

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2020-0.291.697

. Juli 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Bernhard, Kolleginnen und Kollegen haben am 8. Mai 2020 unter der **Nr. 1926/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Fördermechanismen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Ist die Abschaffung sämtlicher direkter und indirekter umwelt- und klimaschädlicher Subventionen und Fördermechanismen ein Ziel der Bundesregierung bzw. des BMK?*
 - a. *Wenn ja, wie sieht der Prozess dahin aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist die Abschaffung einzelner direkter und indirekter umwelt- und klimaschädlicher Subventionen und Fördermechanismen ein Ziel der Bundesregierung bzw. des BMK?*
 - a. *Wenn ja, wie sieht der Prozess dahin aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist die Ökologisierung sämtlicher direkter und indirekter umwelt- und klimaschädlicher Subventionen ein Ziel der Bundesregierung bzw. des BMK?*
 - a. *Wenn ja, wie sieht der Prozess dahin aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Ist die Ökologisierung einzelner direkter und indirekter umwelt- und klimaschädlicher Subventionen ein Ziel der Bundesregierung bzw. des BMK?*
 - a. *Wenn ja, wie sieht der Prozess dahin aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Gemeinsam mit dem Regierungsprogramm bildet der österreichische Nationale Energie- und Klimaplan, der auf Grundlage der im Mai 2018 verabschiedeten Klima- und Energiestrategie (#mission2030) und gemäß der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance System für die Energieunion und den Klimaschutz erstellt wurde bzw.

noch weiterentwickelt wird, den mittel- bis langfristigen Rahmen für die Transformation des Energiesystems im Sinne der Ziele des internationalen Klimaschutzübereinkommens von Paris. Darin enthalten sind die sektorale Identifikation und der stufenweise Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen.

Dem Bundesministerium für Finanzen obliegt die Leitung des interministeriellen Prozesses zur Identifikation und dem stufenweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen. Dieser Prozess erfolgt im Einvernehmen mit relevanten Bundesministerien, darunter auch das BMK.

Umweltschädliche Förderungen gemäß internationaler Definitionen entsprechen in Österreich vorwiegend steuerlichen Begünstigungen. Einige dieser von rezenten wissenschaftlichen Arbeiten identifizierten Subventionen (u.a. Normverbrauchsabgabe, Dienstwagenprivileg, Pendlerpauschale) werden im Zuge der Arbeiten zur ökosozialen Steuerreform überarbeitet.

Weiteres sieht das Regierungsprogramm auch den Einsatz für ein Ende der Finanzierung sowie der Subventionen für fossile Infrastrukturen und fossile Energien auf europäischer Ebene vor.

Zu Frage 5:

- *Wie beurteilt das BMK die Studie „Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr“ des WIFO aus dem Jahr 2016 bzw. die im Herbst 2019 vonseiten der Übergangsregierung veröffentlichte Teilliste bezüglich Höhe und Umfang der umweltschädlichen Subventionen?*

Die wissenschaftliche Analyse "Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr" des österreichischen Wirtschaftsforschungsinstituts aus dem Jahr 2016 stellt eine wesentliche Grundlage für die Identifikation kontraproduktiver Anreize und Förderungen insbesondere für die Sektoren Energie und Verkehr dar. Neben eigenen Berechnungen wurden die WIFO-Abschätzungen auch für die von der Übergangsregierung veröffentlichte Teilliste herangezogen.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Wer ist in der interministeriellen Task-Force bezüglich Ökologisierung der Steuer- und Fördersysteme vertreten?*
- *Wann und wie oft hat sich diese interministerielle Task-Force getroffen?*
 - a. *Wer war hier anwesend?*
 - b. *Was wurde bei den jeweiligen Meetings der interministeriellen Task-Force behandelt?*
 - c. *Welche inhaltliche Position hat das BMK bei den jeweiligen Meetings der interministeriellen Task-Force eingenommen?*

Die im Ministerratsvortrag vom 19.2.2020 festgehaltene Einsetzung der „Task Force Ökosoziale Steuerreform“ sieht jeweils eine Mitarbeiterin bzw. einen Mitarbeiter des Kabinetts des Bundeskanzleramtes, des Bundesministeriums für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport, des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und des Bundesministeriums für Finanzen vor. Darüber hinaus wird ein Lenkungsausschuss (LAUS) von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Leonore Gewessler, und vom Bundesminister für Finanzen, Gernot Blümel, geleitet. Der Lenkungsausschuss koordiniert die Arbeit der Task Force und vergibt konkrete Umsetzungsaufträge.

