

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-fordert-kein-hoeherer-co2-preis-fuer-konsumenten-im-vergleich-zur-industrie-35132446>

Datum: 17.04.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC fordert: Kein höherer CO2-Preis für Konsumenten im Vergleich zur Industrie

MöSt zur CO2-Steuer umfunktionieren – Vorbild Schweden

Wien (OTS) - "Bereits jetzt bezahlen Diesel-Fahrer einen Preis von 163 Euro und Benzin-Fahrer 225 Euro je ausgestoßener Tonne CO₂ über die MöSt", hält Bernhard Wiesinger, Chef der ÖAMTC-Interessenvertretung angesichts der laufenden Debatte um die mögliche Einführung einer CO₂-Steuer durch eine neue Bundesregierung, fest. "Und das absolut treffsicher, denn wer mehr Sprit verbraucht und dadurch mehr CO₂ erzeugt, zahlt auch mehr." Da der Erhalt von Autobahnen über Vignetten und Mauten und die Finanzierung des übrigen Straßennetzes über motorbezogene Versicherungssteuer und NoVA mehr als gedeckt sind, spricht aus Sicht des Mobilitätsclubs nichts dagegen, die MöSt künftig als CO₂-Steuer zu deklarieren.

"Genau das ist 1991 in Schweden passiert, als ein Teil der Kraftstoff-Besteuerung zur CO₂-Steuer umgewandelt wurde – ohne jedoch den Gesamt-Steuersatz auf Sprit merklich zu verändern. Das können wir uns auch in Österreich vorstellen", erläutert Wiesinger. Die Steuerquote auf Diesel ist in Schweden bis heute kaum höher als in Österreich. Dagegen fällt der Steueraufschlag auf Benzin im Vergleich zu Diesel überraschenderweise im Umwelt-Musterland Schweden mit rund 17,5 Cent viel klarer aus als hierzulande. Ablehnend steht der Mobilitätsclub jedenfalls einer bloßen Erhöhung der MöSt – auch unter dem Titel CO₂-Steuer – gegenüber, wenn es dafür keinen Ausgleich bei den Pkw-Besitzsteuern gibt.

Konsumenten und Industrie bei CO₂-Bepreisung gleich behandeln

Da die Industrie, die dem europäischen Emissionshandel unterliegt, für Emissions-Zertifikate pro Tonne CO₂ aktuell nur 25 Euro zahlt, ist eine weitere Belastung der Konsumenten, die jetzt schon weitaus mehr zahlen, für Wiesinger nicht gerechtfertigt: "Bei der Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels braucht es definitiv mehr Fairness. Die Schieflage in punkto CO₂-Preis ist eklatant. Es wäre seitens der Politik wohl kaum zu erklären, dass Konsumenten, die bereits heute bis zu neun mal so viel für die Tonne CO₂ zahlen, künftig noch tiefer in die Taschen greifen müssen."

Mehrbelastung für einkommensschwache Haushalte ausgleichen – Landbewohner zahlen jedenfalls drauf

Bereits im Juli hat das Institut für höhere Studien (IHS) festgestellt, dass einkommensschwache Haushalte von einer CO₂-Steuer finanziell stärker betroffen wären, weil sie einen höheren Anteil ihres Einkommens für Produkte ausgeben, die unter eine CO₂-Steuer fallen würden. "Hier ließe sich steuerlich aber relativ leicht gegensteuern", legt Wiesinger dar. Schwer bis unmöglich wird es hingegen, die durch eine CO₂-Steuer höhere Belastung der Landbevölkerung auszugleichen. Laut einer repräsentativen Erhebung des market-Institutes (2016) legen etwa die Bewohner von Gemeinden unter 5.000 Einwohnern durchschnittlich rund 15.000 Kilometer pro Jahr mit ihrem Pkw zurück – Wiener fahren im Schnitt pro Jahr fast um ein Fünftel weniger. Gleichzeitig ist die Abhängigkeit vom Pkw am Land viel stärker. Fast 60 Prozent der Bewohner von Orten unter

5.000 Einwohner gibt an, für die täglichen Wege keine öffentlichen Verkehrsmittel als zumutbare Alternative zur Verfügung zu haben. In Wien sind es lediglich 20 Prozent. "Landbewohner haben längere Wege und sind stärker auf den Pkw angewiesen – ohne dass dafür im österreichischen Steuerrecht irgendeine geeignete Ausgleichsmöglichkeit existiert. Die Einführung einer CO₂-Steuer würde die Bewohner ländlicher Regionen daher deutlich stärker treffen", so Wiesinger abschließend.