



Diesel tanken: Die Rechnung könnte bald empfindlich höher ausfallen. Zehn Cent mehr pro Liter stehen im Raum.

GLEICH IN VIER MINISTERIEN wird dieser Tage an einer neuen Klima- und Energiestrategie der Regierung für die nächsten Jahre gearbeitet. Das könnte vor allem für Autofahrer – insbesondere für Besitzer von Diesel-Pkw – teuer werden. Offiziell ist wenig bis gar nichts, doch die Spatzen pfeifen es von den Dächern der Ministerien: Zu befürchten sind noch vor (oder gleich nach) den nächsten Nationalratswahlen eine deutliche Erhöhung der Mineralölsteuer und Anhebungen bei der Normverbrauchsabgabe und der Kfz-Steuer. Kommen könnten auch Fahrverbote in Ballungsräumen vor allem für Diesel-Fahrzeuge sowie niedrigere Tempolimits auf Autobahnen, auf Freilandstraßen und in den

Städten. Als eine Art Vorgeschmack auf bevorstehende Verteuerungen und Verbote forderte Umweltminister **André Rupprechter** medienwirksam eine rasche Anhebung der Mineralölsteuer für Diesel um etwa 8,5 Cent auf jene von Benzin (48,2 Cent pro Liter). Inklusive Mehrwertsteuer würde Diesel damit um zehn Cent teuer. Eine Arbeitsgruppe im Finanzministerium, so Rupprechter zu *Tiroler Tageszeitung* und *Vorarlberger Nachrichten*, denke darüber nach, „wie wir ein schrittweises Auslaufen dieser Steuerbegünstigung sinnvoll organisieren können.“

DIE HÖHERE DIESELSTEUER soll den sogenannten Tanktourismus eindämmen. Derzeit

tanken Transit-Lkw vor allem während der Durchfahrt innerhalb Österreichs, weil Diesel hier billiger ist. Das Kalkül des Umweltministers: Wenn Diesel teurer wird, kommt der „Tanktourismus“ zum Erliegen. Österreich stünde bei den für den Treibhauseffekt verantwortlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) besser da.

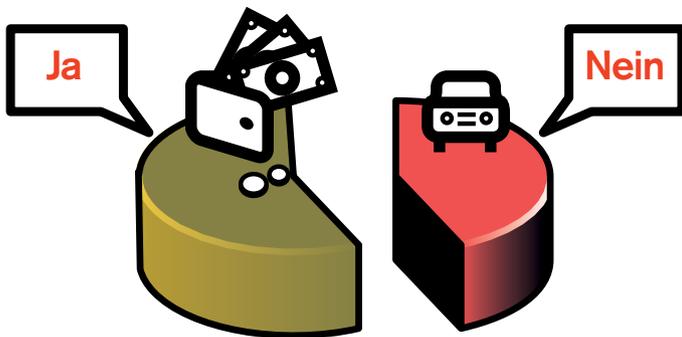
Das trifft allerdings nur auf dem Papier zu, nicht in der Realität. Das erklärt sich aus der Methode, wie Treibhausgase, die ja vor Grenzen nicht haltmachen, einzelnen Ländern zugeordnet werden. Für die Berechnung ist nicht entscheidend, wo Abgase in die Luft geblasen werden, sondern wo Kraftstoff in den Tank gefüllt wurde. Mit anderen Worten: →

Der Steuer-Schmäh

Umweltminister André Rupprechter will Diesel um zehn Cent verteuern. Das bringt dem Staat Österreich aber einen Verlust von 400 MILLIONEN EURO und hilft der Umwelt nichts.

von ROLAND FIBICH

Zustimmung zu echter Öko-Steuer...



Mehrheit für Gegengeschäft. In einer Umfrage halten es 56 Prozent der Clubmitglieder im Prinzip für eine gute Idee, Kfz-Steuern zu erhöhen, wenn im Gegenzug die Einkommenssteuer im gleichen Ausmaß gesenkt wird.

