

**Wirkungsbereich der Bundesministerien für****Finanzen****Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft****Verkehr, Innovation und Technologie****Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung**

Der Bund nahm aus der MÖSt-Erhöhung 2007 und 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. Die Umsetzung des Ziels, diese Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ab 1. Juli 2007 für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte zu verwenden, war nicht ausreichend konkretisiert. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Konkrete Projekte konnten nicht vorgelegt werden.

Eine Evaluierung der tatsächlichen Mehreinnahmen fehlte ebenso wie die Festlegung konkreter Wirkungsziele und Steuerungsmaßnahmen zur Evaluierung der Zielerreichung.

**Kurzfassung****Prüfungsziel**

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es festzustellen, ob die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) entsprechend den politischen Willenserklärungen für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte verwendet wurden. Die Gebarungsüberprüfung war Teil des Prüfungsschwerpunkts „Wirkungsorientierung“. (TZ 1)

### Vorgaben bzw. Ziele zur Mittelverwendung

Die im März 2007 beschlossene Klimastrategie 2007 sah zusätzlich zur im Regierungsübereinkommen vorgesehenen Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter Benzin und 3 Cent je Liter Diesel eine weitere Erhöhung um 2 Cent je Liter vor. Entsprechend dieser Zielvorgaben der Klimastrategie 2007 wurden die Steuersätze für Benzin und Diesel mit dem Budgetbegleitgesetz 2007 ab 1. Juli 2007 um 3 bzw. 5 Cent je Liter erhöht. (TZ 3)

Das BMF stellte für die Erhöhung der MÖSt keine vertiefenden Betrachtungen zu Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage oder zu erwarteten bzw. angestrebten Lenkungseffekten an. Bei der Erhöhung standen vor allem die gesteigerten Einnahmen und weniger die Lenkungseffekte im Vordergrund. (TZ 3)

Gemäß Regierungsübereinkommen und Ministerratsbeschluss sollten mit den Mehreinnahmen eine Infrastrukturoffensive und klimarelevante Projekte finanziert werden. Weder ressortübergreifend noch ressortintern fanden sich konkrete quantifizierte Ziele, die mit den eingesetzten Mitteln erreicht werden sollten. Es fehlten konkrete Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungsziele, die mit dem Mitteleinsatz erreicht werden sollten. Die Ziele waren nicht auf einzelne Politikfelder herunter gebrochen und Indikatoren zur Messung waren nicht vorgesehen. Die Zielsetzung war damit zu abstrakt, um eine Zielerreichung evaluieren zu können. (TZ 4)

Eine politische Vereinbarung von Bund, Ländern und Gemeinden aus dem Jahr 2007 regelte die Verwendung der Länder- und Gemeindeanteile an den Mehreinnahmen aus der MÖSt. Auf Wunsch der Länder wurde unter anderem die Art der Mittelverwendung weniger konkret festgelegt, die Berichtspflichten entfielen und die Gültigkeit der Vereinbarung war bis zur nächsten Steuerreform befristet. Sie endete somit mit Inkrafttreten der Steuerreform 2009 nach nur eineinhalb Jahren Laufzeit. Danach konnten die Länder völlig frei über die Mehreinnahmen verfügen. (TZ 5)

### Einnahmen aus der MÖSt

Das BMF prognostizierte Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt in Höhe von 140 Mill. EUR für das Jahr 2007 und 440 Mill. EUR für das Jahr 2008. Die prognostizierten Mehreinnahmen sollten im Verhältnis 73 : 15 : 12 auf Bund, Länder und Gemeinden aufgeteilt werden. Der Bund sollte 418,39 Mill. EUR dieser Mehreinnahmen erhalten. (TZ 6)

Die tatsächlichen Mehreinnahmen beliefen sich 2007 und 2008 auf insgesamt 542,71 Mill. EUR. Sie erreichten im Jahr 2007 annähernd den prognostizierten Wert (- 4,32 Mill. EUR), im Jahr 2008 lagen sie um 32,97 Mill. EUR darunter. Das BMF führte keinen Soll/Ist-Vergleich der prognostizierten mit den tatsächlichen Mehreinnahmen durch. (TZ 7)

### Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

Für die Verwendung der prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR auf Bundesebene hatte der Gesetzgeber im Zuge der Erhöhung die grundsätzliche Zielrichtung vorgegeben. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme in den Bereichen Infrastruktur und Klimaschutz aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Auch im Rahmen der Gebarungüberprüfung konnten die überprüften Ressorts keine konkreten Projekte nennen. Außerdem war es dem BMF durch das fehlende Einnahmen-Controlling nicht möglich, den Einnahmefall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte auch die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen der MÖSt-Erhöhung finanziert werden sollten, finanzierbar bleiben. (TZ 8, 17)

Mangels konkreter Vorgaben bzw. mangelnder Controllingdaten des BMF untersuchte der RH die tatsächliche Verwendung des Bundesanteils. Er stellte Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte des Bundes zusammen, untersuchte sie auf inhaltliche Zusammenhänge mit der MÖSt-Erhöhung und betrachtete die Entwicklung der Mittelverwendung in diesen Bereichen. (TZ 8)

Tabelle 1: Mittelverwendung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte in den Jahren 2007 und 2008 auf Bundesebene

	2007	2008
	in Mill. EUR	
Eisenbahninfrastruktur	60,00	110,70
Klima- und Energiefonds	47,40	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00
<b>Summe</b>	<b>127,40</b>	<b>239,99</b>

Der RH konnte so von den prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR 367,39 Mill. EUR Infrastrukturprojekten bzw. klimarelevanten Projekten zuordnen. 2007 und 2008 wurden 170,7 Mill. EUR zusätzlich für Schieneninfrastrukturmaßnahmen und 146,69 Mill. EUR für den Klima- und Energiefonds verwendet. Bei der Erhöhung von Mitteln für das JI/CDM-Programm (Projekte mit anderen Staaten zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen) um 30 Mill. EUR bestand ein sachlicher Zusammenhang mit der MÖSt-Erhöhung. Bei der Erhöhung des Zusagerahmens für die Umweltförderung im In- und Ausland von 20 Mill. EUR bestand zwar kein zeitlicher, aber zumindest ein sachlicher Zusammenhang. (TZ 8 bis 17)

