

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: 2021-0.048.246

20. März 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 20. Jänner 2021 unter der **Nr. 5078/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Steuervorteil von Diesel betrug laut VCÖ 2020 fast 600 Mio. Euro gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Gibt es seitens Ihres Ministeriums Statistiken oder Berechnungen, die den Steuervorteil von Diesel dokumentieren?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Ergebnisse?*
- *Wenn ja, wie hoch war der Steuervorteil von Diesel in den letzten drei Jahren?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Erfassung von Steuereinnahmen und damit auch die Erträge aus den Einnahmen durch die Mineralölsteuer liegen in der Zuständigkeit des BMF. Demgemäß können auch diesbezügliche präzise Analysen zu eventuellen Steuervorteilen in erster Linie vom BMF erstellt werden.

Generell kann aber angemerkt werden, dass Österreich eines der Länder mit den niedrigsten Kraftstoffpreisen in der EU ist. Die Steuersätze liegen in den Ländern mit vergleichbar hoher Wirtschaftsleistung meist deutlich über dem Niveau Österreichs.

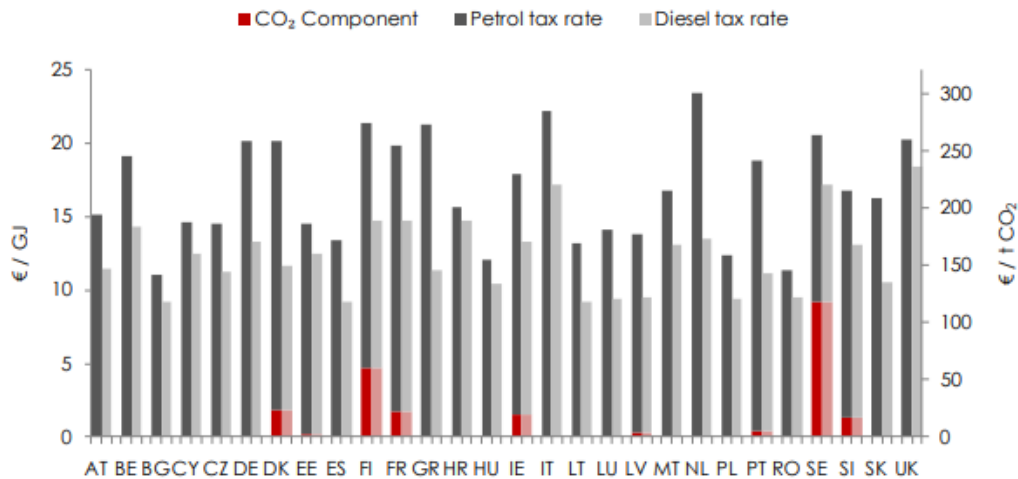
In einer WIFO-Studie (WIFO(2018)), wurde folgende Grafik auf Basis der Daten der Europäischen Kommission¹ erstellt. Die Grafik in Abbildung 1 bezieht sich auf das Jahr 2017 und bildet

¹ https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/weekly-oil-bulletin_en; letzter Zugriff am 4.02.2021. Unter der Rubrik „Prices over time“- werden im Excel-Format im Tabellenblatt „Excise-Duties Comparison“, die Steuersätze für Diesel und Benzin für alle EU Mitgliedstaaten im Zeitverlauf ausgewiesen.

die Steuersätze auf Diesel und Benzin für alle EU-Mitgliedsländer ab. Mit hellgrauer Farbe ist der Steuersatz für Diesel dargestellt, im Beobachtungszeitraum 2017 lagen die Steuersätze für Diesel in 14 Ländern über jenen in Österreich.

Abbildung 1: Benzin- und Dieselsteuersätze in den EU Mitgliedstaaten, Jänner 2017 (WIFO, 2018)

Figure 1. Petrol and diesel tax rates in EU Member States as of January 2017



Source: Own calculations based on the EC Excise Duty Tables January 2017.