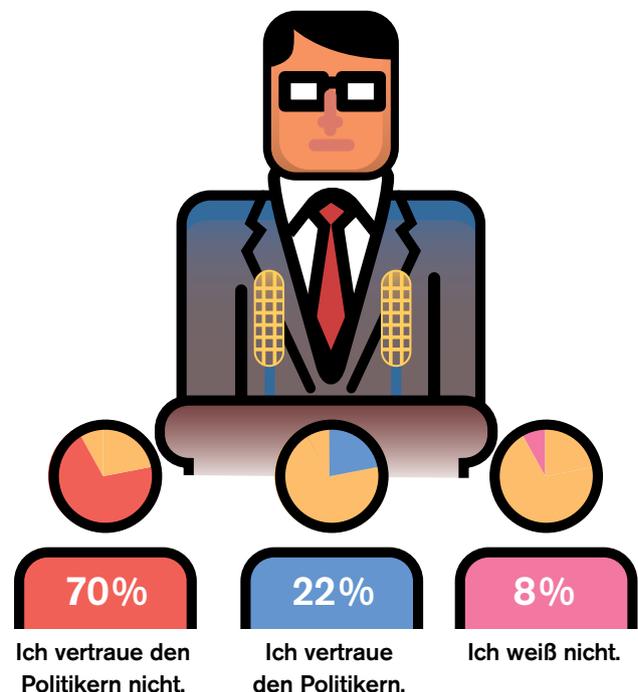


Am.Puls-Umfragen

Am.Puls ist die Online-Umfrage-Plattform des ÖAMTC. Die Teilnehmer/-innen sind Mitglieder, die sich bereit erklärt haben, regelmäßig bei Befragungen mitzumachen. Club-Mitglieder können sich unter www.oeamtc.at im Bereich „Mein ÖAMTC“ oder direkt via www.oeamtc.at/am.puls anmelden.

... aber kein Vertrauen in die Politik

Tatsächliche Umsetzung? Sieben von zehn ÖAMTC-Mitgliedern glauben allerdings, dass sich die Politik letztendlich nicht an das Versprechen einer Senkung der Einkommenssteuer im Gegenzug für eine Erhöhung der Kfz-Steuern halten würde.



Österreich ist beim Klimaschutz deshalb scheinbar im Hintertreffen, weil unserem Land CO₂-Emissionen zugerechnet werden, die von den Transit-Lkw gar nicht in Österreich emittiert werden.

DIE HEIMISCHEN DIESEL-FAHRER sollen also die Rechnung dafür bezahlen, dass Transit-Lkw dann vorwiegend im Ausland tanken. Denn wenn Diesel gleich viel kostet wie im Ausland – der Anreiz also verloren geht, in Österreich zu tanken –, hilft das dem Klima gar nichts. Denn die Emissionen bleiben ja gleich, sie würden dann nur einem anderen Land (Deutschland, Italien etc.) zugerechnet.

Und es kommt noch viel schlimmer: Finanziell wäre das „Aus“ für diesen „Tanktourismus“ eine Katastrophe für Österreich. Der ÖAMTC hat errechnet, dass dem Staat so 400 Millionen Euro pro Jahr an Einnahmen aus der Mineralölsteuer entgehen würden – Geld, das dann die heimischen Autofahrer und Steuerzahler zusätzlich aufzubringen hätten (Grafik rechts). Der ÖAMTC lehnt daher den Rupprechter-Plan als einen „Schuss ins eigene Knie“ ab. Bernhard Wiesinger, Chef der Interessenvertretung des Clubs: „Wir verlieren auf der Steuerseite, gewinnen aber gleichzeitig nichts für die Umwelt.“

Hohe Beamte im Finanzministerium denken ähnlich. Univ. Prof. Gunter Mayr, Sektionschef für Steuerpolitik und Steuerrecht, wi-

dersprach schon 2016 dem Wirtschaftsforschungsinstitut, das in der geringeren Besteuerung von Diesel eine „umweltschädliche Subvention“ sieht. Bei einem höheren Dieselpreis wären, so der Steuer-Experte in einem Fachartikel, die Auswirkungen „aus budgetärer Sicht negativ“, der Verkehr und damit die Emissionen blieben hingegen gleich.