Tatsächlich nahm der Bund aus der MÖSt-Erhöhung 2007, 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. (TZ 17)

**Kenndaten zur Verwendung der Mehreinnahmen  
aus der Erhöhung der Mineralölsteuer**

<b>Grundlagen</b>	Budgetbegleitgesetz 2007, BGBl. I Nr. 24/2007 Politische Vereinbarung über die Verwendung der Mehreinnahmen der Länder und Gemeinden aus der Mineralölsteuererhöhung 2007 (MÖSt-Pakt) vom 5. Juli 2007 Bundesfinanzgesetz 2007, BGBl. I Nr. 22/2007 Bundesfinanzgesetz 2008, BGBl. I Nr. 23/2007 Klima- und Energiefondsgesetz, BGBl. I Nr. 40/2007 i.d.g.F. Umweltförderungsgesetz, BGBl. Nr. 185/1993 i.d.g.F. Mineralölsteuergesetz, BGBl. I Nr. 630/1994 i.d.g.F.			
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	in Mill. EUR			
Einnahmen MÖSt	3.565	3.553	3.689	3.894
<b>Mehreinnahmen MÖSt aus der Erhöhung 2007</b>				
Prognose BMF			140,0	440,0
tatsächliche Mehreinnahmen			135,7	407,0

**Prüfungsablauf und  
-gegenstand**

1 Der RH überprüfte von April bis Mai 2009 die Verwendung der Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) auf Ebene des Bundes. Ziel der Gebarungsüberprüfung war es festzustellen, ob die Mehreinnahmen entsprechend den politischen Willenserklärungen für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte verwendet wurden. Geprüft wurde die Gebarung der Jahre 2005 bis 2008. Der Schwerpunkt der Überprüfung lag beim BMF. Weitere Erhebungen fanden im BMLFUW und im BMVIT statt.

Die Gebarungsüberprüfung war Teil des Prüfungsschwerpunkts „Wirkungsorientierung“.

Zu dem im September 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMF im Dezember 2009 Stellung. Das BMVIT und das BMLFUW verzichteten auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete im Jänner 2010 seine Gegenäußerung.

## Gesetzliche Grundlagen

- 2 Die MÖSt war eine spezifische Verbrauchssteuer und nach der Umsatzsteuer, der Lohnsteuer und der Körperschaftssteuer die Bundesabgabe mit dem viertgrößten Aufkommen.

Das Mineralölsteuergesetz 1995 (BGBl. I Nr. 630/1994 i.d.g.F.) regelte die Steuersätze für sämtliche Mineralöle. Bei der Besteuerung der Treibstoffe wurde nach dem Anteil an Blei, Schwefel und biogenen Stoffen unterschieden.

Die Richtlinie 2003/96/EG des Rates zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom legte für Energieerzeugnisse und damit auch für Heiz- und Kraftstoffe die Mindeststeuerbeträge fest, die ab 1. Jänner 2004 von den Mitgliedstaaten einzuheben waren. Österreich lag bei der Treibstoffbesteuerung im europäischen Mittelfeld.

## Steuersätze

- 3.1 Im Ministerialentwurf zum Budgetbegleitgesetz, den das BMF im Februar 2007 zur Begutachtung aussandte, war in Umsetzung des Regierungsprogramms der XXIII. Gesetzgebungsperiode (i.d.F. Regierungsübereinkommen) eine Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter für Benzin und um 3 Cent je Liter für Diesel vorgesehen.

Der Ministerrat beschloss im März 2007 die „Anpassung der nationalen Klimastrategie zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008 bis 2012“ (Klimastrategie 2007). In diesem Zusammenhang vereinbarte der Ministerrat, abweichend vom Regierungsübereinkommen, die MÖSt um weitere 2 Cent, also um insgesamt 3 Cent je Liter für Benzin und um insgesamt 5 Cent je Liter für Diesel, anzuheben.

Die Erhöhung der MÖSt floss in die Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 ein. Die Steuersätze für Benzin und Diesel wurden somit mit der Novelle des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes ab 1. Juli 2007 um 3 bzw. 5 Cent je Liter erhöht.

- 3.2 Der RH stellte fest, dass das BMF für die Erhöhung der MÖSt keine vertieften Betrachtungen zur Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage oder zu erwarteten bzw. angestrebten Lenkungseffekten angestellt hatte. Zudem war die zusätzliche Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent im BMF nicht vorbereitet worden.

Der RH kam zur Ansicht, dass bei der Erhöhung der MÖSt vor allem die gesteigerten Einnahmen und weniger die Lenkungseffekte im Vordergrund standen. Vielmehr sollte die zusätzliche Erhöhung eine kurzfristige Finanzierung zusätzlicher klimarelevanter Maßnahmen ohne fundierte Berechnungsgrundlage und Darstellung der Auswirkungen ermöglichen.

Der RH empfahl, künftige Abgabenerhöhungen auf Lenkungswirkungen zu untersuchen und vor dem Hintergrund der erwarteten Wirkungen die Entwicklung des Abgabenaufkommens abzuschätzen.

**3.3** *Das BMF merkte an, dass der RH seine Ansicht, die Einnahmefunktion und weniger der Lenkungseffekt wäre im Vordergrund gestanden, nicht argumentierte. Bei derart simplen Steuererhöhungen ließen sich Einnahmefunktion und Lenkungseffekt auch nicht trennen. Zudem seien die Auswirkungen der MÖSt-Erhöpfung auf die Treibstoff-Absatzmenge bei der Schätzung durch die Einrechnung einer Preiselastizität berücksichtigt worden.*

**3.4** Dazu entgegnete der RH, dass seine Ansicht einerseits auf den Zielsetzungen des Regierungsübereinkommens – der Finanzierung einer Infrastrukturoffensive durch die MÖSt-Erhöpfung – und andererseits auf dem Fehlen von Abschätzungen zur Auswirkung der MÖSt-Erhöpfung um weitere 2 Cent durch den Ministerratsbeschluss vom März 2007 beruhte.