Zu den Fragen 5 bis 7:

- Können Sie als zuständige Ministerin die vom Verkehrsclub Österreich (VCÖ) getroffenen Berechnungen bzw. Aussagen bestätigen?
- Wenn ja, warum?
- Wenn nein, warum nicht?

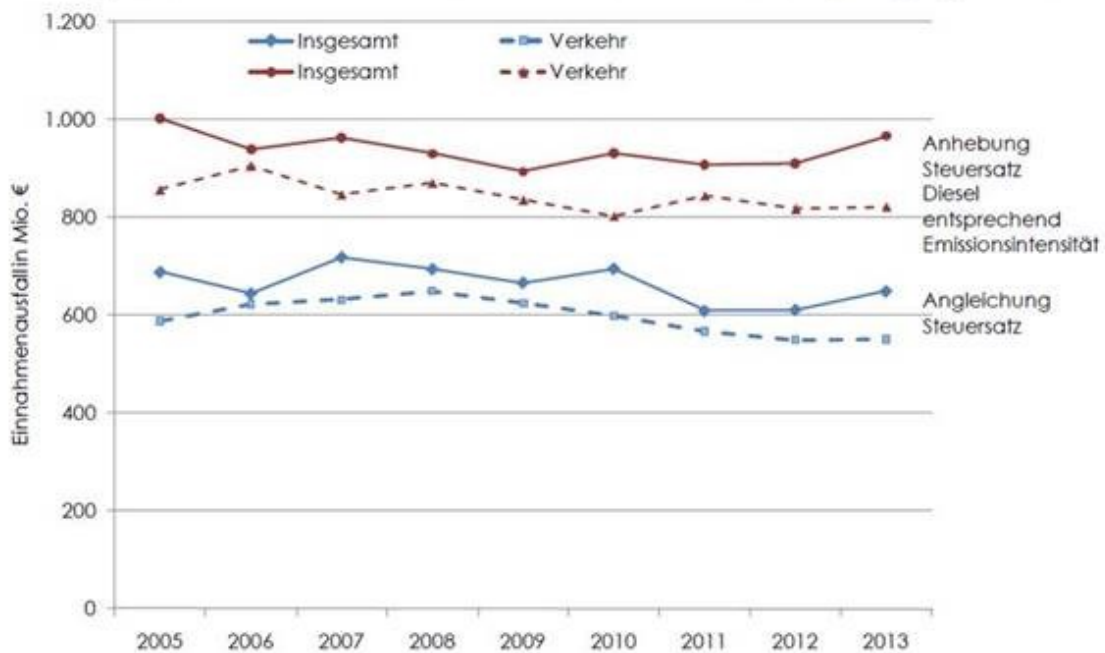
Seit dem Jahr 2011 betragen die Mineralölsteuersätze € 0,515 je Liter Benzin und € 0,425 je Liter Diesel. In Abhängigkeit von Biokraftstoffanteil und Schwefelgehalt wird aktuell Dieselmotorkraftstoff in Österreich mit € 0,397 besteuert, Benzinkraftstoff mit € 0,482. Die Differenz beträgt seitdem folglich **8,5 Cent je Liter**.

In WIFO (2016) wird ein Subventionsvolumen von **€ 640 Mio. p.a. im Durchschnitt von 2010 bis 2013 angegeben**, bei Berücksichtigung des gesamten Dieserverbrauchs (nicht nur verkehrsbedingt) und der Angleichung der Steuersätze.

Wird nur der verkehrsbedingte Verbrauch betrachtet, so verringert sich das Volumen um ca. € 75 Mio. Verwendet man als Berechnungsmaßstab einen höheren Dieselsteuersatz, der die Emissionsintensität je Liter berücksichtigt, würde sich laut Berechnungen des WIFO das Subventionsvolumen für den gesamten Dieserverbrauch auf € 928 Mio. (bzw. € 821 Mio. nur für den Verkehr) erhöhen. Mayr und Müllbacher (2016) halten die Höhe der Mehreinnahmen durch eine Angleichung des Steuersatzes auf Diesel in WIFO (2016) aufgrund des Wegfalls des Kraftstoffexports in Fahrzeugtanks („Tanktourismus“) allerdings für überschätzt.

