

Pkw-Verkehr

Rund 80% des Personenverkehrs werden mit dem Pkw abgewickelt, nur rund 10% mit der Bahn, weitere 10% mit dem Bus.

Der Personenverkehr mit Verbrennermotoren gilt als einer der bedeutenden Emittenten von Treibhausgasen. Österreich ist dabei, alle selbstgesteckten und alle vereinbarten Ziele zu verfehlen.

CO₂-Bepreisung

Die Wirksamkeit der CO₂-Bepreisung in diesem Sektor ist zu hinterfragen und damit auch eine Änderung der auf dem Kyoto-Protokoll basierenden „Effort-Sharing-Verordnung“.

Die Fakten:

Die Spritpreise (Benzin/Diesel) liegen derzeit in Deutschland und in Italien knapp 30 Eurocent über den österreichischen Preisen. Die CO₂-Bepreisung in Deutschland funktioniert nach dem gleichen Prinzip, wie in Österreich: Ähnliche Preissprünge (zu anderen Zeitpunkten) sind vorgesehen.

Jeder Schritt der CO₂-Bepreisung soll einen Preissprung von ca. 10 Eurocent verursachen. Welche Wirkung kann eine solche Preiserhöhung haben, wenn sich der Abstand zu den Preisen in den Nachbarländern bloß vermindert?

Der Tanktourismus wird weniger attraktiv, bleibt aber bestehen. Die Urlaubslawine die regelmäßig zwischen Deutschland und Österreich einen Tankstopp in Österreich einlegt, wird dies weiterhin tun.

Die Steuereinnahmen in Österreich (MwSt, MÖSt) ziehen mit.

Fazit: Bezüglich Spritverbrauch ändert sich vorerst gar nichts.

Die Wirkungen der CO₂-Bepreisung

Die erste Emissions-Abrechnung aus Brüssel für die Periode 2021 bis 2030 wird im Jahr 2027 erfolgen. Die CO₂-Zertifikate werden den österreichischen Steuerzahler lt. Rechnungshof 9,2 Mrd. Euro kosten. Dividiert man die 9 Milliarden durch die Einwohnerzahl von etwa 9 Millionen, so muss jeder Österreicher vom Baby bis zur Großmama **1000 Euro** aufbringen. Es ist davon auszugehen, dass die Zahlung aus dem allgemeinen Steuertopf erfolgen wird. Dass die Bundesregierung die Spritpreise auf deutsches / italienisches Niveau anheben wird, **ist aus mehreren Gründen nicht zu erwarten.**

- Die Spritpreise müssten auf einen Schlag um mindestens 60 Eurocent angehoben werden, was die Wiederwahlchancen der Regierung drastisch reduziert.

Hinweis: die letzte CO₂-Bepreisung (um nur 10 Eurocent) wurde genau aus diesem Grund mittels „Preisstabilitätsmechanismus“ ausgesetzt. Nicht nur dieses Wort ist kompliziert, sondern auch der gesamte Vorgang. Die Sinnhaftigkeit ergibt sich nur daraus, dass eine Lösung des Problems über die Legislaturperiode hinaus verschoben wird.

- Auch die Anhebung der österreichischen Spritpreise auf das Niveau der Nachbarländer hätte kaum die gewünschten Auswirkungen: Die SUV-Fahrer und die Besitzer von Lamborghini bis BMW würde eine Preiserhöhung kaum beeindrucken.
- Eine CO₂-Bepreisung wirkt somit auf eine große Bevölkerungsgruppe gar nicht, eine andere (noch größere) Bevölkerungsgruppe wäre mit einer adäquaten Bepreisung weit überfordert. Nur die letztgenannte Bevölkerungsgruppe würde den Spritverbrauch drosseln (weniger, sparsamer fahren...)
- Die weniger Finanzkräftigen, die ein Auto **unbedingt** brauchen und nicht auf E-Mobilität umsteigen können, sind auf Ausgleichszahlungen (Siehe "Pendlerhilfe ersetzt Pendlerbonus") angewiesen.
- Die Wirkung der Anhebung der Spritpreise auf das Niveau der Nachbarländer betrifft eigentlich nur den Tanktourismus. Man kann auf geringere Pönalezahlungen hoffen, aber wegen des Gewöhnungseffekts nicht auf wirklich wirksame und dauerhafte Einsparung von Mineralölprodukten.
- Die Steuereinnahmen durch Tanktourismus (MwSt,MöSt) entfallen.
- Länder des globalen Südens können und werden (zeitverzögert) die gefallenen Weltmarktpreise nutzen. Der in den Industrieländern mühsam eingesparte Sprit wird in den Entwicklungsländern genutzt - eine wohl kaum gewollte Entwicklungshilfe.
- In der Folge wird es lediglich zu einer Bereinigung bei teuren Fördermethoden (Fracking, technisch aufwändige Offshorebohrungen) kommen