EINE HEILE UND INTAKTE UMWELT ist den ÖAMTC-Mitgliedern viel wert. Allerdings zeigt eine aktuelle „Am.Puls“-Umfrage des Clubs, dass die mobilen Österreicherinnen und Österreicher den Politikern in der Frage einer ökologischen Steuerreform wenig bis gar kein Vertrauen entgegenbringen. Eine Mehrheit (56 Prozent) hält es für eine gute Idee, etwa die Einkommenssteuern zugunsten einer höheren Kfz-Steuer zu senken. Doch glauben 70 Prozent der Mitglieder den Politikern nicht, dass sie dann wirklich die Einkommenssteuern senken würden. Das Konzept einer ökosozialen Steuerreform findet also nur im Prinzip bei der Mehrheit der Clubmitglieder Zustimmung. Viel größer ist die Befürchtung, dass nach einer nur scheinbar „ökosozialen“ Steuerreform für den einzelnen Bürger weniger in der Geldbörse übrig bleibt.

Was ÖAMTC-Mitglieder in Interviews zu diesem Thema zu sagen haben, ist deutlich. Robert Kickl, 69, aus Egg am Faaker See in Kärnten: „Pendler und Landwirte sind auf

den Diesel angewiesen. Steigt dessen Preis, werden bald auch Lebensmittel teurer.“ Carina Reiter, 27, aus Pfarrwerfen in Salzburg pendelt täglich nach Bergheim zur Arbeit. Das macht hin und zurück 120 Kilometer: „Mein Dieselauto ist zwar sparsam, aber ich gebe trotzdem jeden Monat fast 250 Euro nur für Sprit aus. Die Öffi-Verbindungen sind für mich keine Alternative: Ich wohne am Berg und wäre doppelt so lange unterwegs.“

Einen anderen Aspekt betont Desiree Lechner, 27, aus Kössen in Tirol: „Für mich war der günstigere Spritpreis Teil der Kaufentscheidung für den Diesel.“ Keine Freude hätte auch Michael Seidl-Pohlros, 62, aus Bad Radkersburg: „Ich muss 25.000 Kilometer pro Jahr fahren. Ich habe keine Möglichkeit, auf den ÖV umzusteigen.“ In die gleiche Kerbe schlägt Martina Kremmel, 38, aus Feldkirch in Vorarlberg: „Die Verteuerung wäre ärgerlich für alle, die beim Pendeln auf den Pkw angewiesen sind.“ Kein Problem mit höheren Autosteuern hat hingegen Irene Nemeth, 55, aus Wiener Neustadt: „Österreich hat sich den Klimaschutzziele verpflichtet. Mit 8,9 Tonnen Kohlendioxid pro Kopf und Jahr liegt unser Land über dem EU-Durchschnitt. Strafzahlungen werden fällig, wenn die Ziele nicht erreicht werden.“

AUF EINEN BISHER IN der Öffentlichkeit vernachlässigten Aspekt in der Diskussion um



Ein höherer Dieselpreis würde stärkere Teuerung bedeuten – für Pendler, Transportgewerbe und Landwirtschaft.

Günther Egger, 64, Hermagor/Kärnten



Diese Steuererhöhung würde vor allem jene Menschen treffen, die keine Möglichkeit zum Öffi-Umstieg haben.

Edith Schober, 38, Jagerberg/Stmk.



Ich habe kein Problem mit höheren Autosteuern. Beim CO₂-Ausstoß liegt unser Land über dem EU-Schnitt.

Irene Nemeth, 55, Wiener Neustadt/NÖ

Rupprechter-Plan: Diesel-Lkw tanken im Ausland

 Diesel wird in Österreich in Summe um zehn Cent pro Liter teurer.

 Die Transit-Lkw tanken in Zukunft viel öfter im Ausland (z.B. Deutschland).

 Österreicher zahlen mehr, der Finanzminister verliert trotzdem rund 400 Mio.

Verlustgeschäft neue Dieselsteuer

400 Millionen Euro minus, aber die CO₂-Belastung bleibt gleich.

neue Auto-Steuern hat der ÖAMTC schon im Dezember des Vorjahres hingewiesen: Sie würden vor allem sozial Schwache treffen. Denn diese Gruppe ist nach aktuellen Erhebungen eher aufs Auto angewiesen – in kleinen Gemeinden und am Land, wo die Einkommen niedriger sind, ist die Abhängigkeit vom Auto größer. Nur sozial Bessergestellte können sich auch leichter neue Autos mit besseren Verbrauchs- und Abgaswerten sowie im Verhältnis teure Elektroautos leisten.

