

10388/AB**= Bundesministerium vom 03.06.2022 zu 10683/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.270.305

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 8. April 2022 unter der **Nr. 10683/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Automatisierte Belastungs- und Verbotsmechanismen unter dem Deckmantel des Klimaschutzes gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie stehen sie als zuständige Umweltministerin der Forderung gegenüber, wonach in Österreich vorab definierte Sofortmechanismen bei Verfehlten von Klimazielen eingeführt werden?
- Werden Sie sich als Umweltministerin dafür einsetzen, dass Sofortmechanismen, die bei Verfehlung von Klimazielen korrigierend eingreifen sollen, eingeführt werden?
 - a. Wenn ja, warum?
 - b. Wenn ja, wie lauten Ihre konkreten Maßnahmen hierzu?
 - c. Wenn ja, wer überprüft, ob und inwiefern Klimaziele eingehalten oder verfehlt werden?
 - d. Wenn ja, inwiefern sehen sie die demokratischen Grundstrukturen in Österreich damit nicht verletzt?

Die Bundesregierung setzt mit dem Regierungsprogramm eine ambitionierte Klimapolitik mit dem Ziel der Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 um. Allein die in den letzten zwei Jahren gesetzten Maßnahmen der Bundesregierung zum Klimaschutz und zur Energieversorgungssicherheit gehen weit über das hinaus, was bisherige Bundesregierungen geleistet haben. Dennoch bleibt viel zu tun.

Österreich hat neben selbst gesetzten Klimazielen auch unionsrechtlich verbindliche Klimaziele gemäß Effort-Sharing-Verordnung (EU) 2018/842 (welche derzeit überarbeitet wird). Sollte Österreich unionsrechtliche Klimaziele verfehlt, so definiert die EU-Effort-Sharing-

Verordnung bereits jetzt Rechtsfolgen, welche in Österreich umgesetzt werden müssen, um eine Vertragsverletzung zu vermeiden.

Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, weshalb Prozesse, die aus demokratischen und rechtsstaatlichen Prozessen heraus entstehen, nicht mit den Grundstrukturen der österreichischen Rechtsordnung übereinstimmen sollten.

Ich setze mich als Bundesministerin für Klimaschutz mit ganzer Kraft dafür ein, dass wir unsere Klimaziele erreichen und damit einen Beitrag leisten, um die Lebensqualität in unserem Lande auch langfristig sichern. Zudem setze ich mich dafür ein, dass wir in Österreich zum Schutz des Klimas und der Energieversorgung sofort weitergehende Maßnahmen ergreifen, sollten wir unsere Ziele nicht erreichen.

Zu Frage 3:

- *Werden Sie sich als zuständige Umweltministerin beim Finanzminister dafür einsetzen, um einen vorab definierten steigenden CO₂-Preis einzuführen?*
- a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn ja, wie lauten die konkreten Forderungen Ihrerseits?*
 - c. *Wenn ja, mit welchen zusätzlichen Mehrkosten müssen die Bürger aufgrund der steigenden Belastungen in Österreich rechnen?*
 - d. *Wenn nein, kann die Einführung eines vorab definierten steigenden CO₂-Preises ausgeschlossen werden?*

Das bereits im Zuge der ökosozialen Steuerreform beschlossene Bundesgesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Treibhausgasemissionen (Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 – NEHG 2022) sieht bereits jetzt einen vorab definierten, steigenden CO₂-Preis vor. Gemäß § 10 NEHG beträgt der Preis für eine Tonne CO₂ in den Fixpreisphasen ab 2022 (ab 1.7.) € 30, 2023 € 35, 2024 € 45 und 2025 € 55. Danach geht der Emissionszertifikatehandel in eine Marktphase über.

Eine flexible Komponente stellt dabei der Preisstabilitätsmechanismus dar, mit dem der jährliche CO₂-Preis auf stark gestiegene bzw. stark gesunkene (fossile) Energiepreise reagiert und die Steigerung im Folgejahr entsprechend dämpft bzw. erhöht. Steigen die fossilen Energiepreise im Beobachtungszeitraum (erste drei Quartale des laufenden Kalenderjahres) um mehr als 12,5% verglichen mit dem vorangegangenen Kalenderjahr, wird der Erhöhungsbetrag für das Folgejahr halbiert. Spiegelbildlich steigt bei einem Absinken der Energiepreise um 12,5% der Erhöhungsbetrag um 50% an. Die erstmalige Anpassung kann somit für das Kalenderjahr 2023 erfolgen.

In den Materialien zum Ökosozialen Steuerreformgesetz 2022 Teil I (insb. Wirkungsorientierte Folgenabschätzung) ist eine Abschätzung zur Gesamtbelastung für Privathaushalte und Betriebe durch die CO₂-Bepreisung in Österreich zu finden. Diese beträgt (in € Mio.) im Jahr 2022 500, 2023 1.000, 2024 1.400 und 2025 1.700. Demgegenüber steht eine weitgehende Entlastung für Unternehmen, welche sich direkt aus dem NEHG 2022 ergibt (Carbon Leakage Regelung und Härtefallregelung) sowie eine Entlastung für Privathaushalte über den regionalen Klimabonus. Die Entlastung alleine aus dem regionalen Klimabonus beträgt (in € Mio.) im Jahr 2022 1.250, 2023 1.300, 2024 1.400 und 2025 1.500. Rechnet man diesen die Entlastungen für Unternehmen hinzu, stehen 2022-2025 kumulierte Einnahmen aus dem CO₂-Preis i.H.v. € 4.600 Mio. kumulierten Entlastungen von € 6.275 Mio. aus dem regionalen Klimabonus und den Carbon Leakage- und Härtefallregelungen gegenüber.

