

1260/J XXI.GP

A N F R A G E

der Abgeordneten Dietachmayr
und Genossen
an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit
betreffend Ölpreis

Die hohen Treibstoff - und Energiepreise sorgen in den Industriestaaten für steigende Nervosität. In den Medien wird bereits berichtet, daß nicht nur der Treibstoff für Pkw und Lkw, sondern auch Ofenheizöl und Gas auf hohem Niveau bleiben und sogar noch weiter steigen könnte. Für ein Einfamilienhaus (bis 4000 Liter pro Winter) ergeben sich dadurch gegenüber 1998 Mehrkosten bis 10 000 Schilling. Inzwischen ist auch der Gaspreis rapide gestiegen, weil der Gaspreis nach einem komplizierten Schlüssel an den Rohölpreis gebunden ist. In ganz Europa kommt es zu wütenden Protestaktionen.

Der Ölpreis wirkt sich auch massiv auf die Wirtschaft aus. Steigt der Preis um zehn Prozent, so klettert die Inflation um einen Zehntelprozentpunkt hoch. Energiepreisbereinigt hätte die österreichische Teuerungsrate im Juli statt 2,8 bloß 2 Prozent betragen.

Der im Verhältnis zum Dollar schwache Euro, der Importe teuer macht und Inflation ins Land holt, und der hohe Ölpreis zusammen sind eine explosive Mischung für Europas Wirtschaft. Um die Inflationsgefahr einzudämmen wird die EZB die Zinsen erhöhen, was sich wieder negativ auf das Wirtschaftswachstum auswirkt. Investitions - und Beschäftigungsrückgang sind die Folge. (Format Nr.38, 18.09.00)

Als Autofahrer hat man immer den Eindruck, daß alle Tankstellen in der Umgebung des jeweiligen Wohnortes identische Treibstoffpreise haben. Es ist immer noch kein wirklicher Wettbewerb zwischen den einzelnen Treibstoffanbietern bemerkbar. Da dies kein Zufall sein kann (sogar die Groschenangaben sind identisch), ist es sehr wahrscheinlich, daß in der Treibstoffbranche illegale Preisabsprachen stattfinden. Biodiesel wäre eine umweltfreundliche und preiswerte Sprit - Alternative. Die Versorgung mit Biodiesel ist allerdings nur in Niederösterreich ausreichend, wo es 53 Zapfsäulen für den biologischen Treibstoff gibt. In - „Rest - Österreich“ sind nur 20 Tankstellen zu finden. (Kurier, 16.Sept. 00)

In der letzten Zeit wurde auch immer wieder von der Möglichkeit berichtet, daß Wasser gegen teures Geld an Staaten mit Wassermangel verkauft werden könnte. Da Österreich ein Land mit großen Wasservorkommen ist, wäre dies eine Möglichkeit, die Staatsfinanzen rasch und auf einfachem Weg aufzubessern bzw. um lukrative Tauschgeschäfte mit Ölstaaten zu schließen. Gleichzeitig arbeiten alle großen Autokonzerne an neuen Antriebsmöglichkeiten auf Wasserstoffbasis.

Das Kilometergeld wurde zuletzt vor rund drei Jahren auf 4,9 Schilling erhöht. Seit damals ist der Index für den privaten PKW - Verkehr um 8,4 Prozent gestiegen. Demnach müßte das Kilometergeld um eben diese 8,4 Prozent, das wären 40 Groschen steigen. Dabei würde die seit Juli um 50% höhere motorbezogene Versicherungssteuer noch unberücksichtigt bleiben.

Weiters ist die Differenzierung zwischen dem „großen“ und dem „kleinen“ Pendlerpauschale sachlich vollkommen ungerechtfertigt, da jene Autofahrer, die nur das kleine Pendlerpauschale beantragen können, ebenfalls durch die Benzinpreissteigerung, durch die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette sowie durch die Erhöhung der motorbezogenen Versicherungssteuer belastet werden.

Durch die Nichterhöhung des „kleinen“ Pendlerpauschales werden 80% der Pendler von der steuerlichen Begünstigung ausgenommen, nur 20% der Pendler können ein „großes“ Pendlerpauschale beantragen.

Da die Verkehrsverbände in der letzten Zeit die Fahrkartenpreise zum Teil drastisch erhöht haben, würde auch ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel die Pendler stark belasten.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit folgende

Anfrage:

1. Was sind die konkreten Ursachen für den enormen Anstieg der Treibstoff - und Energiepreise in Österreich?
2. Wie haben sich die Preise für Treibstoff, Heizöl und Gas in den letzten 15 Jahren entwickelt?
3. Welche konkreten Schritte werden Sie setzen, um die Treibstoff - und Energiepreise in Österreich zu senken?
4. Sind Sie persönlich für eine Senkung der Mineralölsteuer und werden Sie sich beim Finanzminister für eine Senkung einsetzen? Falls nein, warum nicht?
5. Welche Personen sollen für welchen Zeitraum einen Heizkostenzuschuß in welcher Höhe erhalten und an welche Kriterien wird dieser Zuschuß geknüpft?
6. Welche Maßnahmen werden Sie setzen um den Wettbewerb der Mineralölfirmen zu erhöhen, um mit den Mitteln der freien Marktwirtschaft den Autofahrern geringere Treibstoffpreise zu sichern?
7. Welche konkreten Schritte werden Sie zur Verhinderung illegaler Preisabsprachen und gegen die „rein zufällig identischen Treibstoffpreise“ unternehmen?

