

# ÖAMTC: MöSt in CO<sub>2</sub>-Steuer einrechnen, Klimabonus-Auszahlung durch BMK überdenken

Club-Forderungen zu ökosozialer Steuerreform und Klimabonus-Gesetz

Heute, Montag, endet die Begutachtungsfrist zur ökosozialen Steuerreform. "Insbesondere die Nicht-Einrechnung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Besteuerung des Autos ist enttäuschend und nicht nachvollziehbar. Hier sehen wir akuten Handlungsbedarf, denn immerhin zahlen die Autofahrer:innen schon jetzt allein über die Mineralölsteuer 162 bzw. 226 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> für Diesel bzw. Benzin. Diese Belastung von Kraftstoff wird mit der Steuerreform auf 217 bzw. 281 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2025 steigen. Zumindest hätte man den MöSt-Aufschlag von 2011, der damals explizit als CO<sub>2</sub>-Aufschlag bezeichnet wurde, einrechnen müssen", erläutert Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung.

Begrüßenswert ist für den Mobilitätsclub hingegen, dass über den Klimabonus die Menschen je nach ihrer Abhängigkeit vom Pkw entlastet werden sollen. Wiesinger: "Der Klimabonus ist zwar deutlich weniger treffsicher als die von uns vorgeschlagene Entlastung über die motorbezogenen Versicherungssteuer. Sie ist aber deutlich besser als die ursprünglich angedachte Entlastung per Gießkannenprinzip."

## Die Forderungen des ÖAMTC im Überblick

- Anerkennung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Besteuerung im Straßenverkehr im Rahmen des nationalen Emissionszertifikate-Handelsgesetzes. Zumindest der "CO<sub>2</sub>-Zuschlag", der seit 2011 in der Mineralölsteuer enthalten ist, ist im nationalen Emissionszertifikate-Handelsgesetz zu berücksichtigen. Die Mineralölsteuer muss dann im Gegenzug auf das Niveau von vor 2011 gesenkt werden.
- Mehr alternative Kraftstoffe: Durch den vermehrten Einsatz von alternativen Kraftstoffen können höhere CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreicht werden, als das mittels vorgesehener CO<sub>2</sub>-Bepreisung veranschlagt ist. Im Sinne der Technologieoffenheit fordert der Mobilitätsclub daher, dass bei der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf die exakte Beimischung alternativer Kraftstoffe (z. B. E-Fuels) und deren CO<sub>2</sub>-Minderung Rücksicht genommen wird. Nur damit wird ein entsprechender finanzieller Anreiz zum vermehrten Einsatz dieser Kraftstoffe gesetzt, was zu einer unmittelbaren Reduktion des CO<sub>2</sub>-Austoßes ohne Umstellungsmaßnahmen führen würde.
- Sofortige Wirkung des Preisstabilitäts-Mechanismus: Der Preisstabilitäts-Mechanismus würde erstmals 2023 einsetzen. Aufgrund der deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise muss dieser Mechanismus aus Sicht des Mobilitätsclubs jedoch schon im Kalenderjahr 2022 zur Anwendung kommen.
- Zielgenaue Entlastung: Trotz grundsätzlich positiver Bewertung des regionalen Klimabonus fordert der ÖAMTC für all jene, die auf den Pkw angewiesen sind (z. B. Pendler:innen), eine über den Klimabonus hinausreichende finanzielle Entlastung.
- Ineffiziente Auszahlung des Klimabonus durch das BMK: Weiters wäre die Auszahlung des regionalen Klimabonus durch das Bundesministerium für Finanzen (und nicht wie geplant durch das BMK) (kosten-

)effizienter und würde den Prinzipien der Datensparsamkeit und -sicherheit gerecht werden.