Bei der ersten Sitzung am 26. Februar 2020 waren BM Blümel und Daniel Varro (BMF), Markus Gstöttner (BKA), BM Gewessler, Felix Ehrnhöfer und Markus Gansterer (BMK) anwesend. Aufgrund der COVID-Situation fanden danach zum Zweck der Vermeidung physischer Kontakte keine formellen Sitzungen der Task Force statt, sondern der Austausch zu den Themen der Stufe 1 der ökosozialen Steuerreform laut Regierungsprogramm fand auf verschiedenen, kontaktreduzierenden Wegen statt.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Personalressourcen stellt das BMK dieser Task-Force zur Verfügung?*

Im BMK wird die Task Force auf fachlicher Ebene je nach Anforderung durch die jeweils inhaltlich betroffenen Fachabteilungen, insbesondere der Sektion Klima- und Umweltschutz sowie der Stabstelle Mobilitätswende und Dekarbonisierung, unterstützt.

Zu Frage 9:

- *Wann wird ein Zwischen- bzw. Endergebnis der Arbeit der interministeriellen Task-Force in Bezug auf umweltschädliche Subventionen und Förderungen veröffentlicht?*

Wir verfolgen mit der Steuerreform zwei Ziele: Wir wollen die Menschen entlasten und die Umwelt in Österreich schützen. Die Task Force nimmt unmittelbar die Arbeit im Sinne beider Ziele auf. Erstens: Das Steuersystem wird ökologisiert, ökologische Kostenwahrheit wird hergestellt über die wirksame Bepreisung klimaschädlicher Emissionen. Zweitens: Wir setzen erste Lenkungsmaßnahmen wie die Flugticketabgabe oder die Ökologisierung des Pendlerpauschales.

In einem ersten Schritt werden daher die folgenden konkreten Maßnahmen durch die Task Force ausgearbeitet:

- Ökologisierung der NoVA
- Maßnahmen gegen den Tanktourismus und den Lkw-Schwerverkehr aus dem Ausland
- Ökologisierung der bestehenden Lkw-Maut
- Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs
- Ökologisierung des Pendlerpauschales sowie Erhöhung der sozialen Treffsicherheit.

Wie bereits in den Fragen 1-4 beantwortet obliegt dem Bundesministerium für Finanzen die Leitung des interministeriellen Prozesses zur Identifikation und dem stufenweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen. Dieser Prozess erfolgt im Einvernehmen mit relevanten Bundesministerien, darunter auch das BMK.

Zu Frage 10:

- *Welche Maßnahmen bzw. Schritte wurden vonseiten des BMK – abgesehen von der Schaffung der interministeriellen Task-Force – seit Regierungsantritt gesetzt um die Umwelt- und Klimaverträglichkeit von direkten und indirekten Förderungen bzw. Subventionen zu evaluieren bzw. quantifizieren?*
- a. *Was sind die Ergebnisse bzw. die Zwischenergebnisse dieses Prozesses?*
 - b. *Wenn keine Maßnahmen seit Regierungsantritt gesetzt wurden, warum nicht?*

Der österreichische Nationale Energie- und Klimaplan (https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/nationaler-energie-und-klimaplan.html) sieht in Tabelle 1 „Wichtigste Ziele und Maßnahmenfelder des NEKP“ (Seite 16) unter dem Titel „Zieldimensionen-übergreifende Maßnahmen“ eine regelmäßige Evaluierung der ökologischen Wirksamkeit von Steuer-, Förder- und Anreizmaßnahmen vor.

Zudem wird auf Seite 171 des Nationalen Energie- und Klimaplans auf die Evaluierung sämtlicher Anreiz- und Fördersysteme verwiesen: In Österreich bestehen sowohl auf Ebene des Bundes als auch in den Bundesländern zahlreiche Anreiz- und Förderungsinstrumente, die entweder implizit oder ausdrücklich der Reduzierung von Treibhausgasemissionen, der Steigerung des Anteils erneuerbarer Energie oder der Energieeffizienzverbesserung dienen. Die folgenden Instrumente sind hierbei besonders hervorzuheben:

- Umweltförderung im Inland (UFI) – inkl. Sanierungsoffensive im Wohnbau für Private, Betriebe und Kommunen (siehe auch Punkt 3.1.2.i Fördersystematik)
- Energie.Frei.Raum: Das Förderprogramm Energie.Frei.Raum des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Innovation und Technologie unterstützt die Erprobung einer systematischen Implementierung neuer Marktmodelle zur Integration von Technologien im Bereich erneuerbarer Energieträger sowie von Speicher- und Energieeffizienz-Technologien.
- Einführung von Energiemanagementsystemen in KMU: Zuschussförderung zur Einrichtung und/oder Zertifizierung eines Energiemanagementsystems in KMU.

