

**7982/AB XXIV. GP**

**Eingelangt am 24.05.2011**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Finanzen

## Anfragebeantwortung

Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag. Barbara Prammer  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am Mai 2011

GZ: BMF-310205/0065-I/4/2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die an meinen Amtsvorgänger gerichtete schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 8052/J vom 24. März 2011 der Abgeordneten Ing. Heinz-Peter Hackl, Kolleginnen und Kollegen, beehe ich mich, Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Die Inflation hat sich seit 1. Jänner 2009 folgendermaßen entwickelt:

Jän.09	Feb.09	Mär.09	Apr.09	Mai.09	Jun.09	Jul.09	Aug.09	Sep.09	Okt.09	Nov.09	Dez.09
1,2	1,3	0,8	0,7	0,3	-0,1	-0,3	0,3	0,1	0,2	0,7	1,0
Jän.10	Feb.10	Mär.10	Apr.10	Mai.10	Jun.10	Jul.10	Aug.10	Sep.10	Okt.10	Nov.10	Dez.10
1,2	1,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9	1,7	1,9	2,1	1,9	2,3
Jän.11	Feb.11	Mär.11									
2,4	3,0	3,1									

Zu 2.:

Laut Statistik Austria hat die Gesamtinflation im Zeitraum vom Jänner 2009 bis zum Februar 2011 4,5% betragen, der Anteil der Mineralölprodukte an dieser Preisentwicklung betrug 1,36 Prozentpunkte.

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

### Zu 3.:

Der Hauptpreisbestandteil von Mineralölprodukten ist der Rohölpreis und davon abgeleitete Kosten. Eine – wenig realitätsnahe – Regression, bei welcher der Dieselpreis ausschließlich als Funktion des Rohölpreises am Spotmarkt und einer Konstanten dargestellt wird, erreicht bereits ein Bestimmtheitsmaß von 97%. Entsprechend geht auch der Haupteinfluss auf die Kosten vom internationalen Rohölmarkt aus. So wurde ein Fass der Bezeichnung Brent Crude Oil am Spotmarkt am 31. Dezember 2010 um 92,94 US-Dollar notiert. Am 18. April 2011 lag der Kurs bei 121,70 US-Dollar, ein Plus von 30,9%.

Der Preis des Liters Eurosuper stieg laut Treibstoffmonitor zwischen 20. Dezember 2010 und 18. April 2011 um 15,1 Cent, der Preis des Liters Diesel um 17,4 Cent. Im gleichen Zeitraum stieg allein der Rohölpreis (einschließlich darauf entfallender Umsatzsteuer im Endpreis) um 11,8 Cent (Auswirkungen in der Wertschöpfungskette noch nicht eingerechnet), die Mineralölsteuer selbst dagegen wurde einmalig um 4 Cent je Liter Benzin und 5 Cent je Liter Diesel angehoben, das entspricht umgerechnet 20 Euro je Tonne CO<sub>2</sub>. Bei einigen Mineralölprodukten, wie etwa Eurosüber, wurde ein Teil des Preisdrucks, der von den Rohstoffmärkten ausgeht, durch sinkende Margen ausgeglichen.

Insgesamt gehen bei Diesel bislang etwa drei Zehntel des beobachteten Preisanstiegs auf die Erhöhung der Mineralölsteuer zurück, bei Eurosüber etwa ein Viertel. Steigt der Rohölpreis, so gehen diese relativen Anteile zurück, sinkt der Rohölpreis wieder, so stellt die Erhöhung mathematisch einen höheren Anteil an der Preisentwicklung des Treibstoffpreises dar.

### Zu 4.:

Da der Rohölpreis sehr volatil ist, ist eine exakte Prognose der Preisentwicklung der Mineralölprodukte bis Jahresende wenig seriös. Eine Änderung der Höhe der Mineralölsteuer kann, da diese eine Mengensteuer ist, nur einen einmaligen Effekt auf die Preisentwicklung haben. Welchen Anteil sie an der Gesamtpreisentwicklung hat, ist mehr oder weniger ein Zufallsprodukt der Entwicklung an den internationalen Rohstoffmärkten, und kann jedenfalls erst ex post beurteilt werden.

### Zu 5.:

Aus heutiger Sicht sind zum 1. Jänner 2012 keine weiteren Erhöhungen der Mineralölsteuersätze vorgesehen.

### Zu 6. und 7.:

Auch wenn die Nachfrage nach Mineralöl und Mineralölprodukten aus strukturellen Gründen kurzfristig inelastisch ist (siehe etwa James Hamilton, Understanding Crude Oil Prices, Energy Journal 2009), reagiert sie langfristig deutlich auf Preisanreize. Im Sinne der negativen externen Effekte, die vom Verbrauch von Mineralöl ausgehen, wie insbesondere Schadstoffbelastungen, ist es ein langjähriges Ziel der österreichischen und europäischen Politik, den Verbrauch von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Durch die CO<sub>2</sub> Steuer wird der sparsame Umgang mit Energie gefördert.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Mineralölsteuersätze seit 2007 nicht mehr angehoben worden waren, weshalb sie – als ausschließlich mengenbezogene Steuersätze – inflationsbedingt während der vergangenen Jahre bereits an Wert verloren hatten. Die im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011 vom Parlament beschlossene Erhöhung der Steuersätze für Benzin, Diesel sowie sonstige Mineralöle bzw. Kraftstoffe, die als Treibstoffe verwendet werden können, ist jedenfalls als moderat zu bezeichnen. Diese Anpassung der Mineralölsteuersätze dient nicht nur als Beitrag zur dringend notwendigen Konsolidierung der öffentlichen Finanzen. Der Zuschlag von 20 Euro je Tonne ausgestoßenes CO<sub>2</sub>, der einer Steuererhöhung in Höhe von 4 Cent je Liter Benzin und von 5 Cent je Liter Diesel entspricht, ist als Maßnahme zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und damit als Teil einer ökologischen Steuerreform anzusehen.

In Österreich wird die Inflation laut WIFO von 2,8% im laufenden Jahr auf 2,4% im kommenden Jahr zurückgehen. Die Finanzminister der EU haben sich darauf geeinigt, keine Eingriffe in den Preismechanismus vorzunehmen. Das Festlegen von Preisobergrenzen erscheint nicht sinnvoll, da dadurch der Wettbewerb eingeschränkt wird.

Im Übrigen sind die Treibstoffpreise in Österreich im internationalen Vergleich und gemessen an der Kaufkraft der Bevölkerung durchaus moderat.

Mit freundlichen Grüßen