Beinahe alle Vorschläge zur Mobilitätswende zielen aber auf neue und höhere Steu-

ern ab. Am stärksten betroffen wären Familien, Menschen, die am Land wohnen, und sozial Schwächere. Dazu kommt, dass Niedrigverdiener meist keine Einkommenssteuer zahlen, sie also von einer sogenannten „ökosozialen“ Steuerreform – mit höheren Spritpreisen und niedrigerer Einkommenssteuer – gar nicht profitieren könnten.

Daher lehnt der Club auch schlecht durchdachte Fahrverbote in Ballungsräumen ab, die ohne lange Vorlaufzeit eingeführt werden: Wer sich nur ein altes Dieselfahrzeug leisten kann, soll nicht auch noch zusätzlich mit quasi über Nacht eingeführten Verkehrsbeschränkungen daran gehindert werden, seinen Arbeitsplatz zu erreichen oder Wege zu erledigen. →

Derzeit: Diesel-Lkw tanken in Österreich

 Die niedrigere Mineralölsteuer macht Diesel billiger als im Ausland.

 Transit-Lkw tanken deshalb eher in Österreich als bei Nachbarn (z.B. Deutschland).

 Der Finanzminister kassiert pro Jahr 1 Milliarde Euro von den Transit-Lkw.



FloorLiner™
Premium Fußmatten

Vollständiger Fahrzeugschutz

Hergestellt in den USA

WeatherTech®

 **INGESCHRÄNKTE LEBENS-LANGE GARANTIE**

 **100% GELD-ZURÜCK-GARANTIE**

 **LIEFERUNG PER NACHNAHME**

 **LIEFERUNG IN 3-4 TAGEN**

 **SPEZIALISTEN IN ORIGINALZUBEHÖR UND AFTERMARKET-AUTOMOBILZUBEHÖR**

Telefonisch oder online bestellen

0720 882945

WeatherTech.eu

Zubehörtelle erhältlich für: Alfa Romeo - Audi - BMW - Cadillac - Chevrolet - Chrysler - Citroen - Dacia - Daihatsu - Dodge - Ferrari - Fiat - Ford - GMC - Honda - Hummer - Hyundai - Infiniti - Jaguar - Jeep - Kia - Land Rover - Lancia - Lexus - Maserati - Mazda - Mercedes-Benz - Mini - Mitsubishi - Nissan Opel - Peugeot - Porsche - Renault - Seat - Skoda - Smart - Subaru - Suzuki - Tesla - Toyota - Volkswagen - Volvo

© 2017 MacNeil IP LLC



Es stimmt nicht, dass Diesel-Pkw mehr Stickoxide in die Luft blasen als Lkw.

Dr. Max Lang,
ÖAMTC-Cheftechniker

„Für viele bleibt der Dieselmotor weiterhin attraktiv“

Interview mit Dr. Max Lang, ÖAMTC-Cheftechniker

Der Dieselmotor ist ins Gerede gekommen. Ist er ein Auslaufmodell?

Faktum ist, dass Diesel-Fahrzeuge hinsichtlich der Stickoxid-Emissionen Nachteile gegenüber Benzinern aufweisen. Modernste Euro-6-Dieselfahrzeuge haben aber deutlich niedrigere NOx-Werte als Euro-5-Fahrzeuge. Wenn ihre Systeme funktionieren, wäre ihre Verteufelung sogar kontraproduktiv hinsichtlich der Klimabilanz. In der Vergangenheit war zusätzlich auch Feinstaub ein Problem. Wie die Zahlen des Umweltbundesamts zeigen, sind die Feinstaub-Emissionen aus der Verbrennung deutlich zurückgegangen, vor allem aufgrund der Fortschritte bei der Abgas-Nachbehandlung: In Österreich dürfen seit 2007 nur mehr Pkw mit Diesel-Partikelfilter verkauft werden.

Vor ein paar Wochen hieß es, Diesel-Pkw stoßen sogar mehr Stickoxide aus als Lkw. Was ist da dran?

