

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-fordert-inkrafttreten-der-novelle-zur-kraftstoffverordnung-mit-1-jaenner-2023-56088091>

Datum: 19.04.2024 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC fordert Inkrafttreten der Novelle zur Kraftstoffverordnung mit 1. Jänner 2023

KVO-Novelle macht Weg frei für erneuerbare Kraftstoffe und schafft Anreize für E-Auto-Besitzer:innen

Um die Klimaziele auch im Verkehr zu erreichen, braucht es neben der Elektromobilität den Einsatz von Kraftstoffen mit deutlich reduziertem CO₂-Fußabdruck. Genau diese Stoßrichtung verfolgt eine Novelle der Kraftstoffverordnung (KVO), die EU-Recht umsetzen und – nach einem Stellungnahme-Verfahren im November – mit 1. Jänner 2023 in Kraft treten soll. Doch nun scheint dieser Termin zu wackeln, obwohl Österreich bereits an der Schwelle zu einem EU-Vertragsverletzungsverfahren steht. Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung: "Das unnötige Zögern der Bundesregierung verhindert wirksame Schritte in Richtung Klimaschutz und könnte letztendlich teuer für die Konsument:innen werden."

Meilensteine der KVO: Prämie für E-Auto-Besitzer:innen und Einführung von E10

So sieht die neue KVO beispielsweise vor, dass Besitzer:innen von E-Autos die durch sie erfolgte CO₂-Einsparung per Zertifikat an Mineralöl-Unternehmen verkaufen können. Wiesinger: "Es war nicht einfach, die Politik zu überzeugen, dass diese Prämie den Konsument:innen und nicht weiterhin den Energieversorgern zufallen soll. Kommt die KVO nicht, fallen E-Auto-Besitzer:innen um dieses Geld um." Die neue Verordnung enthält auch Bestimmungen, die in wenigen Monaten zur flächendeckenden Einführung von E10, also der Erhöhung der Bioethanol-Beimengung bei Benzin von derzeit fünf auf dann zehn Prozent führen wird. "Derzeit verschenkt Österreich durch das Verzögern der E10-Einführung jedes Jahr ein Einsparungspotenzial von etwa 140.000 Tonnen CO₂", hält Wiesinger fest. Dabei ist die "Teller-Trog-Tank"-Problematik längst entschärft und auch das Thema Unverträglichkeit bei Bestandsfahrzeugen ist mittlerweile vernachlässigbar. "Bei fast identen Börse-Notierungen für fossiles Benzin und Bioethanol sollte die Einführung von E10 eigentlich auch keine oder kaum eine Preiserhöhung an der Zapfsäule mit sich bringen. Hier müssen Politik und Bundeswettbewerbsbehörde der Mineralölwirtschaft genau auf die Finger schauen", fordert Wiesinger.

Politik muss Mineralölwirtschaft in die Pflicht nehmen oder MÖSt senken

Bereits im August hat die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) eine Entkoppelung von Öl- und Spritpreisen festgestellt. Den Autofahrer:innen sollen Medien-Recherchen zufolge an der Zapfsäule seit dem Frühsommer Preise verrechnet worden sein, die – ohne jegliche Grundlage – das noch nicht in Kraft gesetzte Öl-Embargo gegen Russland bereits eingepreist hatten. Wiesinger: "Die Mineralölindustrie fährt dadurch missbräuchlich Milliarden Gewinne ein. Es wird Zeit, dass die Politik in Österreich und Brüssel solchen Praktiken zu Lasten der Konsument:innen endlich einen Riegel schiebt." Der Einsatz von CO₂-ärmeren Kraftstoffen, wie ihn die KVO vorsieht, wird sich bei korrekter Umsetzung zwar ebenfalls mit wenigen Cent zusätzlich pro Liter auf den Spritpreis auswirken. Dennoch ortet Wiesinger einen Unterschied: "Solche Kraftstoffe wirken sich unmittelbar

positiv auf die CO2-Bilanz aus und sind im Gegensatz zu anderen Maßnahmen mit keinerlei Mobilitäts-Einschränkungen für Konsument:innen verbunden. Außerdem werden die Kosten für die Endkund:innen bei weiterem Zuwarten immer höher."

Wenn es die Politik allerdings nicht schaffe, die Mineralölindustrie in die Pflicht zu nehmen und für eine angemessene Preisgestaltung an den heimischen Zapfsäulen zu sorgen, müsse sie nach Ansicht des Mobilitätsclubs stattdessen die Mineralölsteuer senken. "Es kann nicht sein, dass für Auswirkungen des Krieges in Europa und für wirksamen Klimaschutz ausschließlich die Konsument:innen zur Kassa gebeten werden, während die Politik in der Wettbewerbs-Aufsicht gegenüber der Mineralöl-Wirtschaft versagt", so Wiesinger abschließend.