für den Öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden.

Bis zum Jahr 1987 fand man im Mineralölsteuergesetz folgenden Absatz: § 2. *Der auf den Bund entfallende Teil des Ertrages der Mineralölsteuer ist zur Bedeckung der Erfordernisse*

*des Ausbaues und der Erhaltung der Bundesstraßen (Autobahnen und andere Bundesstraßen) zu verwenden.* Heute gibt es keine entsprechende Zweckbindung mehr!

Mit dem Bundesgesetz über die Errichtung des Klima- und Energiefonds wurde unter anderem eine Möglichkeit geschaffen, Mittel für Projekte im Öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung zu stellen. Gemäß dem am 5. Juni gefassten Beschluss des Nationalrates sind die Aufgaben dieses Fonds unter anderem die „*Forcierung von Projekten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, des umweltfreundlichen Güterverkehrs sowie von Mobilitätsmanagementprojekten*“ und „*die Unterstützung der Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf energieeffiziente Verkehrsträger*“.

§14 Absatz (3) des Bundesgesetzes über die Errichtung des Klima- und Energiefonds besagt:  
*In den Richtlinien ist für die allenfalls erforderliche Abstimmung der Leistungen des Fonds mit der Umweltförderung nach dem 3. Abschnitt des DFG, mit den einschlägigen Förderinstrumenten im Bereich der Forschungsförderung nach dem Forschungsförderungs-Strukturreformgesetz, BGBl, I Nr. 73/2004, sowie mit den Finanzierungs- und Förderungsinstrumenten in Bezug auf den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, des umweltfreundlichen Güterverkehrs sowie von Mobilitätsmanagementprojekten vorzusorgen.*

Diese Mittel müssen daher eine transparente und nachvollziehbare Verwendung im Öffentlichen Personennahverkehr finden.

Die unterfertigten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

**Anfrage:**

1. Die Mineralölsteuer wurde für Benzin um 3 und für Diesel um 5 Cent erhöht. Wie hoch sind die aus dieser Erhöhung zu erwartenden Budgetmittel?
2. Wie hoch sind die Budgetmittel, die auf den Klima- und Energiefonds entfallen?
3. Wie werden diese Mittel verwendet?
4. Wird es eine Zweckbindung, ähnlich der damaligen Mineralölsteuer-Zweckbindung, für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr geben?
5. Gibt es seitens der Bundesländer bereits Zusagen über die Zweckbindung der Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer? Wenn ja, von welchen Bundesländern? Wenn nein,

mit welcher Begründung wurde die Zweckbindung abgelehnt?

6. Wie wird gewährleistet, dass die den Bundesländern zugewiesenen Mittel aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ausschließlich für den Öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden?
7. Ist geplant, die zusätzlichen Mittel aus dem Klima- und Energiefonds für Projekte im Öffentlichen Personennahverkehr auf die Bundesländer aufzuteilen?
8. Welche Grundsätze und Parameter müssen Projekte erfüllen, um förderwürdig zu sein?
9. Wie wird eine transparente und nachvollziehbare Verwendung der Mittel aus dem Energie- und Klimafonds für Projekte im Öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt und überprüft?