

10478/AB**= Bundesministerium vom 20.06.2022 zu 10736/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: 2022-0.295.347

. Juni 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 20. April 2022 unter der **Nr. 10736/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Senkung der Mineralölsteuer und Verschiebung der CO2-Steuer gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Ist man seitens Ihres Ministeriums über oben genannte Forderungen der Branchenvertreter informiert?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Form wurden Sie darüber informiert?*
 - b. *Wenn ja, welche Schritte wurden daraufhin gesetzt?*
 - c. *Wenn ja, inwiefern wurde direkt Kontakt aufgenommen um sich ein Bild von der Lage zu verschaffen bzw. zu unterstützen?*
- *Ist man seitens der oben genannten Branchenvertreter an Ihr Ministerium herangetreten, um über einen Aufschub der CO2-Bepreisung bzw. Senkung der Mineralölsteuer zu beraten?*
 - a. *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
 - b. *Wenn ja, wer war an den Gesprächen beteiligt?*
 - c. *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?*

Bereits Anfang des Jahres kontaktierte die Branche mein Ministerium, unter anderem mit einem Brief (Absender: Zentralverband Spedition und Logistik), bezüglich Energiesteuern. Dieser wurde auch seitens meines Ressorts beantwortet. Inhaltlich wurde dabei auf die Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Energiebesteuerung sowie Fördermöglichkeiten für die Wirtschaft zum Umstieg auf emissionsfreie Antriebe verwiesen.

Zu Frage 3:

- *Werden Sie sich als Umwelt- und Verkehrsministerin für einen Aufschub der CO₂-Bepreisung bzw. Senkung der Mineralölsteuer im Sinne der Transporteure einsetzen?*
- Wenn ja, inwiefern?*
 - Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
 - Wenn nein, warum nicht?*
 - Wenn nein, welche konkreten Maßnahmen werden Ihrerseits getroffen, um Österreichs Transporteure zu entlasten bzw. welche Maßnahmen werden Ihrerseits gesetzt, um eine weitere Teuerungswelle für Bürger in diesem Zusammenhang verhindern zu können?*

Gemeinsam mit dem Beschluss des CO₂-Preises im Rahmen der ökosozialen Steuerreform wurde ein breites Spektrum an Entlastungsmaßnahmen gesetzt. Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf die Beantwortung Ihrer vorangegangenen parlamentarischen Anfrage 10692/J vom 12. April 2022.

Zur Entlastung von Unternehmen von den Auswirkungen des CO₂-Preises sind spezifische Maßnahmen im Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetz (NEHG 2022) vorgesehen. Bestimmte produzierende Sektoren mit hoher Energieintensität können eine Entlastung wegen potenzieller Betroffenheit von „Carbon Leakage“ (Abwanderungsgefährdung) beantragen. Zudem können weitere Unternehmen – auch aus Dienstleistungsbranchen – auf Antrag Entlastungen aufgrund der „Härtefallregelung“ des NEHG in Anspruch nehmen. Derzeit wird unter Federführung des BMF eine entsprechende Regelung erarbeitet. Soweit die Kriterien des § 27 zutreffen, können Unternehmen auf der Grundlage einer in Vorbereitung befindlichen Verordnung entsprechende Entlastungen jährlich beantragen.

Im Zuge des am 15. Juni 2022 im Ministerrat beschlossenen weiteren Entlastungspakets zu kurzfristigen und dauerhaften Maßnahmen zur Abfederung der Teuerung wurde beschlossen, dass die Einführung der Bepreisung von CO₂-Emissionen von 1.7.2022 auf 1.10.2022 verschoben werden soll, damit sie in den Zeitraum der Auszahlung des deutlich erhöhten Klimabonus und damit der Entlastung der Menschen fällt. Eine Senkung der Mineralölsteuer auf Dieselkraftstoff wäre das falsche klimapolitische Signal. Die Mineralölsteuer ist bereits jetzt in Österreich niedriger als in den meisten Nachbarstaaten, was auch eine wesentliche Ursache für den hohen Absatz an Dieselkraftstoff und den Export in Fahrzeugtanks (insbesondere im Schwerverkehr) darstellt.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Inwiefern ist eine Einführung der CO₂-Steuer auf sämtliche Branchen, wie auch der Transportbranche, gerechtfertigt?*
- *Welche konkreten Maßnahmen wurden Ihrerseits in Hinblick auf die aktuelle Teuerungswelle und Einführung der CO₂-Bepreisung bislang gesetzt, um das Transportgewerbe sowie auch die Konsumenten zu entlasten?*