### Geplante Mittel- verwendung

**4.1** Das Regierungsübereinkommen sah neben einer Erhöhung der LKW-Maut eine Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter Benzin bzw. 3 Cent je Liter Diesel vor, um mit den Mehreinnahmen aus beiden Maßnahmen eine Infrastrukturoffensive zu finanzieren. Die Finanzierung keiner anderen geplanten Maßnahme war im Regierungsübereinkommen so konkret festgelegt.

Nachdem der Ministerrat mit der Klimastrategie 2007 gleichzeitig die Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent beschlossen hatte, wurden in die Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 als zusätzliches Ziel der MÖSt-Erhöpfung Mehreinnahmen zur Umsetzung der Klimastrategie aufgenommen.

Weder in ressortübergreifenden noch in ressortinternen Vereinbarungen fand sich die Festlegung konkreter, quantifizierter Ziele, die mit den eingesetzten Mitteln erreicht werden sollten. Auch fehlten konkrete Vorgaben, welche Maßnahmen im Rahmen der Infrastrukturoffensive unterstützt und im Rahmen welcher Programme klimarele-

## Geplante Mittelverwendung

vante Projekte realisiert werden sollten. Von einer gesetzlichen Zweckbindung der Mittel nahm der Gesetzgeber zur Wahrung der Flexibilität Abstand.

- 4.2** Der RH würdigte die politische Entscheidung zur Durchführung einer Infrastrukturoffensive und zur Setzung klimarelevanter Maßnahmen insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung der österreichischen Treibhausgasemissionen und der ambitionierten Ziele der österreichischen Klimastrategie. Nach Ansicht des RH bestand dringender Handlungsbedarf, Maßnahmen zur Emissionsenkung zu setzen.

Der RH teilte die Ansicht des BMF, dass eine gesetzliche Zweckbindung zu Ineffizienzen führen kann. Die Umsetzung politischer Willenserklärungen war seiner Ansicht nach auch auf anderem Weg möglich.

Allerdings erachtete der RH die Zielsetzung zur Umsetzung der Infrastrukturoffensive und der Klimastrategie als zu abstrakt, um die Zielerreichung evaluieren zu können. Er vermisste die Definition von konkreten Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungszielen, die mit dem Mitteleinsatz erreicht werden sollten. Ein Herunterbrechen des Globalziels auf einzelne Politikfelder fehlte. Auch waren keine Indikatoren definiert, mithilfe derer die Erreichung der Ziele gemessen werden konnte. Eine Evaluierung der Zielerreichung war nach Ansicht des RH nicht vorgesehen.

Weiters gab es keine Verknüpfung zwischen den politischen Zielen und der Verwaltungstätigkeit. Da sich die Bereiche Infrastruktur und Klimapolitik durch eine Vielzahl an Akteuren auszeichneten, wäre eine konkrete Aufgaben- und Maßnahmenzuordnung erforderlich gewesen.

Der RH empfahl, bei politischen Vorgaben die Ziele gemeinsam mit der Verwaltung so weit zu konkretisieren, dass die Zielerreichung nachverfolgt werden kann. Er empfahl die Definition von konkreten, quantifizierbaren Zielen und von Umsetzungsverantwortlichen. Weiters wäre für eine Evaluierung die Implementierung entsprechender Steuerungsmechanismen unabdingbar.

- 4.3** *Das BMF teilte mit, dass durch die zweite Etappe der Haushaltsrechtsreform die Prinzipien der Wirkungsorientierung inklusive konkreter Zieldefinitionen im Bundesbudget verankert seien. Des Weiteren werde derzeit vom federführenden Ressort BMLFUW ein Klimaschutzgesetz ausgearbeitet, welches Ziele und Umsetzungsverantwortliche benennen soll. Das BMF sei aktiv in die Ausarbeitung des Entwurfs involviert.*

**MÖSt-Pakt**

**5.1** Der Ministerrat beschloss die Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent unter der Voraussetzung, dass Bund und Länder eine politische Vereinbarung schließen, in der sich die Länder verpflichten, ihre Ertragsanteile aus der zusätzlichen MÖSt-Erhöpfung für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verwenden.

Ein erster Entwurf der Vereinbarung vom Juni 2007 sah eine Finanzierung von Maßnahmen für den ÖPNV, eine jährliche Berichtspflicht der Länder über die Mittelverwendung auf Landes- und Gemeindeebene an das BMF und keine Befristung der Vereinbarung vor. In den Verhandlungen zum Finanzausgleich Ende Juni 2007 äußerten die Länder zahlreiche Änderungswünsche:

- die Art der Mittelverwendung sollte weniger konkret festgelegt werden;
- sämtliche Berichtspflichten sollten entfallen;
- die Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöpfung sollten um die Mindereinnahmen aus der Senkung der KFZ-Steuer reduziert werden;
- im Paktum sollte sich auch der Bund zu einer entsprechenden Verwendung der Mehreinnahmen verpflichten, und
- die Gültigkeit des Paktums sollte bis zur nächsten Steuerreform befristet sein.

Die Änderungswünsche der Länder fanden zur Gänze Berücksichtigung. Demnach sollten Bund, Länder und Gemeinden die Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöpfung<sup>1)</sup> nunmehr für „Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes“ verwenden.

<sup>1)</sup> im Fall der Länder und Gemeinden reduziert um die Mindereinnahmen aus der Senkung der KFZ-Steuer

**5.2** Der RH stellte fest, dass die allgemeinere Zielsetzung im MÖSt-Pakt eine Nachverfolgung erschwerte, ob die politische Vorgabe und die Mittelverwendung im Sinne der Vereinbarung umgesetzt wurde. Er bemängelte, dass die jährlichen Berichtspflichten der Länder entfielen.

Mit Inkrafttreten der Steuerreform 2009 verlor die Vereinbarung zudem bereits nach nur eineinhalb Jahren Laufzeit ihre Gültigkeit. Dazu merkte der RH an, dass die Steuerreform 2009 den Finanzausgleich nicht berührte und auch keinerlei Ökologisierung des Steuersystems mit sich brachte, was eine Verknüpfung des MÖSt-Pakts mit der Steuerreform sachlich nicht rechtfertigte. Nach Ansicht des RH wären eine Verlängerung des MÖSt-Pakts oder der Abschluss einer neuen Vereinbarung erforderlich gewesen. Er empfahl, bei Befristungen eine Option für eine Verlängerung vorzusehen.

### Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

Prognose des BMF

- 6 In den Erläuterungen der Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 prognostizierte das BMF Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt in Höhe von 140 Mill. EUR für das Jahr 2007 und von 440 Mill. EUR für das Jahr 2008.

Die Einnahmen aus der MÖSt werden als gemeinschaftliche Bundesabgaben auf Bund, Länder und Gemeinden aufgeteilt. Die Aufteilung der prognostizierten Mehreinnahmen stellte sich entsprechend der für die Jahre 2007 und 2008 geltenden Finanzausgleichsgesetze und -verordnungen wie folgt dar:

Tabelle 2: Aufteilung der prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt auf die Gebietskörperschaften

	2007		2008	
	Anteil gemäß FAG 2005		Anteil gemäß FAG 2008	
	in %	in Mill. EUR	in %	in Mill. EUR
Bund	73,20	102,48	71,80	315,91
Länder	15,19	21,27	16,49	72,56
Gemeinden	11,61	16,25	11,71	51,53
<b>Mehreinnahmen gesamt</b>	<b>100,00</b>	<b>140,00</b>	<b>100,00</b>	<b>440,00</b>

Das BMF berechnete die Mehreinnahmen auf Basis des Mineralölverbrauchs des Jahres 2006 und des Veränderungstrends 2005/2006 unter Zugrundelegung einer Preiselastizität von  $-0,1$ .<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Die Preiselastizität der Nachfrage ist ein Maß dafür, welche relative Änderung der Nachfragemenge sich ergibt, wenn eine relative Preisänderung eintritt.

Die tatsächlichen Einnahmen aus der MÖSt entwickelten sich wie folgt:

**Tabelle 3: Tatsächliche Einnahmen aus der MÖSt**

	2005	2006	2007	2008
	in Mill. EUR			
Einnahmen laut BRA	3.565	3.553	3.689	3.894

Quelle: BMF

Tatsächliche Mehreinnahmen

**7.1** Das BMF führte keinen Soll/Ist-Vergleich der prognostizierten mit den tatsächlichen Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt durch. Berechnungen der tatsächlichen Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für die Jahre 2007 und 2008 waren nicht vorhanden. Diese waren nach Angaben des BMF nicht möglich, da die MÖSt-Einnahmen nur als Summenwert für alle Kraft- und Heizstoffarten vorlagen. Eine nach den Kraft- und Heizstoffarten getrennte Abfrage war erst mit der Einführung der elektronischen Verbrauchsteueranmeldung ab Juni 2009 möglich.

Der RH schätzte daher die Mehreinnahmen aus der MÖSt auf Basis der Mengen aus der Verbrauchsteuerstatistik und dem Mineralölsteuersatz pro Liter. Die Statistik enthielt den monatlichen Verbrauch der einzelnen Kraft- und Heizstoffarten.

**7.2** Ein Vergleich der vom RH näherungsweise berechneten tatsächlichen Mehreinnahmen mit den prognostizierten ergab folgendes Ergebnis:

**Tabelle 4: Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung**

	2007	2008
	in Mill. EUR	
prognostizierte Mehreinnahmen	140,00	440,00
<i>davon Bundesanteil</i>	102,48	315,91
tatsächliche Mehreinnahmen	135,68	407,03
<i>davon Bundesanteil</i>	99,32	292,24
Differenz	- 4,32	- 32,97
<i>davon Bundesanteil</i>	- 3,16	- 23,67

Quelle: BMF, Berechnung des RH

## Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

Die tatsächlichen Mehreinnahmen erreichten im Jahr 2007 annähernd den prognostizierten Wert, lagen im Jahr 2008 jedoch um rd. 33 Mill. EUR darunter. Der RH teilte die Ansicht des BMF, dass der Hauptgrund für die Mindereinnahmen aus der MÖSt im Jahr 2008 vor allem auf die überproportionale Erhöhung der Treibstoffpreise im Laufe des Jahres 2008 zurückzuführen war. (siehe TZ 18)

Nach Ansicht des RH wären die tatsächlich erzielten Einnahmen laufend zu beobachten und mit den prognostizierten Mehreinnahmen zu vergleichen, um die tatsächliche Wirkung der Steuererhöhung und die Ursachen von Abweichungen überprüfen zu können. Nur so kann bei Abweichungen auf Seite der Mittelverwendung gegengesteuert werden.

Zudem wäre eine Aufgliederung der Einnahmen aus der MÖSt nach den einzelnen Mineralöl-, Kraft- und Heizstoffarten erforderlich, um die Wirkung der Steuererhöhung – getrennt nach Treibstoffarten und nach Spreizung der Steuersätze aufgrund ökologischer Kriterien – überprüfen zu können.

Der RH empfahl, die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen im Sinne einer Wirkungsorientierung nicht nur zu prognostizieren, sondern auch im Nachhinein zu evaluieren.

**7.3** *Das BMF wies darauf hin, dass in eine ex-post-Evaluierung der Mehreinnahmen auch Faktoren einfließen würden, die in keinem Zusammenhang mit der Steuererhöhung stünden. Eine ex-post-Evaluierung der Aufkommenswirkung derartiger Steuererhöhungen sei dennoch sinnvoll. Sie sollte bei Vorhandensein entsprechender Ressourcen erwogen werden.*

## Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

### Allgemeines

**8.1** Der RH untersuchte im Rahmen der Gebarungüberprüfung die tatsächliche Verwendung des Bundesanteils an den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung.

Im Zuge der Erhöhung gab der Gesetzgeber die grundsätzliche Zielrichtung der Mittelverwendung vor. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme in den Bereichen Infrastruktur und Klimaschutz aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Auch im Rahmen der Gebarungüberprüfung nannten die überprüften Ressorts dem RH keine konkreten Projekte.

Außerdem war es dem BMF durch das fehlende Einnahmen–Controlling nicht möglich, den Einnahmefall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte auch die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen der MÖSt–Erhöhung finanziert werden sollten, finanzierbar bleiben.

