

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Christiane Brunner, Georg Willi; Bruno Rossmann, Freundinnen und Freunde

betreffend klima- und umweltbelastende Subventionen: schnellstmögliche Abschaffung der Mineralölsteuervergünstigung für Diesel

Im völkerrechtlich verbindlichen Weltklimaabkommen von Paris hat sich die Staatengemeinschaft zu einer Begrenzung der Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius und zu Anstrengungen verpflichtet, eine Begrenzung auf 1,5 eine Grad zu erreichen. Dafür sollen die globalen Treibhausgasemissionen in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts Netto-Null betragen. Für Industriestaaten bedeutet dies vollständige Dekarbonisierung aller Sektoren bis zum Jahr 2050.

Diesen Beschluss gilt es in Österreich durch die Schaffung entsprechender gesetzlicher Rahmenbedingungen umzusetzen. Je früher der Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieressourcen eingeleitet wird, desto kosteneffizienter wird diese Umstellung von statten gehen und desto größer sind die wettbewerblichen Vorteile österreichischer Wirtschaftstreibenden und der Industrie.

Wie eine aktuelle Untersuchung des Wirtschaftsforschungsinstituts (Kletzan, D., Köppl, A., Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr, publiziert im Februar 2016) ergab, setzt die aktuelle Steuerpolitik jedoch Anreize in die entgegengesetzte Richtung. Rund 4 Mrd. Euro werden jährlich allein für die in dieser Studie erfassten umwelt- und klimaschädliche Subventionen aufgewendet. Auf die erfassten Subventionen im Sektor Verkehr entfällt dabei allein die Hälfte dieses Betrags.

Prominenten Stellenwert unter diesen Fehlanreizen im Sinne der klimapolitischen Herausforderungen nimmt die steuerliche Begünstigung des Dieseltreibstoffs bei der Mineralölsteuer ein, die vom WIFO in Summe mit 565-640 Mio Euro pro Jahr beziffert wird:

„Im Bereich der Besteuerung von Kraftstoffen im Rahmen der Mineralölsteuer besteht eine Subvention aufgrund des deutlich geringeren Satzes für Diesel im Vergleich zu Benzin. (...)2013 lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen je km bei Diesel-Pkw 5 g über jenen von Benzin-Pkw. (...) Wie die Entwicklung der Anteile der Diesel-Pkw am Bestand und an den Neuzulassungen zeigt, können die anderen Steuern den Entlastungseffekt der geringeren Mineralölsteuerbelastung für Diesel-Pkw nicht ausgleichen.

Dies schlägt sich auch in den ökologischen Effekten nieder. Dieseldieseltreibstoff belastet die Umwelt deutlich mehr als Benzin. Einerseits ist die THG-Emissionsintensität je Liter bei Diesel höher als bei Benzin, andererseits ist Diesel auch zu einem großen Teil verantwortlich für andere Arten der Luftverschmutzung (NO_x, Feinstaub).“

(Quelle: Kletzan-Slamanig, Köppl, 2016, S. 45ff)

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, im Sinne einer Lenkungswirkung in Richtung energie- und emissionseffizienter Gestaltung des Sektors Verkehr die Begünstigung von Diesel im Vergleich zu Benzin bei der Mineralölbesteuerung schnellstmöglich zu beseitigen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.