Die Bundesregierung hat sehr bewusst auf der Grundlage des Regierungsprogramms ein CO₂-Preissignal für sämtliche Verbräuche an fossilen Brennstoffen außerhalb des geltenden EU-Emissionshandelssystems ausgearbeitet und dem Parlament zur Behandlung vorgelegt. Die Regelung in Österreich ist ähnlich dem in Deutschland seit 2021 bestehenden Brennstoff-

Emissionshandelsgesetz. Die im NEHG vorgesehenen Entlastungsmaßnahmen (Landwirtschaft, Industrie/Carbon Leakage und Härtefälle) ermöglichen eine zielgerichtete Erleichterung für Sektoren, die aufgrund ihres Energieverbrauchs in besonderem Maß vom CO₂-Preis betroffen sind.

Zur Entlastung der privaten Haushalte wurde gemeinsam mit der ökosozialen Steuerreform das Bundesgesetz über den regionalen Klimabonus vorgelegt. Im Kontext der derzeitigen Teuerungen wurde eine Anhebung des auszuzahlenden Betrages auf einheitlich € 500 (€ 250 Klimabonus, € 250 Sonderzuschlag „Anti-Teuerungsbonus“) pro erwachsener Person vereinbart. Kinder erhalten weiterhin einheitlich die Hälfte (€ 250). Auf die vorgesehene regionale Differenzierung wird in diesem Jahr verzichtet. Über den Klimabonus wird den Haushalten 2022 ein Gesamtbetrag von rund € 4,08 Mrd. „rückerstattet“, wovon € 385 Mio. an unter 18-Jährige, und € 3.690 Mio. an erwachsene Personen ausbezahlt werden. Im Gegensatz dazu werden die Einnahmen aus dem CO₂-Preis 2022 gesamthaft (Haushalte, gewerbliche Wirtschaft, Landwirtschaft) nur rund € 250 Mio. betragen.

Zu den Fragen 6 und 9:

- *Setzen Sie sich als Umweltministerin dafür ein, dass in Österreich ein eigener sogenannter „Gewerbediesel“ eingeführt wird?*
 - a. *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
 - b. *Wenn ja, welche Kosten werden dadurch budgetwirksam?*
 - c. *Wenn ja, wie und in welcher Höhe werden heimische Unternehmen bzw. Transportbranchen entlastet?*
 - d. *Wenn nein, aus welchen konkreten Gründen lehnen Sie die Einführung des Gewerbediesels ab?*
- *Wurde innerhalb der Koalition über die Senkung der Mineralölsteuer debattiert?*
 - a. *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?*
 - b. *Wenn ja, durch welche Partei bzw. durch welche Minister wurde die Senkung der Mineralölsteuer bislang verhindert?*
 - c. *Wenn nein, warum behauptet die ÖVP vehement, dass man sich für eine Senkung der Mineralölsteuer eingesetzt habe?*
 - d. *Wenn nein, wie begründen Sie die Behauptung, dass es dem grünen Koalitionspartner zu verdanken sei, dass die Senkung der Mineralölsteuer nicht vollzogen wurde?*

Die Ausgestaltung der Mineralölsteuer liegt in der Zuständigkeit des BMF. Im Zuge der aktuellen Debatte auf europäischer Ebene zeigt sich beispielsweise in Deutschland, dass eine Steuersenkung auf Mineralöle nicht automatisch zu niedrigeren Verbraucherpreisen führt. Der dortige „Tankrabatt“ aus dem Entlastungspaket der deutschen Bundesregierung werde nicht an die Verbraucher:innen weiter gegeben, so die Kritik. Als Konsequenz daraus wolle man in Deutschland das Kartellrecht verschärfen.

Aus Sicht meines Ressorts kann dazu angemerkt werden, dass die Verbraucherpreise für Kraftstoffpreise inkl. Abgaben und Steuern in Österreich im EU-Vergleich unter dem Durchschnitt liegen (Vgl.: European Commission – Energy Policy: Verbraucherpreise für Mineralölprodukte einschließlich Abgaben und Steuern vom 04. April 2022). Vor allem in den westeuropäischen EU-Ländern liegen die Kraftstoffpreise mit Ausnahme von Luxemburg über den österreichischen Preisen. Diese Preissituation führt dazu, dass beispielsweise LKW-Transitfahrten wegen der günstigeren Tankmöglichkeit über Österreich geführt werden („Tanktourismus“).

Diese Verkehre belasten einerseits durch Lärm und Schadstoffe die österreichische Bevölkerung und andererseits durch die CO₂-Emissionen die österreichische Treibhausgas-Bilanz.