- 8.2** Mangels konkreter Ziel– und Maßnahmendefinition leitete der RH auf Basis von vorangegangenen Gebarungüberprüfungen<sup>1)</sup>, der Vorschläge in den Bundesfinanzgesetzen und in Diskussion mit Vertretern des BMF Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte des Bundes ab, untersuchte sie hinsichtlich bestehender Zusammenhänge mit der MÖSt–Erhöhung und betrachtete die Mittelverwendung in diesen Bereichen in den Jahren 2005 bis 2008. Zur Auswahl der Maßnahmen und Programme hielt der RH auch Rücksprache mit Vertretern des BMLFUW und des BMVIT.

<sup>1)</sup> insbesondere „Umsetzung der Klimastrategie Österreichs auf Ebene des Bundes“, Reihe Bund 2008/11

## Infrastruktur

- 9.1** Das Regierungsübereinkommen vom Jänner 2007 enthielt die klare Absichtserklärung, die MÖSt zur Finanzierung der Infrastrukturoffensive um 1 Cent pro Liter für Benzin und um 3 Cent pro Liter für Diesel anzuheben. Der Ministerrat beschloss im März 2007 den ÖBB–Rahmenplan und das ASFINAG–Bauprogramm 2007–2012. Diese Infrastrukturoffensive war laut Ministerratsvortrag zum Teil aus der MÖSt–Erhöhung zu finanzieren.

Bei der Erstellung des Doppelbudgets für die Jahre 2007 und 2008 setzte das BMF im Jänner 2007 in den budgetären Eckdaten für das Budgetkapitel 65 „Verkehr, Innovation und Technologie“ zusätzliche Ausgaben für die Infrastrukturoffensive in Höhe von 60 Mill. EUR für 2007 und 120 Mill. EUR für 2008 an. Dies fand seinen Niederschlag in entsprechenden Überschreitungsermächtigungen für Zahlungen an die ÖBB und/oder die ASFINAG in den Bundesfinanzgesetzen 2007 und 2008. Damit standen die Mittel aus der Erhöhung der MÖSt sowohl für Zwecke der ÖBB als auch der ASFINAG zur Verfügung.

- 9.2** Nach Ansicht des RH bestand ein zeitlicher und sachlicher Zusammenhang zwischen der Erhöhung der MÖSt und der Verwendung dieser Einnahmen zum Zweck der „Finanzierung der Infrastrukturoffensive“.

## Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

- 10.1** Die budgetierten und tatsächlichen Ausgaben für die Infrastrukturoffensive entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 5: Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehrausgaben  
Infrastruktur

	2007	2008
	in Mill. EUR	
veranschlagte Mehrausgaben	60,00	120,00
tatsächliche Mehrausgaben	60,00	110,67
Differenz	0,00	9,33

Die Mehrausgaben wurden in beiden Jahren zur Gänze für die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur verwendet. Eine Verbindung der Mehreinnahmen zu Ausgaben der ASFINAG konnte nicht hergestellt werden.

Das BMF führte die nicht verbrauchten Mittel des Jahres 2008 entsprechend einer Ermächtigung im Bundesfinanzgesetz 2008 einer besonderen Rücklage für Infrastruktur zu. Diese kann in den Folgejahren für Maßnahmen der Infrastrukturoffensive verwendet werden.

- 10.2** Der Bund verwendete 2007 sämtliche budgetierten Mehrausgaben zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur, im Jahr 2008 verblieben rd. 9,3 Mill. EUR. Diese sollten, ebenso wie die Mehreinnahmen aus der MÖSt in den Folgejahren, nach Ansicht des RH zur Finanzierung der Infrastrukturoffensive in Anspruch genommen werden.
- 10.3** *Das BMF wies darauf hin, dass die nicht verbrauchten Mittel im Bundesvoranschlag 2009 in die Untergliederungsrücklage übertragen worden seien und weiterhin ausschließlich zur Infrastrukturfinanzierung zu verwenden seien. Der Zeitpunkt der Mittelverwendung sei vom BMVIT festzulegen.*

## Klimarelevante Projekte

### Klima- und Energiefonds

- 11.1** Bereits das Regierungsübereinkommen sah die Schaffung eines Klima- und Energiefonds vor. Der Fonds sollte einen Beitrag zur Verwirklichung einer nachhaltigen Energieversorgung sowie zur Umsetzung der Klimastrategie leisten. Das Klima- und Energiefondsgesetz trat im Juli 2007 in Kraft.

In ihrem Schreiben vom April 2007 an die Landeshauptleute sowie den Städte- und den Gemeindebund, mit dem die Verhandlungen zum MÖSt-Pakt eingeleitet wurden, wiesen der Bundeskanzler und der Bundesminister für Finanzen darauf hin, dass auf Bundesebene 2 Cent je Liter aus der MÖSt für die Dotierung des Klima- und Energiefonds eingesetzt würden.

**11.2** Die für die Administration des Fonds aufgewendeten und für die Förderprogramme vergebenen Mittel können nach Ansicht des RH jedenfalls den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden.

**12.1** Das Klima- und Energiefondsgesetz regelte u.a. die Finanzierung des Fonds: im Jahr 2007 sollten 50 Mill. EUR, im Jahr 2008 150 Mill. EUR durch Zuweisung von zusätzlichen Mitteln aus dem Bundeshaushalt an den Fonds fließen.

Die Bundesfinanzgesetze 2007 und 2008 sahen eine Überschreitungs-ermächtigung für den Bundesminister für Finanzen bis zu maximal 50 Mill. EUR bzw. 150 Mill. EUR für den Klima- und Energiefonds vor. Die Ermächtigungen wurden zur Gänze genutzt und die Mittel standen dem Klima- und Energiefonds zur Verfügung.

Aus diesen Mitteln tätigte der Fonds folgende Ausgaben:

Tabelle 6: Förderzusagen des Klima- und Energiefonds  
in den Jahren 2007 und 2008

	2007	2008 <sup>1)</sup>
	in Mill. EUR	
zur Verfügung stehende Mittel	50,00	150,00
Projektzusagen <sup>2)</sup>	47,40	99,29
Zahlungen <sup>2)3)</sup>	18,23	15,72

<sup>1)</sup> Stand Februar 2009

<sup>2)</sup> inkl. administrativem Aufwand

<sup>3)</sup> gemäß BRA

## Klimarelevante Projekte

Das BMF führte in beiden Jahren die nicht ausgezahlten Mittel in der Höhe von rd. 31,8 bzw. 134,3 Mill. EUR besonderen Rücklagen zugunsten des Klima- und Energiefonds zu.

