

Josef Pröll
Finanzminister

XXIV. GP.-NR
5832 /AB
27. Aug. 2010



zu 5891 /J

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am 27. August 2010

GZ: BMF-310205/0160-I/4/2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 5891/J vom 28. Juni 2010 der Abgeordneten Mag. Christiane Brunner, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Konkrete Projekte, Maßnahmen bzw. Programme werden von den jeweils zuständigen Fachressorts durchgeführt. Es darf jedoch auf den Rechnungshofbericht Reihe Bund 2010/7 (Seite 142, Tabelle 1: Mittelverwendung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte in den Jahren 2007 und 2008 auf Bundesebene) verwiesen werden, wo alle Maßnahmen und Programme tabellarisch aufgelistet sind, für welche die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung 2007 und 2008 aufgewendet wurden:

	2007	2008
	in Mio. EUR	in Mio. EUR
Eisenbahninfrastruktur	60,00	110,70
Klima- und Energiefonds	47,40	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00
Summe	127,40	239,99

Zu 2.:

Durch die Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes für Kraftfahrzeuge sind eine verbesserte Kontrolle bei steuerbefreiten Fahrzeugen sowie eine korrekte Berechnung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionswerte eingeführt worden. Die Festlegung von Wirkungszielen und Indikatoren für Maßnahmen der Klimastrategie ist nicht Aufgabe des Bundesministeriums für Finanzen, sondern fällt in den Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie der sonstigen zuständigen Ressorts.

Zu 3.:

Das Bundesministerium für Finanzen hat sich dafür ausgesprochen, das Budget vorwiegend ausgabenseitig zu reformieren und erst in einem zweiten Schritt einnahmenseitige Maßnahmen zu erwägen. Welche steuerlichen Änderungen erfolgen werden, steht zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht fest. Es wird daher um Verständnis dafür ersucht, dass zurzeit noch keine entsprechenden Angaben gemacht werden können.

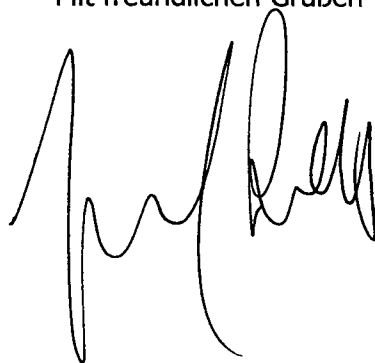
Zu 4. und 5.:

Selbstverständlich wird mit jeder Mineralölsteuererhöhung eine dämpfende Wirkung auf die Treibstoffnachfrage angestrebt. Diese Wirkung wird auch von keiner namhaften Seite in Frage gestellt, wenngleich das Ausmaß der Nachfragereaktion von verschiedenen Faktoren abhängt und schwer zu quantifizieren ist. Aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen sollte jedoch in jedem Fall vermieden werden, sinnvolle ökologische Maßnahmen durch die Festlegung derartiger Ziele bürokratisch zu administrieren.

Wie der Preisanstieg bzw. die Preissenkung bei Treibstoffen bisher gezeigt haben, weist der Treibstoffverbrauch zum Preis nur eine sehr geringe Elastizität auf. Unbestreitbar ist aber, dass jede Preiserhöhung zu einer – wenn auch geringen – Nachfrageverminderung führt. Zur Senkung des Treibstoffverbrauchs setzen bereits Schulungsmaßnahmen in den Fahrschulen an. Verhaltensänderungen sollen damit auch bereits getroffene Maßnahmen wie Dieselpartikelfilterförderung, Biokraftstoffbeimischung etc. in ihrer Akzeptanz und Wirkung verstärken – und kontraproduktiven kompensatorischen Effekten durch Fortsetzung von nicht umweltverträglichem Konsum- oder Mobilitätsverhalten entgegenwirken.

Im Rahmen der Klimastrategie soll die Förderung der Entwicklung, der Erprobung und der breiten Anwendung alternativer und energieeffizienter Fahrzeuge und Antriebskonzepte (E-Fahrzeuge, Brennstoffzelle, CNG, LPG, Biodiesel) vorangetrieben werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.