8. Werden Sie sich für eine Vergrößerung der Treibstoffvorräte in Österreich und der EU einsetzen, damit bei künftigen hohen Ölpreisen viele Monate (eventuell einige Jahre) auf die Lagerbestände zurückgegriffen werden kann und damit eine größere Unabhängigkeit von Ölpreisschwankungen besteht?
9. Vom ehemaligen Bundesminister Farnleitner wurde der Ölindustrie ein Preisabstand von 40 Groschen pro Liter zum europäischen Durchschnittsniveau zugestanden. Warum halten auch Sie die Beibehaltung dieser antiquierten Regelung angesichts der derzeitigen Treibstoff - und Energiepreise noch für zeitgemäß?
10. Laut Ihrer Anfragebeantwortung zu 381 /J wurde der 40 g - Abstand im Zeitraum vom 12. April 1999 bis 21. Februar 2000 alleine beim Eurosuper 19 mal überschritten. Wie ist erklärbar, daß trotz der äußerst toleranten 40 Groschen Grenze solch zahlreichen Überschreitungen stattfinden?
11. Ab wann werden die restriktiven gewerberechtlichen Rahmenbedingungen für österreichische Tankstellenshops beseitigt und dadurch für die Tankstellenbetreiber neue Einnahmequellen eröffnet, die mehr Flexibilität bei den Treibstoffpreisen ermöglichen?
12. Ab wann entspricht die Netzdichte der Tankstellen in unserem Land der der anderen Staaten der EU und ermöglicht daher den Betreibern geringere Versorgungskosten und daher geringere Treibstoffpreise?
13. Ab wann wird der sogenannte Biodiesel generell dem Diesel beigemischt und dadurch eine größere Unabhängigkeit Österreichs von Treibstoffimporten geschaffen, sowie eine Einkommensquelle für die Landwirtschaft ermöglicht, so daß diese nicht mehr so umfangreich mit Steuermittel gefördert werden muß?
14. Soll es den Bauern in Zukunft wirklich wieder ermöglicht werden schwefelhaltiges Heizöl statt Dieselöl tanken zu dürfen, was ein Steuergeschenk in Höhe von mehreren Milliarden Schilling und ein Anschlag auf die Umwelt darstellen würde?
15. Werden Sie sich für eine Anhebung des Kilometergeldes auf mindestens 5,30 Schilling einsetzen? Falls nein, warum nicht?
16. Wie begründen Sie die sachlich ungerechtfertigte Differenzierung zwischen dem „großen“ und dem „kleinen“ Pendlerpauschale, wo durch die Nichterhöhung des „kleinen“ Pendlerpauschales 80% der Pendler von der steuerlichen Begünstigung ausgenommen werden?
17. Ab wann werden Sie die Nettopreise bei Euro-Super (95 Oktan) und Diesel, wie sie in Österreich und allen EU Staaten wöchentlich erhoben werden, in einer für alle Österreicher zugänglichen Form veröffentlichen und dadurch die Preisunterschiede zwischen Österreich und den anderen EU Staaten ersichtlich machen?

18. Infrastrukturminister Schmid strebt eine zumindest teilweise Zweckbindung der Mineralölsteuer für Infrastrukturprojekte an (z.B.: Antwort von BMIN Schmid zu 964/J, Kurier 26.08.2000). Wie stehen Sie zu einer Zweckbindung der Mineralölsteuer, damit das Geld der Kraftfahrer für die Errichtung und Erhaltung der Verkehrswege zur Verfügung steht und nicht nur zum Stopfen von Budgetlöchern verwendet wird?
19. Wie hoch sind die Einnahmen des Staates aus der Mineralölsteuer in den letzten 3 Jahren und wie viel der Mineralölsteuer wird tatsächlich wieder in den Ausbau und in die Erhaltung des Straßennetzes investiert? Für welche Budgetposten wurden die restlichen Geldmittel aus der Mineralölsteuer verwendet?
20. Welchen Anteil haben die Treibstoffpreise an der immer stärker steigenden Inflation in Österreich?
21. Wurde von Ihnen schon die Möglichkeit des Wasserexportes in Betracht gezogen? Falls ja, wie sehen Ihre Vorstellungen dazu aus?
22. Wie sieht die rechtliche Lage für einen Wasserexport aus (wer ist der Eigentümer des Wassers und wer ist zum Handel und Verkauf berechtigt? (Bund, Länder, Gemeinden, welche Private?))
23. Wieviel Prozent des Trinkwassers in Österreich werden tatsächlich genutzt?
24. Zu welchem Preis könnte das Wasser auf dem internationalen Markt verkauft werden und welche Einnahmen könnte Österreich dadurch erzielen?
25. Angeblich bestehen innerhalb der EU Bestrebungen unser Trinkwasser zu nutzen. Wie sehen die Vorstellungen der EU dazu konkret aus? Wie könnte der Wasserhandel abgewickelt werden (Pipelines, Tankschiffe etc.) und welche konkreten Pläne gibt es dazu schon?
26. Alle großen Autokonzerne haben bereits Autos mit Brennstoffzellen im Teststadium. Wasser (-stoff) könnte in kurzer Zeit Erdöl als Treibstoff und Energielieferant ablösen. Ab wann wird Wasser(-stoff) als derartiger Energielieferant das Erdöl ersetzen können und welche diesbezüglichen Pläne sind Ihnen bekannt?