Die Österreichische Bundesregierung hat daher den „Entschlossenen Kampf gegen den Tanktourismus und LKW-Schwerverkehr aus dem Ausland“ als einen Schwerpunkt im Regierungsprogramm festgehalten.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Wie beurteilen Sie die Tatsache, dass durch die Kostensteigerungen der Wirtschaftsstandort und die Kaufkraft weiter geschwächt werden können?*
- *Werden Sie sich als Umweltministerin innerhalb der Koalition dafür einzusetzen, um die Transportbranche und in weiterer Folge die Konsumenten zu entlasten?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn ja, wann ist mit konkreten Maßnahmen zu rechnen?*
 - c. *Wenn nein, wieso nicht?*
 - d. *Wenn nein, werden die oben genannten Branchen anderwärtig unterstützt?*

Wie bereits ausführlich dargestellt, kommt es durch den CO₂-Preis keinesfalls zu einer Schwächung der Kaufkraft, da die Auszahlungen durch Entlastungsmaßnahmen die Einnahmen deutlich übersteigen. Die ökosoziale Steuerreform sowie zahlreiche Entlastungsmaßnahmen zur Abfederung der Teuerung tragen zu einer Kaufkraftstärkung bei, was wiederum positive Auswirkungen auf die Wirtschaft nach sich ziehen wird. Es gilt, die steigende Inflation bei den weiteren Maßnahmensetzungen gut im Auge behalten werden.

Mein Ministerium unterstützt mit seinem Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“, ab Sommer 2022, die Wirtschaft bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge sowie bei der Errichtung der für diese Nutzfahrzeuge erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Gefördert werden sollen dabei 80% der Mehrkosten für Nutzfahrzeuge und 40% der Investitionskosten für Infrastruktur. Über die "Aufbau und Resilienzfazilität" (Recovery and Resilience Facility, RRF) der Europäischen Union und weitere nationale Mittel stehen Österreich inklusive dem beschlossenen Teuerungsausgleich (siehe Ministerratsvortrag 12/19) € 365 Mio. für die Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und deren Infrastruktur zur Verfügung, davon sind € 85 Mio. für 2022 vorgesehen.

Mit dem Förderprogramm „Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“ werden auch Unternehmen in diesem Bereich bei der Flottenumstellung auf emissionsfreie Busse sowie bei der Errichtung der für diese Nutzfahrzeuge erforderlichen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur über die "Aufbau und Resilienzfazilität" (Recovery and Resilience Facility, RRF) der Europäischen Union unterstützt.

Auch Taxibetriebe werden im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive meines Ressorts in Kooperation mit den Automobilimporteuren bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe unterstützt. Die Bundesregierung hat sich mit dem Regierungsprogramm das Ziel gesetzt, dass bereits ab 2025 neu zugelassene Taxis emissionsfrei sind.

Zu Frage 10:

- *Wurde innerhalb der Koalition über ein Aussetzen bzw. Abschaffen der CO2-Bepreisung debattiert?*
- a. *Wenn ja, wie und in welcher Form?*
 - b. *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse bzw. Gründe, an der CO2-Bepresung in der aktuellen Form festzuhalten?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Ein Aussetzen oder gar „Abschaffen“ des CO₂-Preises war innerhalb der Koalition kein Thema. Es handelt sich hierbei um den Einstieg in ein zentrales Instrument für den mittel- bis langfristigen Ausstieg aus der Nutzung fossiler Brennstoffe. Im Zuge des am 15. Juni 2022 im Ministerrat beschlossenen weiteren Entlastungspakets zu kurzfristigen und dauerhaften Maßnahmen zur Abfederung der Teuerung wurde beschlossen, dass die Einführung der Bepreisung von CO₂-Emissionen von 1.7.2022 auf 1.10.2022 verschoben werden soll, damit sie in den Zeitraum der Auszahlung des deutlich erhöhten Klimabonus und damit der Entlastung der Menschen fällt. Zusätzlich ist festzuhalten, dass sowohl für Unternehmen als auch für Bürger:innen etablierte und in ihrer Wirksamkeit weiter gestärkte Förderungsinstrumente angeboten werden. In weiterer Folge können dann wesentliche Erleichterungen für den Umstieg auf klimafreundliche Alternativen gewährt werden. Der nationale CO₂-Preis steht zudem in Einklang mit den aktuellen Bestrebungen auf EU-Ebene und ermöglicht eine effektive Vorbereitung auf die Umsetzung eines gesamteuropäischen Emissionshandels für den Gebäudesektor und den Straßenverkehr.

Leonore Gewessler, BA

