

II-12044 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



DIE BUNDESMINISTERIN
für Umwelt, Jugend und Familie
MARIA RAUCH-KALLAT
GZ 70 0502/180-Pr.2/93

A-1031 WIEN, DEN 21. Dezember 1993
RADETSKYSTRASSE 2
TELEFON (0222) 711 58

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

5424/AB

Parlament
1017 Wien

1993 -12- 21

zu 5462/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Meischberger und Kollegen haben am 21. 10. 1993 an mich eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 5462/J betreffend Mineralölsteuererhöhung ab 1.1.1994 gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Auf welcher "wissenschaftlichen Grundlage" gründet Ihr Vorschlag, den Benzinpreis um 1,20 Schilling zu erhöhen?
2. Welche unmittelbaren und mittelbaren umweltpolitischen Verbesserungen würde eine solche Erhöhung für den österreichischen Umwelthaushalt nach Ihrem "Wissensstand" jährlich bringen?
3. Welche unmittelbaren und mittelbaren umweltpolitischen Verbesserungen würde eine solche Erhöhung für den internationalen Umwelthaushalt nach Ihrem "Wissensstand" jährlich bringen?
4. Welche Mittel wurden aus dem Titel der Mineralölsteuer seit 1990 für umweltpolitische Maßnahmen ausgegeben?
5. Haben Sie als zuständige Familienministerin analysiert, welche finanziellen Mehrbelastungen eine Mineralölsteuererhöhung von 1,20 Schilling bedeuten würde?

- 2 -

6. Welche Mehrbelastung ergibt sich daraus?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. Wären Sie bereit, die den österreichischen Familien durch eine Mineralölsteuererhöhung erwachsenden Mehrbelastungen in irgendeiner Form abzugelten?
9. Welche finanzielle Mehrbelastung würde das für das Familienbudget Ihres Ministeriums bedeuten?
10. Würde dieses Finanzierungsmanko nicht auch zu Lasten des Umweltbudgets gehen?
11. Wenn ja, in welcher Höhe?

ad 1 - 3

Bezugnehmend auf Ihre Anfrage möchte ich vorerst festhalten, daß der Anteil Österreichs an den globalen CO₂-Emissionen wohl naturgemäß nur ein relativ geringer sein kann. Dies befreit uns jedoch keineswegs vor der ohnehin schwer zu bewältigenden Aufgabe, diesen Anteil erheblich zu verringern (entsprechend dem Torontoziel um 20% der CO₂-Emissionen des Jahres 1990 bis zum Jahr 2005).

Da der Verkehrsbereich, dem beinahe ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen (rund 22%) zugeordnet werden kann, einen der Hauptverursacher darstellt, gilt es, auch im Sinne einer aktiven Klimapolitik umfassende Strategien zur Reduktion des Treibstoffverbrauches durch die Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeugflotte sowie durch die Reduktion des Verkehrsaufkommens zu setzen.

- 3 -

Aus umweltökonomischer Sicht ist dabei die Anwendung angebotsseitiger Maßnahmen (Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Schienenverkehrs) mit dem Einsatz umweltökonomischer Instrumente, wie beispielsweise durch die Besteuerung der Treibstoffe, zu verknüpfen.

In den Marktpreisen für Energie sind die bei der Erzeugung, dem Transport, der Umwandlung sowie der Verwendung der Energie entstehenden Umweltschäden nicht enthalten. Insofern ist ein ökonomisches Korrektiv auch notwendig, um den volkswirtschaftlich effizienten Einsatz von Ressourcen zu forcieren. Die Besteuerung aller nicht erneuerbaren Energieträger durch Einführung einer Energie- und CO₂-Steuer ist daher seit langem eine Forderung der österreichischen Umweltpolitik.

Seitens meines Ressorts wird daher grundsätzlich die Einführung einer generellen Energiesteuer bei entsprechender Steuerentlastung des Faktors Arbeit, unter Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung sozialer Härtefälle und zur Minimierung von Wettbewerbsnachteilen der heimischen Industrie befürwortet. Dies sollte zudem schrittweise erfolgen, um entsprechende Anpassungen von Wirtschaft und Konsumenten zu ermöglichen.

Bedauerlicherweise wurde im Rahmen der Steuerreform die Chance, einen wichtigen ersten Schritt in Richtung Ökologisierung der Steuergesetzgebung zu setzen - d.h. die tendenzielle Verlagerung der steuerlichen Belastung von traditionellen Bemessungsgrundlagen hin zu einer Ressourcen- und Energiesteuer - und damit gleichzeitig eine konjunkturpolitisch erwünschte Entlastung des Faktors Arbeit zu verknüpfen (durch entsprechende Senkung der Lohn- und Einkommenssteuer, bzw. der Sozialversicherungsbeiträge bei Einführung einer Energieabgabe), nicht entsprechend genutzt.