Auch eine Analyse des Budgetdienstes zur Ökosozialen Steuerreform 2022 bestätigt die Netto-Entlastung von Privathaushalten, auch bei einem steigenden CO₂-Preis. Demnach steigt die durchschnittliche Belastung von rd. € 40 pro Person im Jahr 2022 auf rd. € 140 im Jahr 2025, während der durchschnittliche Klimabonus von rd. € 140 auf rd. € 170 steigt. In einer Nettoberechnung beträgt die durchschnittliche Entlastung pro Person daher € 100 im Jahr 2022 und € 30 im Jahr 2025.

Zu Frage 4:

- *Werden Sie sich als zuständige Verkehrs- und Umweltministerin dafür einsetzen das Tempo auf den österreichischen Straßen zu senken?*
 - a. Wenn ja, warum?
 - b. Wenn ja, wie lauten Ihre konkreten Maßnahmen?
 - c. Wenn ja, wie hoch ist das Einsparungspotenzial von Treibhausgasemissionen?
 - d. Wenn ja, inwiefern ist ein langsamer und damit oftmals stockenderer Verkehrsfuss umweltfreundlicher?
 - e. Wenn nein, kann eine Einführung eines niedrigeren Tempolimits ausgeschlossen werden?

Wer freiwillig langsamer fährt, leistet einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zum Klimaschutz. Durch eine freiwillige Temporeduktion von 130 auf 100 verbraucht man bis zu 25 Prozent weniger Treibstoff und stößt ebenso weniger CO₂ aus.

Die Reduktion der Geschwindigkeit ist eine gut evaluierte, schnell umsetzbare Maßnahme, bei der einer gewissen Verlängerung von Reisezeiten neben der Reduktion von Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß zahlreiche weitere positive Effekte gegenüberstehen, insbesondere Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Lärmemissionen und in der Regel auch von Luftschadstoffen mit entsprechender Reduktion von menschlichem Leid und volkswirtschaftlichen Kosten.

Zu den Fragen 5 bis 13:

- *Ist man seitens Ihres Ministeriums mit den Verantwortlichen des Ökobüros oder anderen Stakeholdern des Klimarates in Kontakt, um über die Einführung von Sofortmechanismen zur Erreichung der Klimaziele zu beraten?*
 - a. Wenn ja, mit welchen konkreten Stakeholdern wird darüber beraten?
 - b. Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?
 - c. Wenn ja, wer ist an den Gesprächen beteiligt?
 - d. Wenn ja, ist mit einer Einführung eines derartigen Sofortmechanismus zu rechnen?
 - e. Wenn ja bei Punkt d, wann und in welcher Form?
- *Inwiefern sehen Sie sich als Umweltministerin und Initiatorin des Klimarates an die Forderungen bzw. Empfehlungen der Stakeholder gebunden?*
- *Werden Sie den Forderungen der Forderungen der Stakeholder nachkommen und diese einführen?*
- *Wie und nach welchen Kriterien wurden die Stakeholder zur Mitarbeit im Klimarat eingeladen?*
- *Welche konkreten Stakeholder sitzen zur Beratung im Stakeholder-Beirat und durch wen werden die einzelnen Organisationen im Konkreten vertreten?*
- *Liegt Ihrem Ministerium ein Organigramm vor, wie und in welcher Form Forderungen oder Empfehlungen des Stakeholder-Beirates seitens Ihres Ministeriums aufgenommen und in weiterer Folge bearbeitet werden sollen?*
 - a. Wenn ja, wie stellt sich dieses konkret dar?

b. Wenn nein, warum nicht?

- Liegt Ihrem Ministerium ein Organigramm vor, der die Organisationstruktur des Stakeholder-Beirates offenlegt?
 - a. Wenn ja, wie stellt sich dies im Konkreten dar?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
- Wer oder welche Organisation steht dem Stakeholder-Beirat vor bzw. vertritt diesen nach außen?
- Durch welche offiziellen Stellen im Umweltministerium werden die einzelnen Forderungen bzw. Empfehlungen des Stakeholder-Beirates gesichtet und geprüft?

Die relevanten Informationen zu Zusammensetzung und Funktionen des Stakeholder-Beirats sind auf der Klimarats-Homepage zu finden. Bei der Zusammensetzung wurde darauf geachtet, dass Sozialpartner und Industriellenvereinigung ebenso vertreten sind wie Umwelt-, Sozial- und Jugendorganisationen.

Die Stakeholder konnten am 4. Wochenende in Austausch mit den Bürger:innen des Klimarats treten und im Vorfeld Impulspapiere übermitteln, um ihre Sichtweise zu den angesprochenen Themen darzulegen. Diese Impulspapiere richteten sich an die Teilnehmer:innen am Klimarat. Akkordierte Forderungskataloge des Stakeholder-Beirats insgesamt sind mir nicht bekannt. Ein Organigramm und eine eigene Organisationsstruktur wurde nicht geschaffen, da dies für den Austausch zwischen den Vertreter:innen des Klimarats und den Stakeholdern nicht für notwendig erachtet wurde.

Das BMK steht unabhängig vom Klimarat mit den Stakeholdern in den unterschiedlichsten Prozessen und Gremien in regelmäßiger Austausch.

Leonore Gewessler, BA

