

4026/AB**vom 05.01.2021 zu 4010/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

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: 2020-0.727.356

. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Herr, Genossinnen und Genossen haben am 5. November 2020 unter der **Nr. 4010/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Nachbesserung und Konkretisierung des Nationalen Energie- und Klimaplans (NEKP) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Ist der aktuelle Nationale Energie- und Klimaplan Ihrer Meinung nach ausreichend um die bisherigen europäischen Zielsetzungen in den Bereichen Emissionsreduktion, Erneuerbare Energien und Energieeffizienz zu erreichen?
 - a. Wenn nein, welche Bereiche des NEKP gehören Ihrer Ansicht nach verbessert oder konkretisiert?
 - b. Wenn nein, warum wurde der NEKP noch nicht nachgebessert oder konkretisiert, wie im Regierungsübereinkommen angekündigt?

Der Nationale Energie- und Klimaplan (NEKP), der Ende 2019 noch unter der vorangegangenen Bundesregierung gemäß EU Verordnung über ein Governance-System für die Energieunion und den Klimaschutz an die Europäische Kommission übermittelt wurde, enthält zahlreiche wichtige Handlungssätze, an denen wir grundsätzlich festhalten möchten. Dazu zählen etwa das 100%-Erneuerbaren-Ziel für die Stromerzeugung, welches nun durch das Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz unmittelbar vor Abschluss steht, ebenso wie die in Arbeit befindliche Wärmestrategie oder auch der erforderliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wir müssen aber auch zur Kenntnis nehmen, dass der NEKP in der vorliegenden Fassung nicht ausreichend ist, um das Treibhausgas-Reduktionsziel von -36% gemäß geltender Effort Sharing-Verordnung der EU zu erreichen. Auch in Bezug auf das Energieeffizienzziel besteht weiterhin eine Lücke. Die im NEKP enthaltenen zusätzlichen Maßnahmen-Optionen gehen grundsätzlich in eine richtige Richtung. Das betrifft insbesondere die Notwendigkeit eines CO2-Preismechanismus, wie auch im Regierungsprogramm betont. Im Zuge dessen wird es auch erforderlich sein, beste-

hende klimakontraproduktive Subventionen – insbesondere im steuerlichen Bereich – abzubauen. Dazu laufen gegenwärtig die Vorbereitungen zwischen den zuständigen Ressorts – dem BMF und meinem Ressort.

Neben diesen neuen Maßnahmen muss auch das neue Zielsystem auf EU-Ebene im NEKP berücksichtigt werden. Die Europäische Kommission hat im September 2020 mit ihrer Mitteilung über einen neuen Klima-Zielplan für 2030 eine deutliche Ambitionssteigerung auf mindestens -55% gegenüber 1990 vorgeschlagen (bislang -40%). Auf dieses Ziel einigte sich der Europäische Rat, der am 10. und 11. Dezember 2020 stattfand und im Juni 2021 wird die Kommission neuen Legislativvorschläge vorlegen. Daraus ergeben sich natürlich auch gravierende Konsequenzen für die einzelnen Mitgliedstaaten, die in der Überarbeitung der NEKPs zu berücksichtigen sein werden. Sobald diese Konsequenzen klar sind, kann auch mit der Überarbeitung des NEKP gestartet werden.

Zu Frage 2:

- *Die Regierung hat sich im NEKP verpflichtet, die Erfüllung der Effort-Sharing-Ziele von derzeit minus 36% im Non-ETS-Bereich zu sichern. Laut Evaluierung der Europäischen Kommission würde dieses Ziel jedoch um 9% verfehlt werden. Was ist der Grund für diese Verfehlung?*

Basierend auf den Maßnahmen des NEKP wurde vom Umweltbundesamt eine modellgestützte Wirkungsfolgenabschätzung (Szenario „mit zusätzlichen Maßnahmen“) vorgenommen, die gezeigt hat, dass eine Zielerreichung in Höhe von -36% bis 2030 mit dem von der vorangegangenen Bundesregierung akkordierten Maßnahmenpaket nicht möglich ist. Im Verkehrsbereich wurden in der Vergangenheit zweifellos zu wenige Maßnahmen ergriffen, an einer Trendumkehr arbeitet mein Ressort mit Nachdruck. Durch die bisherige Strategie zur Steigerung der E-Mobilität sowie zum Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel lassen sich die Emissionen zwar durchaus senken, aber nicht so sehr, wie es nötig ist. Ein wesentlicher Grund ist hier die weiterhin große Preisdifferenz bei Kraftstoffen zwischen Inland und dem benachbarten Ausland. Insofern ist der Hinweis auf die zusätzlichen Maßnahmenoptionen im NEKP – CO₂-Preissignal und Abbau klimakontraproduktiver Subventionen – überaus bedeutsam. Aber auch in anderen Sektoren müssten durchaus noch weitere Anstrengungen unternommen werden, wie insbesondere auch in der Landwirtschaft sowie in Bezug auf Energieeffizienz in Gebäuden und Industrie.