Abbildung 2: Steuerliche Mindereinnahmen auf Grund der Steuerbegünstigung Diesel (WIFO, 2016).

Abbildung 12: Steuerliche Mindereinnahmen auf Grund der Steuerbegünstigung Diesel



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Literaturquellen:

WIFO (2016): Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A. (2016), „Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr“, *WIFO-Monographien*, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien.

http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=58641&mime_type=application/pdf.

WIFO (2018): Kettner-Marx C., Kletzan-Slamanig, D., „Energy and Carbon Taxes in the EU“, *WIFO-Monographien*, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien.

https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=60972&mime_type=application/pdf.

Mayr, G., Müllbacher, S. (2016), „Die Grenzen einer ökologischen Steuerreform: Wie realistisch ist das in den Medien kursierende Volumen?“ *Steuer- und Wirtschaftskartei (SWK)*, Heft 10/2016, S. 547-550.

OECD (2013), „Verzeichnis der geschätzten steuerfinanzierten Hilfen und Ausgaben für fossile Brennstoffe - Factsheet Österreich“, http://www.oecd.org/site/tadffss/AUSTRIA_DE.pdf.

Umweltdachverband (2014), „Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich“, *UWD-Working Paper*, Wien.

<http://www.umweltdachverband.at/assets/Umweltdachverband/Publikationen/Eigene-Publikationen/2014-Hintergrundpapier-Umweltschaedliche-Subventionen.pdf>.

Zu den Fragen 8 bis 11:

- *Setzen Sie sich als zuständige Ministerin dafür ein, die Steuerbegünstigung auf Diesel abzuschaffen?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Abschaffung zu rechnen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Im Regierungsprogramm ist vereinbart, dass mit dem zweiten Schritt der ökosozialen Steuerreform aufkommensneutral klimaschädliche Emissionen wirksam bepreist und Unternehmen sowie Private sektoral entlastet werden sollen. Dieser Schritt erfolgt 2022. Dazu wurde von der Bundesregierung im Februar 2020 eine „Task Force ökosoziale Steuerreform“ unter der

gemeinsamen Leitung des BMK und des BMF eingerichtet. Der von der Task Force zu erarbeitende Umsetzungsfahrplan orientiert sich an folgenden Punkten:

- Erarbeitung des effizientesten ökonomischen Instrumentes zur schrittweisen Herstellung von Kostenwahrheit bei den CO₂-Emissionen in den Sektoren, die nicht dem EU ETS unterworfen sind, z.B. durch CO₂-Bepreisung über bestehende Abgaben oder ein nationales Emissionshandelssystem
- Ermittlung der volkswirtschaftlichen Kosten von CO₂-Emissionen als Referenzwert für Kostenwahrheit
- Erarbeitung eines Implementierungspfades inklusive konkreter Maßnahmen zur Herstellung von Kostenwahrheit für CO₂-Emissionen, die klare Lenkungseffekte haben, Planbarkeit sicherstellen, und die Erreichung der Pariser Klimaziele ermöglichen
- Ausarbeitung sektoral differenzierter Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen und Private, um sicherzustellen, dass es keine Mehrbelastungen für die Wirtschaft und für Private gibt, unter Berücksichtigung vorhandener Umstiegsmöglichkeiten, sektoraler Auswirkungen, regionaler Unterschiede der Lebensverhältnisse und sozialer Abfederung bei gleichzeitiger Wahrung des CO₂-Lenkungseffektes
- Schaffung von Wahlmöglichkeiten und Anreizen für den Umstieg für Unternehmen und Private
- Die Task Force berücksichtigt europäische Entwicklungen und jene in den Nachbarländern bei der Entwicklung der geplanten nationalen Maßnahmen. Nationale Maßnahmen sind dabei so auf Instrumente auf der europäischen Ebene abzustimmen, dass durch Anrechenbarkeit Doppelbepreisungen ausgeschlossen sind.

