

**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: 2021-0.368.054

16. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Walter Rauch und weitere Abgeordnete haben am 20. Mai 2021 unter der **Nr.6743/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Interview der Umweltministerin auf OE24.at gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 23:

- *Ist es gemäß Ihren Plänen zu erwarten, dass das Fahren mit Verbrennern unter dem Deckmantel der CO2-Bepreisung in den nächsten Jahren wesentlich teurer wird?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, wie lautet der Zeithorizont?*
- *Wenn ja, mit welchen Mehrbelastungen ist konkret zu rechnen?*
- *Wenn ja, für welche Zwecke werden die Mehreinnahmen dann konkret verwendet?*
- *Wann konkret ist die Einführung der CO2-Bepreisung geplant?*
- *Wie hoch wird der geplante CO2-Preis in Österreich sein bzw. wie stellt sich dieser konkret dar?*
- *In welcher Form soll klimafreundlichen Verhalten konkret begünstigt werden?*
- *Ist es Ihrerseits auszuschließen, dass durch die CO2-Bepreisung Menschen im ländlichen Raum aufgrund des Minderangebots öffentlicher Verkehrsmittel mit Mehrkosten rechnen müssen?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, welche Maßnahmen werden Ihrerseits gesetzt, um etwaige Mehrbelastungen abfedern zu können?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Werden Wirtschaftstreibende, die auf Diesel-PKW oder LKW setzen müssen, aufgrund der CO2-Bepreisung mit Mehrkosten rechnen müssen?*

- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wie hoch werden die Mehrkosten sein?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Fordern Sie als Umweltministerin nach wie vor die im Fernsehen angekündigte Erhöhung der Mineralölsteuer?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, wie lauten die konkreten Pläne Ihrerseits?*
- *Wenn ja, wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ein wesentlicher Hebel zur nachhaltigen Senkung der Treibhausgasemissionen ist die Einführung eines effektiven CO<sub>2</sub>-Preises. Dazu sind unterschiedliche Ausgestaltungen denkbar, wobei gerade für die Wirksamkeit nicht allein die absolute Höhe ausschlaggebend ist, sondern insbesondere auch die Begleit- und Kompensationsmaßnahmen. Dabei stehen Leistbarkeit, sozialer Ausgleich und auch direkte Anreize (u.a. Förderungen) für klimafreundliche Investitionen im Vordergrund, um klimafreundliches Verhalten (Rad- und Fußverkehr) und Technologien (E-Mobilität) zu unterstützen. Auch regulative Maßnahmen müssen eine Rolle spielen, etwa wenn es darum geht, langfristig den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf klimafreundliche Antriebsformen zu forcieren. Nur ein optimales Zusammenspiel verschiedener Instrumente kann sicherstellen, dass CO<sub>2</sub>-Preise wirksam sind und Akzeptanz finden. Nicht zuletzt ist auch die Entwicklung in den Nachbarländern relevant. Europaweit werden zunehmend CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme eingerichtet, was auch zu Preisdifferenzen bei Energieträgern führt und zu verstärktem Kraftstoffexport im Tank führt. Gemäß Regierungsprogramm ist der entschlossene Kampf gegen diesen Tanktourismus und LKW-Schwerverkehr aus dem Ausland wichtig und nationale Maßnahmen zu setzen.

Die letzte Mineralölsteueranhebung hat in Österreich 2011 stattgefunden (Diesel +5 Cent, Benzin +4 Cent/Liter). Seitdem sind die Mineralölsteuersätze nominal gleichgeblieben, also inflationsbereinigt in einem Zeitraum von 10 Jahren deutlich gesunken.

Das Regierungsprogramm sieht die Einführung eines effektiven CO<sub>2</sub>-Preissignals ab 2022 vor. Die Festlegung darin sieht einen aufkommensneutralen Mechanismus zur wirksamen Bepreisung von klimaschädlichen Emissionen vor. Mehreinnahmen sollen demnach für sektoral differenzierte Entlastungsmaßnahmen für Unternehmen und Private eingesetzt werden, um so Mehrkosten abzufedern und gleichzeitig einen CO<sub>2</sub>-Lenkungseffekt zu erzielen. Auf regionale Unterschiede sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Österreich ist hier gleichsam zu achten. An der konkreten Ausgestaltung wird derzeit auf Expert\*innenebene gearbeitet.