Zu Frage 3:

- *Im Regierungsübereinkommen wird eine „unabhängige und wissenschaftlich fundierte Wirkungsfolgenabschätzung, welche die Zielerreichung belegt“ als Voraussetzung für den Beschluss den NEKP gefordert. Gibt es diese Wirkungsfolgenabschätzung bereits?*
 - a. *Wenn ja, was ist das Ergebnis der Wirkungsfolgenabschätzung?*
 - b. *Wenn nein, bis wann ist diese Wirkungsfolgenabschätzungen geplant?*

Zunächst wird die Überarbeitung des NEKP unter Berücksichtigung neuer Maßnahmen der Bundesregierung und unter Einbeziehung eines neuen 2030-Ziels für Österreich, das auch mit der angestrebten Klimaneutralität bis 2040 in Einklang stehen soll, erfolgen. Auf dieser Grundlage werden wir eine solche unabhängige und wissenschaftlich fundierte Wirkungsfolgenabschätzung vornehmen und im Anschluss daran gegebenenfalls noch weitere Anpassungen im Instrumenten-Mix vornehmen, wobei auch Maßnahmen zu berücksichtigen sein werden, die sich in den nächsten Jahren auf EU-Ebene weiter konkretisieren werden.

Zu Frage 4:

- *Im Regierungsübereinkommen wird festgelegt, dass der NEKP einen ausreichenden DetAILierunggrad von Maßnahmen, Verantwortlichkeiten und einen Finanzierungsplan für die Gesamtheit der Maßnahmen darlegen soll. Ist das im aktuellen NEKP der Fall?*

Der NEKP wird diesen Anforderungen derzeit nur teilweise gerecht. Die Maßnahmen sind durchwegs – jedoch nicht einheitlich – detailliert beschrieben. Die Verantwortlichkeit ist jedoch nur teilweise dokumentiert (was jedoch im Detail von der Governance-Verordnung auch nicht verlangt ist). Ein Finanzierungsplan ist im Kapitel 5.3 des NEKP enthalten, wobei jedoch nicht ausgewiesen wird, wie sich ein öffentlicher Förderungsbedarf auf die einzelnen Gebietskörperschaften aufteilen soll. Dazu gibt es also eindeutig noch Nachbesserungsbedarf.

Zu Frage 5:

- *Wird bereits an einem neuen NEKP gearbeitet?*

Derzeit laufen die Arbeiten zur effektiven Umsetzung des NEKP sowie zur Vorbereitung zusätzlicher Politik-Optionen, wie insbesondere den CO₂-Preis. Eine konkrete Überarbeitung des Plans wird in Angriff genommen, sobald zusätzliche Maßnahmen und eine neue Zielarchitektur für 2030 auf dem Tisch liegen.

Zu Frage 6:

- *Bis wann ist die Fertigstellung eines neuen, im Sinne des Regierungsprogrammes aktualisierten, NEKP geplant?*

Bis spätestens Juni 2023 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, gemäß Governance-Verordnung eine Überarbeitung ihrer Pläne im Entwurf vorzulegen. Eine frühere Fertigstellung eines neuen österreichischen Plans ist nicht ausgeschlossen, letztlich ist es aber wichtiger, neue Maßnahmen und Zielsetzungen in die Überarbeitung einarbeiten zu können.

Zu Frage 7:

- *An welchen Zielen wird sich der neue NEKP orientieren?*
- An den bisherigen EU-Zielen bis 2030?*
 - An den aktualisierten EU-Zielen bis 2030?*
 - Am nationalen Ziel der Klimaneutralität bis 2040?*

Ein neuer NEKP wird sich an aktualisierten EU-Zielen bis 2030 sowie am nationalen Ziel der Klimaneutralität bis 2040 orientieren.

Zu Frage 8:

- *Es wird kritisiert, dass es bisher noch keine Liste mit klimaschädlichen Subventionen gibt. Warum gibt es bisher keine umfassende Liste klimaschädlicher Subventionen aller Sektoren?*

Im österreichischen NEKP ist als wesentlicher Hebel zur Transformation des Energiesystems auch die sektorale Identifikation und der stufenweise Abbau klimakontraproduktiver Anreize und Subventionen festgelegt. Der interministerielle Prozess zur Identifikation und dem stufenweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen wird unter der Leitung des BMF und im Einvernehmen mit relevanten Bundesministerien geführt. Bis zur Fortsetzung dieses Prozesses wird das BMK an jenen Sektoren weiterarbeiten, die im eigenen Zuständigkeitsbereich liegen, und entsprechende umweltschädliche Förderungen identifizieren.

Zu Frage 9:

- *Bis wann ist mit einer Auflistung aller klimaschädlichen Subventionen zu rechnen?*

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 überprüft. Die zu führende Diskussion zur Reform dieser Maßnahmen wird im Rahmen der Task Force abgehandelt. 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 10:

- *Wird diese Liste auch „Kompensationsmechanismen“ enthalten, „um soziale oder auch wirtschaftliche Härten durch den Wegfall der Subvention abzufedern“, wie es das WIFO fordert?*
- a. Wenn nein, werden solchen Kompensationsmechanismen erarbeitet, bevor es zu Änderungen kommt?*

Im Regierungsprogramm wurde vereinbart, mit dem zweiten Schritt der ökosozialen Steuerreform aufkommensneutral klimaschädliche Emissionen wirksam zu bepreisen und Unternehmen sowie Private sektorale zu entlasten. Hier soll die Berücksichtigung von vorhandenen Umstiegsmöglichkeiten, sektorale Auswirkungen, regionalen Unterschieden der Lebensverhältnisse und eine soziale Abfederung bei gleichzeitiger Wahrung des CO₂-Lenkungseffektes sichergestellt werden.

Leonore Gewessler, BA