Im Zusammenhang mit der zweiten Stufe der Steuerreform wird auch über die Art und Höhe der Besteuerung von fossilen Kraftstoffen diskutiert werden. Die fachlichen Arbeiten an der zweiten Stufe der Steuerreform haben seitens des BMK bereits begonnen. Die Umsetzung der „CO₂-Bepreisung“ wird gemäß Regierungsprogramm für 2022 angestrebt.

Bereits umgesetzt ist die Abschaffung der Steuerbegünstigung von Unternehmern aus Drittländern: Im Sinne des Einsatzes gegen den Tanktourismus und den LKW-Schwerverkehr, der eine massive Belastung der österreichischen Bevölkerung und der heimischen CO₂-Bilanz darstellt, wird die Möglichkeit der Erstattung von Vorsteuerbeträgen, die auf den Bezug von Kraftstoffen entfallen, für Unternehmer_innen aus Drittländern ausgeschlossen (vgl. § 3a (2) der Verordnung des Bundesministers für Finanzen, mit der ein eigenes Verfahren für die Erstattung der abziehbaren Vorsteuern an ausländische Unternehmer geschaffen wird: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10004977>).

Zu den Fragen 12 bis 14:

- *Werden Sie sich als zuständige Ministerin beim Finanzminister dafür einsetzen, damit es in nächster Zeit zu einer neuen Erhöhung der Mineralölsteuer kommt?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann?*

Die Bundesregierung hat gemäß Regierungsprogramm die „Taskforce ökosoziale Steuerreform“ unter der gemeinsamen Leitung des BMK und des BMF eingerichtet. Im Rahmen der

Taskforce wird auch die Art und Höhe der Besteuerung von fossilen Kraftstoffen diskutiert werden.

Zu Frage 15:

- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Forderungen Ihrerseits?*

Generell soll im Rahmen der Mobilitätswende klimafreundliches Verhalten günstiger werden, während ökologisch-problematische Optionen angemessen bepreist werden sollen. Bei der Ausgestaltung solcher Maßnahmen muss auf mögliche unerwünschte soziale Effekte Rücksicht genommen werden. Für Unterstützung zur Inanspruchnahme von Umstiegsmöglichkeiten beispielsweise auf den Öffentlichen Verkehr oder emissionsfreie Fahrzeuge soll seitens der öffentlichen Hand gesorgt werden.

Zu den Fragen 16 bis 20:

- *Gibt oder gab es im Hintergrund bereits mit weiteren Regierungsmitgliedern Beratungen, die Mineralölsteuer zu erhöhen oder die steuerliche Begünstigung auf Diesel abzuschaffen?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Zwischenergebnisse bzw. Forderungen?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, wer ist bzw. war bisher an den Beratungen beteiligt?*

Seitens des BMK laufen die Arbeiten zur 2. Stufe der Steuerreform im Rahmen der „Taskforce ökosoziale Steuerreform“ unter der gemeinsamen Leitung des BMK und des BMF.

Zu den Fragen 21 bis 24:

- *Wird es bei einer möglichen Abschaffung der Steuerbegünstigung auf Diesel Maßnahmen geben bzw. werden Maßnahmen Ihrerseits gefordert, um die Mehrbelastungen für Private, Landwirte oder Unternehmer abfedern zu können?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Maßnahmen Ihrerseits?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Bei Maßnahmen im Bereich der ökologischen Steuerreform soll die soziale Verträglichkeit durch die Gesamtheit aller Maßnahmen unterstützt werden. Dazu ist im Regierungsprogramm 2020-2024 festgehalten:

„Ausarbeitung sektoral differenzierter Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen und Private, um sicherzustellen, dass es keine Mehrbelastungen für die Wirtschaft und für Private gibt, unter Berücksichtigung vorhandener Umstiegsmöglichkeiten, sektoraler Auswirkungen, regionaler Unterschiede der Lebensverhältnisse und sozialer Abfederung bei gleichzeitiger Wahrung des CO₂-Lenkungseffekts.