#### Zu den Fragen 24 bis 26:

- *Werden Sie sich als Umwelt- und Verkehrsministerin dafür einsetzen, dass künftig auch auf Fahrzeuge mit E-Fuels gesetzt wird?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Für die Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2040 muss unser künftiges Verkehrs- und Energiesystem auf erneuerbare Energien umgestellt werden. E-Fuels können zwar klimaneutral aus erneuerbaren Energien erzeugt werden, wie das Umweltbundesamt allerdings in der aktuellen Publikation „Die Ökobilanz von Personenkraftwagen - Bewertung alternativer An-

triebskonzepte hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktionspotential und Energieeinsparung<sup>1</sup> aufzeigt, ist der kumulierte Energieaufwand für die Herstellung von e-Fuels mit 100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen und CO<sub>2</sub> Gewinnung aus der Umgebungsluft, je nach Fahrzeugsegment um den Faktor 9 bis 12 höher als bei elektrisch angetriebenen Pkw.

Der Anspruch hoher Effizienz im Umgang mit dem knappen Gut der erneuerbaren Energien und wirtschaftliche Notwendigkeiten werden den breiten Einsatz von e-Fuels in Kraftfahrzeugen aus unserer Sicht auf jene Verkehrsmodi und Fahrzeugkategorien fokussieren, in denen batterieelektrische Antriebe oder brennstoffzellenbasierte Systeme in ihren Einsatzmöglichkeiten beschränkt sind, z.B. in Teilen des Schwerverkehrs und vor allem im Flugverkehr.

#### Zu den Fragen 27 bis 31:

- *Setzen Sie sich als Ministerin dafür ein, dass die Zulassung und der Betrieb der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in den nächsten Jahren verboten wird?*
- *Wenn ja, warum?*
- *Wenn ja, in welcher Form?*
- *Wenn ja, wann ist mit einem Verbot zu rechnen?*
- *Wenn nein, schließen Sie ein Verbot dennoch aus?*

Aufgrund der Vorgaben der EU-Typgenehmigungsvorschriften dürfen die Mitgliedstaaten nicht die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs untersagen, sofern das betreffende Fahrzeug der jeweiligen Richtlinie/Verordnung entspricht. In den vergangenen Monaten haben jedoch immer mehr europäische Länder ein konkretes Datum für diesen Umstieg genannt (Norwegen: 2025, Slowenien, Dänemark, Niederlande: 2030, Deutschland: 2035 etc.). Parallel dazu geben auch immer mehr Hersteller klare Umstiegsdaten bekannt. Dazu gehören Ford, Volvo, Audi, General Motors und viele weitere.

Aus diesem Grund habe ich die Europäische Kommission gemeinsam mit acht weiteren Umweltminister\*innen in einem Brief aufgefordert, im Rahmen des Fit for 55-Pakets ein passendes gesamteuropäisches Umstiegsdatum auf emissionsfreie Antriebe vorzulegen, um im Sinne von Klarheit und Planbarkeit für Unternehmen, deren Beschäftigte und die Konsument\*innen uneinheitliche Regelungen in Europa zu vermeiden. Die Kommission hat am 14. Juli das Paket vorgestellt; in der Verordnung zu den CO<sub>2</sub>-Flottenzielen für Hersteller\*innen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) wird eine CO<sub>2</sub>-Reduktion für Neufahrzeuge um 55% für Pkw und 50% für LNF bis 2030 vorgeschlagen. Für das Jahr 2035 schlägt die Kommission für beide Fahrzeugkategorien eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um 100% vor – also de facto ein Ende der Neuzulassung von PKW und LNF mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2035. Das ist ein wichtiger Meilenstein zur Erreichung des EU-Ziels der Klimaneutralität 2050. Da sich Österreich zum Ziel gesetzt hat, die Klimaneutralität bereits im Jahr 2040 zu erreichen, ist im Mobilitätsmasterplan 2030 das Ziel formuliert, dass in Österreich schon 2030 einhundert Prozent der neuzugelassenen PKW und leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei sind.

Leonore Gewessler, BA

---

1

[https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oekobilanz.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/zahlen/oekobilanz.html)!