**12.2** Da der Klima- und Energiefonds erst im Jahr 2007 seine Tätigkeit aufnahm, können seine Verwaltungskosten und die von ihm getätigten Förderzusagen als klimarelevante Mehrausgaben angesetzt und den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden. Die der besonderen Rücklage zugeflossenen Mittel sollten in den Folgejahren zur Finanzierung klimarelevanter Projekte in Anspruch genommen werden.

**12.3** *Das BMF wies darauf hin, dass es nicht Mitglied des entscheidungskompetenten Präsidiums des Klima- und Energiefonds sei. Es könne daher nur über die Einvernehmenspflicht zu den Förderrichtlinien Einfluss auf die Programmgestaltung des Fonds ausüben. Seine Haltung zeige jedoch eine klare Präferenz für klimarelevante Zwecke.*

### JI/CDM-Programm

**13.1** Das Kyoto-Protokoll eröffnete den Industriestaaten die Möglichkeit, ihren Verpflichtungen zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen durch Projekte in Entwicklungsländern (Clean Development Mechanism – CDM) oder durch gemeinsame Projekte mit anderen Industriestaaten (Joint Implementation – JI) nachzukommen.

Das Umweltförderungsgesetz (BGBl. Nr. 185/1993 i.d.g.F.) legte die Höhe der für das österreichische JI/CDM-Programm aus dem Budget zur Verfügung gestellten Mittel fest. Wurden diese Beträge nicht im jeweiligen Jahr in Anspruch genommen, standen sie in den Folgejahren zusätzlich zur Verfügung. In der Novelle 2005 (BGBl. I Nr. 57/2005) schuf der Gesetzgeber die Möglichkeit, im Rahmen eines Vorgriffs auf die Folgejahre jährlich Verpflichtungen im Ausmaß von höchstens 100 Mill. EUR einzugehen.

Die Klimastrategie 2007 sah vor, das jährliche Ankaufsvolumen an Emissionsreduktionseinheiten von 7 auf 9 Mill. t CO<sub>2</sub> pro Jahr zu steigern. Um dieses Ankaufsziel zu erreichen, wäre die budgetäre Ausstattung des JI/CDM-Programms in Einklang mit den Ergebnissen der Budgetverhandlungen flexibel zu gestalten.

In den Budgetverhandlungen zum Kapitel Umwelt im Februar 2007 kamen die zuständigen Minister überein, die Mittel 2007 um 10 Mill. EUR und 2008 um 20 Mill. EUR aufzustocken. Diese Zahlen fanden Eingang in die Novelle des Umweltförderungsgesetzes, die im

Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2007 im März 2007 im Minister-  
rat beschlossen wurde.

**13.2** In den politischen Aussagen fand sich kein Konnex zwischen der MÖSt-Erhö-  
hung und der Erhöhung der Mittel für das JI/CDM-Programm. Die  
zusätzliche Erhöhung der MÖSt wurde aber gemeinsam mit der Kli-  
mastrategie 2007 beschlossen, die eine Erhöhung der Emissionszerti-  
fikate vorsah, die im Rahmen des JI/CDM-Programms erworben wer-  
den. Nach Ansicht des RH besteht daher ein sachlicher Zusammenhang  
zwischen der Erhöhung der MÖSt und der Erhöhung der Mittel für das  
JI/CDM-Programm, obwohl die entsprechenden Budgetverhandlungen  
vor dem Beschluss der zusätzlichen MÖSt-Erhöhung geführt worden  
waren.

**14.1** Im Rahmen des JI/CDM-Programms standen den jährlichen Budget-  
mitteln gemäß Umweltförderungsgesetz folgende vertraglich verein-  
barte Projektzusagen und folgende tatsächliche Zahlungsflüsse gegen-  
über:

Tabelle 7: Mittel für das JI/CDM-Programm gemäß Umweltförderungsgesetz,  
Projektzusagen und tatsächliche Zahlungen

	Zusagerahmen gemäß Umweltförderungsgesetz	Projektzusagen in Mill. EUR	Zahlungen <sup>1)</sup>
2003 – 2004	13,00	-	-
2005	24,00	64,30	8,40
2006	36,00	108,90	10,18
2007	46,00	96,70	15,23
2008	56,00	85,10	12,00
<b>Summe</b>	<b>175,00</b>	<b>355,00</b>	

<sup>1)</sup> gemäß BRA

Das BMLFUW nutzte für das JI/CDM-Programm die Möglichkeit des  
Vorgriiffs auf Mittel der Folgejahre. Das BMF führte die nicht ausge-  
zahlten Mittel einer besonderen Rücklage für Zwecke des JI/CDM-  
Programms zu.

## Klimarelevante Projekte

**14.2** Das BMLFUW schöpfte die für die Jahre 2007 und 2008 budgetierten Mittel in Form von Projektzusagen zur Gänze aus. Aus Sicht des RH kann den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für das Jahr 2007 eine Erhöhung der Mittel für Ankäufe von Emissionsreduktionseinheiten um 10 Mill. EUR und für das Jahr 2008 um 20 Mill. EUR gegenübergestellt werden.

**14.3** *Das BMF merkte dazu an, dass die Mittel der besonderen Rücklage nach wie vor für klimarelevante Projekte reserviert seien.*

### Umweltförderung im In- und Ausland

**15.1** Die Umweltförderung im In- und Ausland war ein Teil der im Umweltförderungsgesetz geregelten Umweltförderung des Bundes.

Im Jahr 2007 lag der Anteil der klimarelevanten Förderungen bei 95 % des gesamten Fördervolumens. Die Klimastrategie 2007 betonte den Umstand, dass die Umweltförderung im Inland ein bedeutendes Instrument zur Erreichung des Kyoto-Ziels darstellt.

Die Aufbringung der Mittel für die Umweltförderung erfolgte im Rahmen des Bundesbudgets. Die Bundesminister für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vereinbarten den Zusagerahmen jährlich neu.