Behauptet wird, dass moderne Diesel-Pkw mit Abgasnorm Euro 6 sehr viel mehr schädliche Stickoxid-Emissionen ausstoßen als moderne Euro-VI-Lkw und -Busse. Es hieß, dass der Pkw durchschnittlich 500 mg/km emittiere, der durchschnittliche Lkw hingegen nur 210 mg/km. Basis für diese Behauptung sind teilweise alte Pkw-Messungen auf der Straße aus Deutschland, die mit Lkw-Messungen auf einem finnischen Prüfstand verglichen wurden. Untersuchungen des ÖAMTC zeigen jedoch eindeutig, dass moderne Euro-6-Pkw bei Messungen unter gleichen Bedingungen auf der Straße weit unter den publizierten 500 mg und auch deutlich unter den Lkw-Werten liegen.

Den Diesel weiter zu optimieren ist aufwendig. Warum tut man sich das an?

Der Dieselmotor hat auch gegenüber den sparsamsten direkteinspritzenden Benzinern einen entscheidenden CO₂-Vorteil. Und CO₂ ist und bleibt eines der schädlichsten Treibhausgase, deren Ausstoß zum Schutz des Klimas verringert werden muss.

Für wen bleibt der Dieselmotor attraktiv – und warum?

Grundsätzlich gilt: Diesel-Pkw verbrauchen weniger Kraftstoff als Benzinmodelle vergleichbarer Größe. Daher emittieren Diesel-Varianten grob gesagt um 15 bis 20% weniger CO₂ als das vergleichbare Modell mit Benzinantrieb. Das heißt aber nicht, dass ein Dieselmotor in jedem Fall sinnvoll ist. In eine Kaufentscheidung sollte vor allem auch das eigene Fahrprofil einfließen: Bei häufigen Kurzstreckenfahrten ist von einem Diesel eher abzuraten, da bei häufigen Kaltstarts der Verschleiß aufgrund der höheren Verdichtung höher ist. Bei häufigen Langstreckenfahrten hingegen kann der Dieselmotor den Vorteil des geringeren Verbrauchs noch besser ausspielen. Je größer der Motor ist, desto größer ist auch der Verbrauchsvorteil seiner Diesel-Variante gegenüber dem Benzinern.

In einer weltweiten Umfrage unter Top-Automagern meinte kürzlich mehr als die Hälfte der Befragten, der Diesel sei tot, weil er als „sozial inakzeptabel“ angesehen werde. Müssen Dieselfahrer nun ein schlechtes Gewissen haben?

Nein, da – ausgelöst vom VW-Skandal – Autohersteller und Gesetzgeber bemüht sind, zukünftig auch die Stickoxid-Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren. Die Technologie dazu ist vorhanden, die Autohersteller müssen sie nur richtig einsetzen.

WAS ALSO TUN? DER ÖAMTC tritt für sinnvolle Klimamaßnahmen im Individualverkehr ein. Unter anderem:

— Die Einnahmen aus dem Tanktourismus sollten nicht abgewürgt, sondern für eine Mobilitätswende, also eine klimafreundliche Umstellung des Individualverkehrs, zweckgewidmet werden.

— Ein befristetes Extra-Förderprogramm für Autofahrer, die sich kein teures Elektro- oder Neufahrzeug leisten können, soll den Umstieg zunächst auf saubere Verbrennungsmotoren fördern – zum Beispiel mit Kreditgarantien und Verschrottungsprämien.

— Der Umstieg auf nicht-fossile Antriebsarten soll gefördert werden. Und zwar durch eine Unterstützung für den flächendeckenden Aufbau einer privaten Lade-Infrastruktur für E-Autos sowie durch eine Technologie-Offensive bei Wasserstoff bzw. der zweiten und dritten Generation biogener Kraftstoffe.

Für Hoffnung unter den Diesel-Besitzern sorgt zuletzt ausgerechnet Finanzminister Hans Jörg Schelling. Denkbar wäre für ihn einzig eine Kohlendioxid-Abgabe – dies allerdings nur im europäischen Gleichklang und wenn das Geld in die Senkung der Lohnnebenkosten fließen würde. Vom Tisch sind die Pläne deshalb freilich nicht. In mehreren Ministerien und auch im Bundeskanzleramt, berichten mit der Materie vertraute Personen, werde hinter verschlossenen Türen an diversen Steuermodellen gebastelt. Aufgeschoben ist also noch lange nicht aufgehoben. ■



Persönlich habe ich mit teurerem Diesel kein Problem, aber Pendler werden das sicher anders sehen.

Martin Besch, 69, Feldkirch/Vbg.