

Entschließungsantrag

Der Abgeordneten Martha Bißmann, Kolleginnen und Kollegen

betreffend Abschaffung des Dieselprivilegs in Österreich

Dieselerbrennung bewirkt im Vergleich zu Benzin einen deutlich erhöhten Ausstoß von Partikeln (Feinstaub) und Stickoxiden. Stickoxide und rußartiger Feinstaub erhöhen Herz-Kreislauf und Lungen-Erkrankungen und führen zu vorzeitigen Todesfällen in Österreich (s. angeführte Studie von IIASA, 2017). Feinstaubpartikel von Diesel gelangen durch Einatmen bis in die Lunge, können Asthma und Krebs auslösen, verschlimmert dadurch, dass sie aufgrund der winzigen Partikelgröße sehr lange in der Luft schweben, sich verbreiten und länger eingeatmet werden können.

Die WHO stufte im Juni 2012 nach einer langjährigen wissenschaftlichen Studie Dieselruß als definitiv krebserregend ein und stellt diesen somit auf eine Stufe mit Asbest und Arsen.

Zudem haben die Abgasskandale der letzten Jahre neue politische Debatten auf EU und nationaler Ebene zu weiteren Konsequenzen in Bezug auf Herstellung und Nutzung von Dieselfahrzeugen angeregt.

Der Energieeinsatz im Verkehrssektor stieg in Österreich von 1990 bis 2014 um rund 76% an. Dieselkraftstoff wird im Verkehrsbereich zu ca. 66% eingesetzt, während Benzin nur ca. 17% ausmacht (UBA 2016a). Somit wird knapp viermal so viel Dieselkraftstoff eingesetzt wie Benzin.

Von den rund 4,7 Mio. Pkw (Ende 2014) wurden rund 2,7 Mio. mit Diesel betrieben. Auch bei den Neuzulassungen im Pkw-Bereich entfällt nach wie vor mehr als die Hälfte auf Dieselfahrzeuge (Statistik Austria 2015b).

Zwischen 2000 und 2012 hat der Bestand an benzinbetriebenen Fahrzeugen um 15% abgenommen, während jener der dieselbetriebenen Fahrzeuge um 76% zugenommen hat. In Summe ist der Fahrzeugbestand in Österreich um 20% gewachsen.

Es zeigte sich seit Jahrzehnten also ein deutlicher Trend hin zu Diesel-PKWs, der durch die Begünstigung von Diesel im Rahmen der Mineralölsteuer unterstützt wird. 2017 nahm dieser Trend etwas ab, aber nach wie vor wurden 2017 mehr Diesel-PKWs (49,7%) zugelassen als Benziner (46,3%).

Der Mineralölsteuersatz auf Diesel beträgt 39,7 €-Cent pro Liter, jener auf Benzin 48,2 €-Cent pro Liter. Dieses „**Dieselprivileg**“ führt zu dem beschriebenen Boom an Dieselerverbrauch in den letzten Jahrzehnten und beträgt somit 8,5 €-Cent pro Liter – unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer sogar 10,2 €-Cent.

In Hinblick auf die Flottenzusammensetzung hat dieser Trend dazu geführt, dass der Anteil **dieselbetriebener Fahrzeuge** an den Pkw insgesamt von **36,6% (2000) auf 56,7% (2014)** angestiegen ist (WIFO, Feb. 2016).

Laut Wirtschaftsministerium (Stichtag 19.2.2018) liegt der Bruttopreis für Dieselkraftstoff in Österreich um 12,5 Cent pro Liter unter dem EU-Durchschnitt. Die niedrigen heimischen Dieselpreise führten nicht nur zu einem Boom am heimischen Diesel-PKW Markt, sondern auch zu Tanktourismus.

LKW-Firmen nehmen bewusst auch Umwege durch Österreich in Kauf, um billigen Diesel tanken zu können.

Zudem ist festzuhalten, dass beispielsweise Wohnen und Grundnahrungsmittel wie Brot seit 1986 inflationsbereinigt um über 56 % teurer wurden, während Diesel sogar um 3 % billiger geworden ist (Statistik Austria, Stand 2016).

Umwelt- und gesundheitspolitische Aspekte stehen dem Dieselprivileg diametral entgegen:

Dieselabgase verschmutzen Atemluft und lösen Erkrankungen aus: Durch die Verbrennung von Diesel entstehen Stickoxide, Feinstaub und bodennahes Ozon. Neben Erkrankungen im Bereich von Lunge und Herz wie Asthma, Bronchitis, Krebs und Herzinfarkt gehen 170 vorzeitige Todesfälle pro Jahr in Österreich auf das Konto von Stickoxiden aus Dieselfahrzeugen (Studie von IIASA, Sept. 2017). Diesel-PKW verursachen typischerweise wesentlich höhere Stickoxid (NO_x)-Emissionen als Benzin-PKWs. Dieseldieselkraftstoff wird im Verkehrsbereich zu ca. 66% eingesetzt. Österreich hat vor allem durch den hohen Dieselanteil große Probleme, die EU-weiten NO_x-Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Eine Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Diesel würde eine Reduktion des Dieselanteils und damit der Luftschadstoffe aus den Dieselabgasen bewirken. Verschiedene Studien zu umweltschädlichen Subventionen, wie auch jene des WIFO vom Februar 2016, sehen keine weitere Rechtfertigung einer Beibehaltung des Dieselprivilegs.

Diese notwendige steuerliche Korrektur würde zudem auch eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs und der Bahn bewirken zu Lasten des fossil betriebenen Individualverkehrs und somit gesundheits-, umwelt- und klimaschonendere Verkehrsträger unterstützen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Finanzen und die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus werden aufgefordert, die steuerliche Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin aus verkehrs-, umwelt-, verbraucher- und gesundheitspolitischen Gründen unverzüglich zu beenden und dem Nationalrat einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorzulegen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

B. P. Zil
der
Wolke