Zu den Fragen 11 bis 13:

- *Arbeitet das BMK bzw. die interministerielle Task-Force derzeit mit den Bundesländern zusammen, um die Umwelt- und Klimaverträglichkeit von direkten und indirekten Förderungen bzw. Subventionen zu evaluieren bzw. quantifizieren?*
 - a. Wenn nein, warum nicht?*
- *Arbeitet das BMK bzw. die interministerielle Task-Force derzeit mit Gemeindevertreter_innen zusammen, um die Umwelt- und Klimaverträglichkeit von direkten und indirekten Förderungen bzw. Subventionen zu evaluieren bzw. quantifizieren?*
 - a. Wenn nein, warum nicht?*
- *Arbeitet das BMK bzw. die interministerielle Task-Force mit Forschungseinrichtungen oder Expert_innen zusammen, um die Umwelt- und Klimaverträglichkeit von direkten und indirekten Förderungen bzw. Subventionen zu evaluieren bzw. quantifizieren?*
 - a. Wenn ja, mit welchen?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*

Entsprechend der im Ministerratsvortrag vom 19.2.2020 festgehaltenen Einsetzung der „Task Force Ökosoziale Steuerreform“ wird die Task Force in unterschiedlichen Formaten mit Parlamentsparteien, externen Expertinnen bzw. Experten, Interessenvertretungen und der Zivilgesellschaft in Dialog treten, um die unterschiedlichen Anliegen und Anregungen gebührend berücksichtigen zu können und dafür Sorge zu tragen, dass die Ökologierungsmaßnahmen von einem breiten, nationalen Konsens getragen werden. Die Zusammenarbeit mit den Bundesländern, Gemeindevertreter_innen sowie relevanten Forschungseinrichtungen ist ein wesentlicher Bestandteil des Dialogs. Aufgrund der aktuellen Situation zur Bewältigung der Covid-19-Krise wurden die Arbeiten der Task Force zur ökosozialen Steuerreform an diese Gegebenheiten angepasst.

Zu Frage 14:

- *Plant das BMK bzw. die interministerielle Task-Force eine umfassende Liste indirekter umwelt- und klimaschädlicher Subventionen und Fördermechanismen zu veröffentlichen?*
 - a. *Wenn ja, wann?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Wie bereits in den Fragen 1-4 beantwortet obliegt dem Bundesministerium für Finanzen die Leitung des interministeriellen Prozesses zur Identifikation und dem stufenweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen. Dieser Prozess erfolgt im Einvernehmen mit relevanten Bundesministerien, darunter auch das BMK.

Das BMK wirkt darauf hin, das Ziel des Regierungsprogramms und des Nationalen Klima- und Energieplans, die sektorale Identifikation und den stufenweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen, voranzutreiben.

Zu Frage 15:

- *Wie hoch beziffert das BMK die jährlichen Gesamtkosten, welche der Republik Österreich durch umweltschädliche Subventionen entstehen?*

Das BMK geht davon aus, dass die öffentlichen Analysen wie beispielsweise des WIFO die Höhe der jährlichen Gesamtkosten an umweltschädlichen Subventionen widerspiegeln.

Zu Frage 16:

- *Wie hoch beziffert das BMK die jährlichen Emissionen, welche der Republik Österreich durch umweltschädliche Subventionen entstehen?*

Entsprechend der Abschätzungen im Rahmen des Nationalen Energie- und Klimaplanes sollen die identifizierten Maßnahmen im Rahmen der Periode 2020-2030 schrittweise abgebaut und im Jahr 2030 dadurch eine Reduktion von mindestens 2 Mio. tCO₂eq erreicht werden.

Zu den Fragen 17 bis 19:

- *Wie hoch beziffert das BMK die jährlichen Emissionen, welche aufgrund der Pendlerpauschalen entstehen?*
- *Wie hoch beziffert das BMK die jährlichen Emissionen, welche aufgrund des Dienstwagenprivilegs entstehen?*
- *Wie hoch beziffert das BMK die jährlichen Emissionen, welche aufgrund des Dieselprivilegs entstehen?*

Die Umweltbundesamt GmbH hat im Rahmen des „Sachstandbericht Mobilität“ (Umweltbundesamt 2019; <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REPo667.pdf>) diese Maßnahmen evaluiert und weist unter den im Bericht dargestellten Annahmen für das Jahr 2030 die nachfolgenden Emissionseinsparpotentiale für Maßnahmen in diesen drei Bereichen aus. Diese Ergebnisse weisen die Effekte einer Reform des Pendlerpauschales, des Dienstwagenprivilegs sowie der Mineralölsteuer (MÖSt.) in bestimmten Ausgestaltungen und definierten Intensitäten aus.