- 4 -

Im Zuge der österreichischen Finanzausgleichsverhandlungen zwischen Bund und Ländern wurde die Erhöhung der Mineralölsteuer im Rahmen eines Länderzuschlages um ca. 50 g/l (für alle Treibstoffe) ab 1. 1. 1994 beschlossen. Diese Mittel sollen von den Ländern für die Förderung des Nahverkehrs verwendet werden.

Von meiner Seite wurde eine weitere Erhöhung vorgeschlagen, um so zumindest eine Heranführung an das Niveau der Besteuerung in der BRD zu erreichen.

Wirtschafts- und umweltpolitische Anpassungserfordernisse sind meines Erachtens durch die Entwicklung der Treibstoffpreise real sowie im Verhältnis zur Entwicklung der allgemeinen Verbraucherpreise sowie den internationalen Handlungsspielraum bzw. Harmonisierungsbedarf Österreichs betreffend Energiepreissteigerungen gegeben.

So sind bei der Entwicklung der Durchschnittseinkommen im Vergleich zu den Treibstoffpreisen seit dem Jahr 1950 krasse Divergenzen festzustellen: Während die Durchschnittseinkommen nominell um das 15-fache anstiegen, fand lediglich eine Verdoppelung der Treibstoffpreise statt. Die realen Treibstoffpreise halbierten sich während des betrachteten Zeitraumes in etwa. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr hielten in dem genannten Zeitraum beinahe mit den Steigerungen der Durchschnittseinkommen Schritt: Sie stiegen um das 12-fache an.

Insoferne verstärkt sich die Divergenz zwischen den relativen Preisverhältnissen des öffentlichen und des privaten Verkehrs im Verhältnis zu den vergleichsweise durch den öffentlichen und den privaten Verkehr erzeugten, nicht in den Preisen berücksichtigten Umwelt- und sozialen Kosten.

- 5 -

Nach im Auftrag meines Ressorts durchgeführten Untersuchungen besteht für Österreich für eine Erhöhung der Energiepreise, insbesondere für Treibstoffe, durchaus ein beträchtlicher Handlungsspielraum im Vergleich zu den wichtigsten Handelspartnerländern.

So geht aus einer im Auftrag meines Ressorts vom WIFO im März d.J. fertiggestellten Studie "Internationaler Vergleich der Energiepreise und Energiebesteuerung" hervor, daß sich in Österreich die Bruttopreise für Treibstoffe im internationalen Vergleich mit den wichtigsten westeuropäischen Handelspartnerländern im unteren Durchschnitt bewegen. Die Steuerbelastung auf Treibstoffe ist dabei vergleichsweise gering. Allerdings weist Österreich verhältnismäßig sehr hohe Kraftstoffnettopreise auf.

Die Belastung der Treibstoffe mit Mineralölsteuer beträgt derzeit öS 3,03 je Liter Diesel, öS 4,01 je Liter Benzin unverbleit und öS 4,92 je Liter Super verbleit (ohne Länderschlag von 50 g/l).

Der Tanktourismus setzt den nationalen Handlungsspielräumen zur Erhöhung der MÖSt gewisse Grenzen. Dabei ist insbesondere die Treibstoffpreissituation in der BRD von Bedeutung, weil zwischen diesen beiden Nachbarstaaten eine ausgeprägte Bereitschaft zum Tanktourismus besteht. Die MÖSt-Sätze haben sich daher über Jahre an den entsprechenden Sätzen in der BRD orientiert, wobei die österreichischen Sätze traditionellerweise etwas über den deutschen lagen.

Seit 1989/90 und verstärkt in den letzten Jahren hat sich diese Situation geändert. Die MÖSt-Sätze auf Treibstoffe in Österreich liegen nunmehr deutlich unter jenen in der BRD; dies hatte entsprechenden Einfluß auf den Treibstoffabsatz in Österreich. In einem ersten Schritt wäre daher anzustreben, das traditionelle MÖSt-Gefälle bei Treibstoffen zwischen Österreich und der BRD wiederherzustellen.

- 6 -

In Deutschland wird die Mineralölsteuer ab 1. Jänner 1994 kräftig angehoben: um 16 Pfg./l Benzin sowie um 7 Pfg./l Diesel. Insoferne wird sich der Handlungsspielraum für Österreich nochmals beträchtlich vergrößern.

Für andere Energieträger (Elektrizität, Kohle, Erdgas, Heizöl schwer und leicht) sind ebenfalls Spielräume betreffend Preiserhöhungen gegenüber den wichtigsten Handelspartnern - und insoferne auch eine Ausgangsbasis für die Einführung einer generellen Energiesteuer - gegeben.