(...)

Schaffung von Wahlmöglichkeiten und Anreizen für den Umstieg für Unternehmen und Private.“

Zu den Fragen 25 bis 28:

- *Ist es seitens Ihres Ministeriums angedacht bzw. wird es seitens Ihres Ministeriums gefordert, den Verkauf von Fahrzeugen mit fossilen Antriebsformen auf kurze oder lange Zeit zu verbieten?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann ist mit einem Verbot zu rechnen?*
- *Wenn ja, aus welchen konkreten Gründen?*

Die Österreichische Bundesregierung hat mit dem Erreichen der Klimaneutralität im Jahr 2040 ein sehr ambitioniertes Ziel gesetzt. Das bedeutet, dass auch der Verkehrssektor bis zum Jahr 2040 schrittweise dekarbonisiert werden wird und damit ohne fossile Kraftstoffe auskommen wird.

Im Bereich der Antriebstechnologien ist dazu insbesondere ein Umstieg auf emissionsfreie Antriebe, allen voran Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien erforderlich. Dieser Umstieg wird auch von anderen (europäischen) Staaten und den unterschiedlichen Autoherstellern umfassend vorangetrieben.

So planen - neben Norwegen im Jahr 2025 - Dänemark, Großbritannien, Irland, Slowenien, Island, Schweden und die Niederlande im Jahr 2030, laut hochrangigen Politikern auch Deutschland im Jahr 2035 sowie Spanien und Frankreich im Jahr 2040 den Einsatz von fossilen Motoren in Autos zu verbieten.

Auch haben Hersteller wie Volvo, Audi, Daimler, General Motors, Jaguar und Ford konkrete Ausstiegszeitpunkte aus dem Verbrennungsmotor bekanntgegeben und diese teilweise bereits nochmals vorgezogen.

Aus heutiger Sicht sollte daher vor allem bei den Neufahrzeugen über Anreize und Regulierungen nachgedacht werden. Dies sollte im Idealfall durch entsprechende rechtliche Grundlagen bereits auf europäischer Ebene vorbereitet werden.

Österreich hat dazu beim Verkehrs-Rat am 8.12.2020 eine Festlegung auf ein europaweites Auslaufdatum für den Verkauf von neuen fossil betriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen als sinnvoll bezeichnet. Eine solche unionsweite Beschränkung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen würde nicht nur gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Mitgliedstaaten schaffen, sondern auch für die europäische Automobilindustrie im globalen Wettbewerb, da diesbezügliche Beschränkungen auch für Importfahrzeuge aus dem Ausland wirksam wären. Darüber hinaus wird ein dringend notwendiger Innovationsanreiz gesetzt, denn bereits heute sind beispielsweise auf knapp 50% der Exportmärkte der deutschen Autoindustrie Ausstiegsziele für den Verbrennungsmotor angekündigt.

Mit einem einheitlichen europäischen Zeitpunkt zum Ende des fossilen Motors in PKW erhalten nicht nur die europäischen Autohersteller und die Zulieferindustrie klare und stabile Rahmenbedingungen, sondern auch die Kund*innen Klarheit bei ihren Kaufentscheidungen.

Zuletzt haben sich deshalb mit einem gemeinsamen Schreiben an die Europäische Kommission neben Österreich auch Belgien, Dänemark, Estland, Irland, Litauen, Luxemburg, Malta und die Niederlande dafür ausgesprochen, dass die Europäische Kommission ein solches eindeutiges Datum im Einklang mit dem neuen Klimaziel der EU 2030 und der Klimaneutralität im Jahr 2050 vorschlagen solle.

Leonore Gewessler, BA