Im Rahmen der Budgetverhandlungen im Februar 2007 wurde der Zusagerahmen für das Jahr 2007 von zuletzt 80,24 Mill. EUR um 10 Mill. EUR auf 90,24 Mill. EUR erhöht.

**15.2** Nach Ansicht des RH trug die Umweltförderung im In- und Ausland maßgeblich zur Umsetzung der Klimastrategie bei. Die Erhöhung des Zusagerahmens für das Jahr 2007 wurde vor Beschluss der Klimastrategie ausverhandelt. Damit bestand kein zeitlicher Zusammenhang zwischen der Erhöhung des Zusagerahmens und der weiteren MÖSt-Erhöhung. Der RH sah aber einen sachlichen Zusammenhang zwischen der Mittelaufbringung für die Umweltförderung im In- und Ausland und der Klimastrategie 2007.

- 16.1** Für die Umweltförderung im In- und Ausland standen in den Jahren 2005 bis 2008 folgende Zusagerahmen für überwiegend klimarelevante Projekte zur Verfügung:

Tabelle 8: Zusagerahmen der Umweltförderung im In- und Ausland gemäß Umweltförderungsgesetz in den Jahren 2005 bis 2008

2005	2006	2007	2008
in Mill. EUR			
69,24	80,24	90,24	90,24

Aufgrund der Fördermodelle der Umweltförderung im In- und Ausland wird die Projekt-Fördersumme nicht unmittelbar bei der Förderzusage in voller Höhe zahlungswirksam, sondern verteilt auf das Zusagejahr und die Folgejahre. Durch eine Erhöhung des Zusagerahmens ab einem bestimmten Jahr ergeben sich über die Jahre verteilt unterschiedlich hohe Zahlungen bis zur maximalen Höhe des Zusagerahmens.

- 16.2** Der RH ging davon aus, dass die Erhöhung des Zusagerahmens um 10 Mill. EUR ab dem Jahr 2007 in den Folgejahren zu einer maximalen jährlichen Mehrauszahlung von 10 Mill. EUR führen würde. Daher setzte er die Erhöhung des Zusagerahmens näherungsweise mit der Erhöhung der Zahlungen gleich. Nach Ansicht des RH flossen damit ab dem Jahr 2007 Mehrausgaben in der Höhe von 10 Mill. EUR im Rahmen der Umweltförderung im In- und Ausland zugunsten klimarelevanter Projekte und konnten den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden.

**Zusammenfassende  
Gegenüberstellung  
Mehreinnahmen  
– Ausgaben**

**17.1** Der Bundesanteil der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung entwickelte sich wie folgt:

**Tabelle 9: Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) – Vergleich Prognose und tatsächliches Aufkommen**

	2007	2008	Summe 2007 – 2008
	in Mill. EUR		
prognostizierte Mehreinnahmen	102	316	418
tatsächliche Mehreinnahmen	99	292	391

Durch ein fehlendes Einnahmen-Controlling war es dem BMF nicht möglich, den Einnahmenausfall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung finanziert werden sollten, durch die tatsächlichen Mehreinnahmen finanzierbar blieben.

In der folgenden Tabelle sind die prognostizierten Mehreinnahmen der vom RH zugeordneten Mittelverwendung für Infrastruktur und klima-relevante Projekte auf Bundesebene gegenübergestellt.

**Tabelle 10: Prognostizierte Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) und geplante bzw. tatsächliche Mittelverwendung<sup>1)</sup> auf Bundesebene in den Jahren 2007 und 2008**

	2007		2008	
	in Mill. EUR			
prognostizierte Mehreinnahmen	102		316	
Mittelverwendung	geplant	tatsächlich	geplant	tatsächlich
Infrastruktur	60,00	60,00	120,00	110,70
Klima- und Energiefonds	50,00	47,40	150,00	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	10,00	20,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00	10,00	10,00
<b>Summe</b>	<b>130,00</b>	<b>127,40</b>	<b>300,00</b>	<b>239,99</b>
<b>Differenz Einnahmen/Verwendung</b>	<b>+ 28,00</b>	<b>+ 25,40</b>	<b>- 16,00</b>	<b>- 76,01</b>

Summe der tatsächlichen Mittelverwendung 2007 – 2008: 367,39

<sup>1)</sup> nach Zuordnung des RH

Im Jahr 2007 überstiegen die geplanten Mehrausgaben für Infrastruktur und Klimaschutz die prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung. Im Jahr 2008 blieben die geplanten Mehrausgaben hingegen gegenüber den Mehreinnahmen zurück.

Betrachtet man die tatsächlich geflossenen bzw. vertraglich zugesagten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte, so zeigt sich, dass die geplanten Mehrausgaben im Jahr 2007 weitgehend getätigt wurden. Im Jahr 2008 blieben die zugesagten Mittel vor allem beim Klima- und Energiefonds deutlich gegenüber den Vorschlägen zurück.

- 17.2** Der RH konnte Ausgaben für Infrastruktur und klimarelevante Projekte zuordnen, die in der Größenordnung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung lagen. Im Jahr 2007 überstiegen diese die prognostizierten Mehreinnahmen. Der RH anerkannte die Übererfüllung der politischen Willenserklärung vor dem Hintergrund der Dringlichkeit der Maßnahmen.

Der RH empfahl, jene Mittel, die im Jahr 2008 noch nicht für Infrastruktur und Klimaschutz flossen, sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden.

Der RH wies auf die Bedeutung eines Einnahmen-Controllings hin, um im Fall einer von der Prognose abweichenden Einnahmementwicklung entsprechend reagieren zu können. Im Fall von Mindereinnahmen wäre die Finanzierung der Maßnahmen aus anderen Quellen sicherzustellen.

