
3698/J XXII. GP

Eingelangt am 06.12.2005

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

Anfrage

der Abgeordneten Anita Fleckl,
Genossinnen und Genossen
an den Bundesminister für Finanzen
betreffend die Besteuerung von Flüssiggas als Kraftstoff

Auf Grund der EU-Richtlinie 1999/30/EG vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, die Österreich durch die in BGBl. II Nr. 263/2004 kundgemachten Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft umgesetzt hat, gelten seit 1. Jänner 2005 neue Grenzwerte für Feinstaub-Immissionen. Feinstaub wird vor allem durch mit Diesel betriebene Kraftfahrzeuge verursacht, sodass davon auszugehen ist, dass es in den nächsten Jahren in diesem Bereich zur Anwendung alternativer (umweltfreundlicher) Kraftstoffe kommen wird.

Eine derartige Alternative stellt zweifelsohne Flüssiggas dar. Flüssiggas besteht hauptsächlich aus den Kohlenwasserstoffen Propan und/oder Butan, die bei der Förderung von Erdgas und Rohöl in Raffinerien gewonnen werden. Flüssiggas kann bei genügender Luftzufuhr so verbrannt werden, dass kaum Schadstoffe - wie Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenmonoxid (CO) und Stickoxide (NO_x) - entstehen. Russ und Staub entstehen bei der Flüssiggasverbrennung praktisch überhaupt nicht. Folglich ist Flüssiggas einer der saubersten Energieträger.

Ein positives Beispiel, wie sehr sich Flüssiggas bewährt, sind die Omnibusse der Wiener Linien. Seit 1963 wurde die Umrüstung der Busse auf den Betrieb mit Flüssiggas forciert, womit die Wiener Linien und die Stadt Wien sicherlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und für die Gesundheit der Bevölkerung geleistet haben.

Im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern, wie Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien die Niederlande, Polen oder die Türkei, wo es ein flächendeckendes Tankstellennetz für Flüssiggas gibt, müssen sich Österreichs AutofahrerInnen lediglich mit einer Hand voll Flüssiggas-Tankstellen begnügen. Darüber hinaus gibt es in Deutschland, wo es mittlerweile über 1.000 Tankstellen gibt, bis voraussichtlich 2020 Steuervergünstigungen für Flüssiggas als Kraftstoff.

Damit sich auch Österreichs AutofahrerInnen und insbesondere die PendlerInnen, die ohnehin durch ständig steigende Benzinpreise enormen finanziellen Belastungen ausgesetzt sind, in

Hinkunft für diese umweltfreundlichere und gleichzeitig kostengünstigere Alternative tatsächlich entscheiden können, müssen vor allem finanzielle (steuerliche) Anreize geschaffen werden, um einen entsprechenden Lenkungseffekt zu erzielen. Derzeit sieht jedoch das Mineralölsteuergesetz in § 3 Abs. 1 Z8 zwei verschiedene Steuersätze für Flüssiggas vor, je nach dem, ob Flüssiggas als Kraftstoff verwendet wird oder nicht.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Finanzen nachstehende

Anfrage:

1. Ist Ihnen der oben beschriebene Sachverhalt bekannt?
2. Halten Sie es für sinnvoll, dass ein und derselbe Energieträger - nämlich Flüssiggas - zwei verschiedenen Steuersätzen unterliegt, je nach dem, ob er als Kraftstoff oder sonst verwendet wird?
 - 2.a. Falls ja, warum?
 - 2.b. Falls nein, welche konkreten Maßnahmen werden Sie wann setzten, damit Flüssiggas im Mineralsölsteuergesetz einem einheitlichen Steuersatz unterliegt?
3. Welche sonstigen steuerlichen Anreize zur Förderung von Flüssiggas als Kraftstoff können Sie sich vorstellen?