So bewegen sich die Bruttodurchschnittspreise (im Jahr 1992) für industrielle Abnehmer für Elektrizität sowie die Industriepreise für Heizöl schwer und leicht im Vergleich zur Ländergruppe Deutschland, Schweiz, Italien, Frankreich, Großbritannien sowie den Niederlanden durchwegs im unteren Bereich. Für Kohle und Erdgas weist Österreich ein durchschnittliches Bruttopreisniveau im industriellen Bereich auf. Die Möglichkeiten zur Preissteigerung können daher auch für die letztgenannten Energieträger als noch nicht ausgeschöpft betrachtet werden.

Wie aus den obigen Ausführungen hervorgeht, besteht für Österreich mittlerweile durchaus die Notwendigkeit, sich an das internationale Niveau der Energiepreise bzw. -steuern nach oben anzupassen.

ad 4

Nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Zentralamtes wurden 1991 in Österreich mindestens 50,3 Mrd. öS für den Umweltschutz ausgegeben, (1990 44,95 Mrd). Von diesen Ausgaben entfielen rund 22 Mrd. öS (44%) auf den Gewässerschutz, rund 11 Mrd. öS (22%) auf die Luftreinhaltung und rund 9 Mrd. öS (18%) auf die Abfallbeseitigung. Auf die Bereiche "Landschafts-, Boden- und Naturschutz", "Lärmschutz" und "Umweltschutz allgemein" entfielen ungefähr 8 Mrd. öS (16%).

- 7 -

Die Relation der Umweltschutzausgaben zum Bruttoinlandsprodukt beträgt somit im Jahr 1991 2,63% (2,5% für 1990).

Die Umweltschutzausgaben des öffentlichen Sektors betragen im Jahr 1991 28,6 Mrd. öS.

Bisher erfolgte keine Zweckbindung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer für Zwecke des Umweltschutzes. Die im Jahr 1981 eingeführte Zweckbindung von Teilen der Finanzmittel aus der Mineralölsteuer für den Straßenbau wurde in der Zwischenzeit wieder aufgehoben.

ad 5 - 11

Hinsichtlich der sozialpolitischen Relevanz möglicher mit der Mineralölsteuerhöhung verbundener finanzieller Mehrbelastungen für einkommensschwache Familien möchte ich festhalten, daß im Zuge der Erhöhung der Mineralölsteuer keine familien-spezifischen Mehrbelastungen zu erwarten sind.

Der potentielle finanzielle Mehraufwand wird zum einem durch den sinnvolleren Einsatz des Autos sowie durch dessen Substitution, z.B. durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gemildert bzw. aufgehoben.

Zur Unterstützung dieser ökonomischen Lenkungseffekte sowie zur Abgeltung des finanziellen Mehraufwandes in spezifischen Verwendungsbereichen, in welchen die Substitution des PKWs durch andere Verkehrsmittel nur schwer möglich ist, fordere ich die Einführung einer allgemeinen Pendlerpauschale, die nicht an das verwendete Verkehrsmittel gebunden ist.

Zur Zeit werden durch mein Ressort Unterlagen für eine fundierte und detaillierte Diskussion der Konsequenzen der Einführung der EG-Richtlinie bzw. eines österreichischen Energiesteuervorschlages in vergleichbarer Höhe erarbeitet. Ab-

- 8 -

schätzungen über die Größenordnung des Aufkommens, die zu erwartenden Veränderungen der Energiepreise und erste Inzidenzwirkungen liegen bereits vor.

Weitergehende Aussagen, insbesondere über Auswirkungen auf bestimmte Branchen oder Verteilungswirkungen, lassen sich erst auf Basis eingehender Untersuchungen treffen. So erfolgt derzeit gemeinsam mit dem Wirtschafts-, dem Wissenschafts- und dem Landwirtschaftsministerium eine Auftragsvergabe an das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut, das eine Untersuchung der makroökonomischen Auswirkungen der Einführung einer Energie- und CO₂-Abgabe in Österreich, unter besonderer Berücksichtigung der Umsetzung des diesbezüglichen Richtlinienvorschlages der EG, vornehmen soll. Hierbei sollen vor allem branchenspezifische Auswirkungen Beachtung finden. Die Studienergebnisse werden voraussichtlich Mitte nächsten Jahres vorliegen.

Darüber hinaus sollen bis Ende dieses Jahres die Ergebnisse einer Untersuchung über den Einsatz energieeffizienzsteigernder Technologien in Abhängigkeit der Höhe der Energiepreise vorliegen. Daraus sind weitere Anhaltspunkte für die ökologisch und ökonomisch sinnvolle Gestaltung einer Energie- und CO₂-Abgabe zu erwarten.

Anna Bauer-Kollat