Zu beachten ist, dass es sich bei den untersuchten Maßnahmen um eine Einzelmaßnahmen-evaluierung handelt, mögliche Synergiewirkungen daher nicht berücksichtigt sind. In Verbindung mit weiteren Begleitmaßnahmen (infrastrukturelle, bewusstseinsbildende, regulatorische etc.) wird das Einsparungspotenzial noch deutlich höher einzuschätzen sein.

Eine Reform in diesen Bereichen trägt dazu bei, die Emissionsmengen im Transportsektor zu reduzieren. Deshalb sind Maßnahmen in diesen Bereichen im Regierungsprogramm 2020 – 2024 für die erste Stufe der ökosozialen Steuerreform als wesentliche Reformbereiche angeführt.

zur Ökologisierung des Pendlerpauschales:

Annahmen gemäß Sachstandsbericht der Umweltbundesamt GmbH:

Die untersuchte Variante sieht in Intensität 1 eine Staffelung der Höhe des Pendlerpauschales (PP) nach folgenden Kriterien vor:

- Die Zumutbarkeit eines Massenverkehrsmittels wird anhand der ÖV-Güteklassen A-D festgelegt. Für Bewohner_innen der ÖV Güteklassen A-D steht das Pendlerpauschale für die ÖV-Nutzung (bei Nachweis) zu.
- Für Bewohner_innen außerhalb der ÖV Güteklassen A-D, wird das Pendlerpauschale für den Anreiseweg zur nächstgelegenen ÖV Station der GK A-D zusätzlich zur Pendlerpauschale für die ÖV-Nutzung (bei Nachweis) gewährt.
- Bei Unzumutbarkeiten der Benutzung von Massenverkehrsmitteln wegen tatsächlicher Unmöglichkeit und/oder Behinderung bleibt das Pendlerpauschale wie bisher.

Intensität 2 sieht eine Streichung des Pendlerpauschales zur Förderung der ÖV-Nutzung und langfristig einer verdichteten Siedlungsentwicklung ab 2030 vor.

Die untersuchte Variante führt gemäß Umweltbundesamt zu einer Emissionseinsparung in Höhe von 149.000 Tonnen Treibhausgasen (THG) im Jahr 2030 bei Intensität 1 bzw. 168.000 Tonnen THG bei Intensität 2.

zur Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs:

Annahmen gemäß Sachstandsbericht der Umweltbundesamt GmbH:

Die untersuchte Variante sieht in Intensität 1 eine jährliche Absenkung des CO₂-Grenzwerts 2020 für den ermäßigten Steuersatz um jährlich 6g bis 2030 vor. Intensität 2 umfasst Intensität 1 und zusätzlich die Erhöhung des monatlichen Sachbezugswerts (Regelsatz) von 2% auf 2,4% ab 2020 sowie die Aufhebung der Deckelung des maximalen Sachbezugswerts, wodurch vor allem teure, große und tendenziell verbrauchsintensivere Fahrzeuge gemäß den tatsächlichen Anschaffungskosten verrechnet werden würden.

Die untersuchte Variante führt gemäß Umweltbundesamt zu einer Emissionseinsparung <10.000 Tonnen THG im Jahr 2030.

zur Abschaffung des Dieselpriilegs:

Annahmen gemäß Sachstandsbericht der Umweltbundesamt GmbH:

Anhebung der Diesel MÖSt. um 8,5 Cent (nominal 2018) in 2020 zur Angleichung des Steuersatzes an Benzin sowie Indexierung der nominalen MÖSt.-Sätze für Benzin und Diesel mittels Verbraucherpreisindex ab 2020 (Prognose WIFO).

Die untersuchte Variante führt gemäß Umweltbundesamt zu einer Emissionseinsparung von 279.000 Tonnen THG Emissionen im Jahr 2030.

Zu Frage 20:

- *Ist es aus Sicht des BMK möglich, das Regierungsziel umzusetzen, bis 2040 die Republik Österreich klimaneutral zu machen, ohne zeitnahe sämtliche direkten und indirekten umwelt- und klimaschädlichen Subventionen und Fördermechanismen abzuschaffen?*

Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 ist eine Kombination unterschiedlicher Instrumente erforderlich. Einen wesentlichen Beitrag kann die Schaffung von Kostenwahrheit für den Ausstoß von CO₂-Emissionen leisten, zu der im Regierungsprogramm ein entsprechender Pro-

zess vereinbart wurde. Weiters zählt dazu aber auch der im NEKP festgelegte stufenweise Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen.

Leonore Gewessler, BA