- 17.3** *Das BMF führte aus, dass ab dem Bundesfinanzgesetz 2009 nicht benötigte Mittel einer Rücklage auf Untergliederungsebene zugeführt würden. Auch bestehende Rücklagen auf Ansatzebene würden dieser Untergliederungsebene zugeführt. Über die inhaltliche Verwendung dieser Mittel könne grundsätzlich das zuständige Ressort entscheiden. Im Rahmen der Einvernehmensherstellung werde das BMF auf die ursprünglich angedachte Verwendung hinwirken.*

**Lenkungseffekte**

**18.1** Eine Änderung des Treibstoffpreises beeinflusst die Nachfrage nach Treibstoffen und damit das Verkehrsaufkommen mit den daraus resultierenden Emissionen. Von den in der Klimastrategie behandelten Bereichen wies der Sektor Verkehr von 1990 bis 2007 mit rd. 73 % die höchste Steigerung an klimarelevanten Emissionen auf, sein Anteil an den österreichischen Gesamtemissionen betrug im Jahr 2007 rd. 27 %. Da die Emissionen aus Kraftfahrzeugen nicht direkt messbar sind, werden sie aus der verkauften Menge an Kraftstoffen ermittelt und dem Land zugerechnet, in dem der Treibstoff verkauft wurde.

Während der Benzinverbrauch über die Jahre 2005 bis 2008 kontinuierlich abnahm, stieg der Dieselabsatz in den Jahren 2005 bis 2007, um im Jahr 2008 wieder leicht abzusinken. Die verkauften Gesamtreibstoffmengen zeigten eine ähnliche Entwicklung – nach einem Zuwachs bis ins Jahr 2007 sank der Absatz im Jahr 2008 um rd. 2 % gegenüber dem Vorjahr.

Dies ist auch auf die Entwicklung der Treibstoffpreise in den Jahren 2005 bis 2008 zurückzuführen. Während 2005 und 2006 die Preise nach einem Hoch im Sommer wieder zurückgingen, stiegen sie ab dem Sommer 2007 sowohl bei Benzin als auch bei Diesel weiter an, um im Juli 2008 einen absoluten Höchstwert zu erreichen. Im Dezember 2008 lagen sie wieder auf dem üblichen Winterniveau.

**18.2** Wie der RH bereits in veröffentlichten Berichten<sup>1)</sup> darstellte, trug der Verkehrssektor wesentlich zu den nationalen Treibhausgasemissionen bei und war einer der Bereiche der Klimastrategie mit dem größten Reduktionsbedarf.

<sup>1)</sup> insbesondere Reihe Bund 2008/11 „Umsetzung der Klimastrategie Österreichs auf Ebene des Bundes“

Zwar wies der Verkehrssektor im Vergleich zu den Vorjahren geringere Steigerungsraten bzw. eine leicht rückläufige Tendenz beim Treibstoffabsatz und damit bei den Emissionen auf, der RH führte dies aber vor allem auf die Treibstoffpreisentwicklung ab dem Sommer 2007 zurück.

**19.1** Eine Hauptursache für den Emissionszuwachs seit dem Jahr 1990 war neben dem allgemeinen Anstieg der Verkehrs- und Transportleistung der Kraftstoffexport im Tank<sup>2)</sup>.

<sup>2)</sup> vormals als Tanktourismus bezeichnet

Kraftstoffexport im Tank bezeichnet die preisbedingte Differenz der in Österreich verkauften und der in Österreich verbrauchten Treibstoffmengen. Für das Jahr 2003 wurde der Anteil des Kraftstoffexports im Tank an den Österreich zugerechneten Verkehrsemissionen auf 23 % des Benzinabsatzes und auf 32 % des Dieselsatzes geschätzt<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> TRAFICO Verkehrsplanung, Energieverwertungsagentur, TU Graz: Abschätzung der Auswirkungen des Tanktourismus auf den Treibstoffverbrauch und die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich; Studie im Auftrag des BMLFUW, November 2004

Eine Studie der Universität Graz<sup>2)</sup> quantifizierte mögliche Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich hinsichtlich ihrer Reduktionswirkung und sah in der Anhebung der MÖSt auf das Niveau der Nachbarländer die Maßnahme mit dem bei weitem größten Reduktionspotenzial.

<sup>2)</sup> Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr; Wien, August 2007; im Auftrag der Arbeiterkammer Wien

Der auf österreichische Frächter entfallende Anteil des Kraftstoffexports im Tank wird durch eine Anhebung der MÖSt nur bedingt beeinflusst, da diese auch bei einer weitgehenden Angleichung der Preise an das Ausland weiterhin bevorzugt betriebseigene Tankstellen nutzen.

Die Treibstoffpreise waren auch nach Erhöhung der MÖSt am 1. Juli 2007 in Italien und Deutschland deutlich höher als in Österreich. Die bestehende Preisdifferenz zu Slowenien, wo Treibstoffe schon zuvor günstiger waren, vergrößerte sich durch die Erhöhung der MÖSt weiter.

- 19.2** Der RH wies darauf hin, dass eine spürbare Annäherung der Treibstoffpreise an das Niveau der Nachbarländer Deutschland und Italien eine wirksame Maßnahme zur Reduktion des durch den Preisunterschied ausgelösten Kraftstoffexports im Tank wäre und damit die Österreich zugerechneten Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr gesenkt werden könnten.

## Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

### 20 Zusammenfassend empfahl der RH dem BMF:

(1) Die Erhöhung von Abgaben wäre auf Lenkungswirkungen zu untersuchen und vor dem Hintergrund der erwarteten Wirkungen wäre die Entwicklung des Abgabenaufkommens abzuschätzen. (TZ 3)

(2) Bei politischen Vorgaben wären die Ziele gemeinsam mit der Verwaltung so weit zu konkretisieren, dass die Zielerreichung nachverfolgt werden kann. Konkrete, quantifizierbare Ziele und Umsetzungsverantwortliche wären zu definieren. Für eine Evaluierung der Zielerreichung wäre die Implementierung entsprechender Steuerungsmechanismen unabdingbar. (TZ 4)

(3) Bei Befristungen von Vereinbarungen sollte eine Option für eine Verlängerung vorgesehen werden. (TZ 5)

(4) Die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen wären im Sinne einer Wirkungsorientierung nicht nur zu prognostizieren, sondern auch im Nachhinein zu evaluieren. (TZ 7)

(5) Die Mittel, die im Jahr 2008 noch nicht zugunsten der Infrastruktur und des Klimaschutzes geflossen sind, sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, wären jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden. (TZ 17)