

Wirkungen finanzpolitischer Instrumente zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr

15. Klimatag
02. bis 04. April 2014
Universität Innsbruck

Reinhard Hössinger, Christoph Link

University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna
Department of Landscape, Spatial and Infrastructure Sciences
Institute for Transport Studies

powered by  klima+
energie
fonds



Ve



 **ENERGIE
INSTITUT**
an der Johannes Kepler Universität Linz

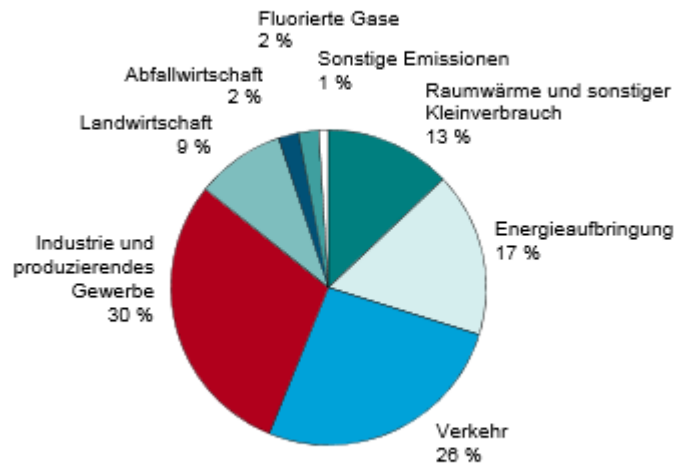
umweltbundesamt^U

HERRY
Verkehrsanalyse / Consulting

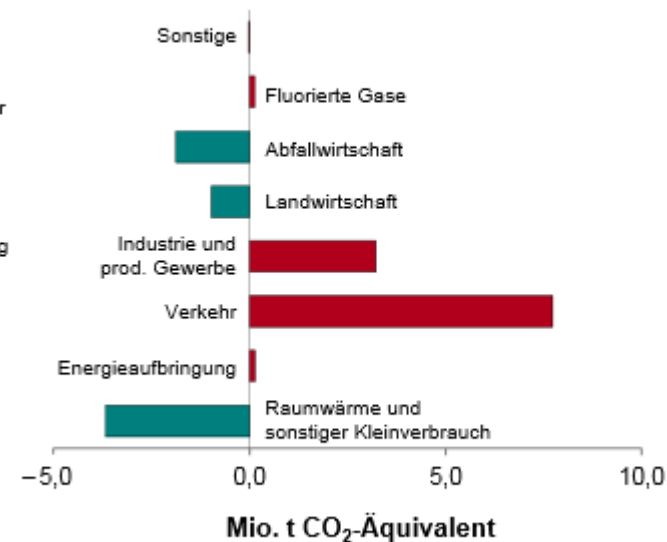
THG-Emissionen im Verkehrssektor

- ➔ THG-Emissionen aus dem Straßenverkehr sind ein weiterhin ungelöstes Problem
- ➔ 26 % der THG-Emissionen Österreichs entstammen dem Verkehrssektor
- ➔ Anteil des MIV an Emissionen aus dem Verkehrssektor: 56 %
- ➔ Wachstum der THG-Emissionen aus dem Verkehrssektor seit 1990: 55%

Anteil der Sektoren an den gesamten THG-Emissionen 2011



Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2011



Quelle: UMWELTBUNDESAMT (2013a)

umweltbundesamt[®]

Ansätze zur Reduktion der THG-Emissionen aus dem Verkehrssektor

- ➔ Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- ➔ Förderung aktive Mobilität und ÖV
- ➔ Vorgabe von Pkw-Flottenstandards
- ➔ Ordnungspolitische Instrumente: Fahrverbote, Verkehrsberuhigung etc.
- ➔ Finanzpolitische Instrumente
 - Ziel: Umweltfreundliches Verhalten durch finanzielle Anreize fördern
 - Ansatzpunkte: Kauf- und/oder Nutzungsentscheidungen von Pkws und Lkws
 - Erwünschte Wirkung bei ausreichender Intensität unbestritten
 - Aber: Unerwünschte Nebenwirkungen möglich: Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Einkommen
 - Soziale und regionale Verteilung der Effekte ist wichtig in politischer Diskussion

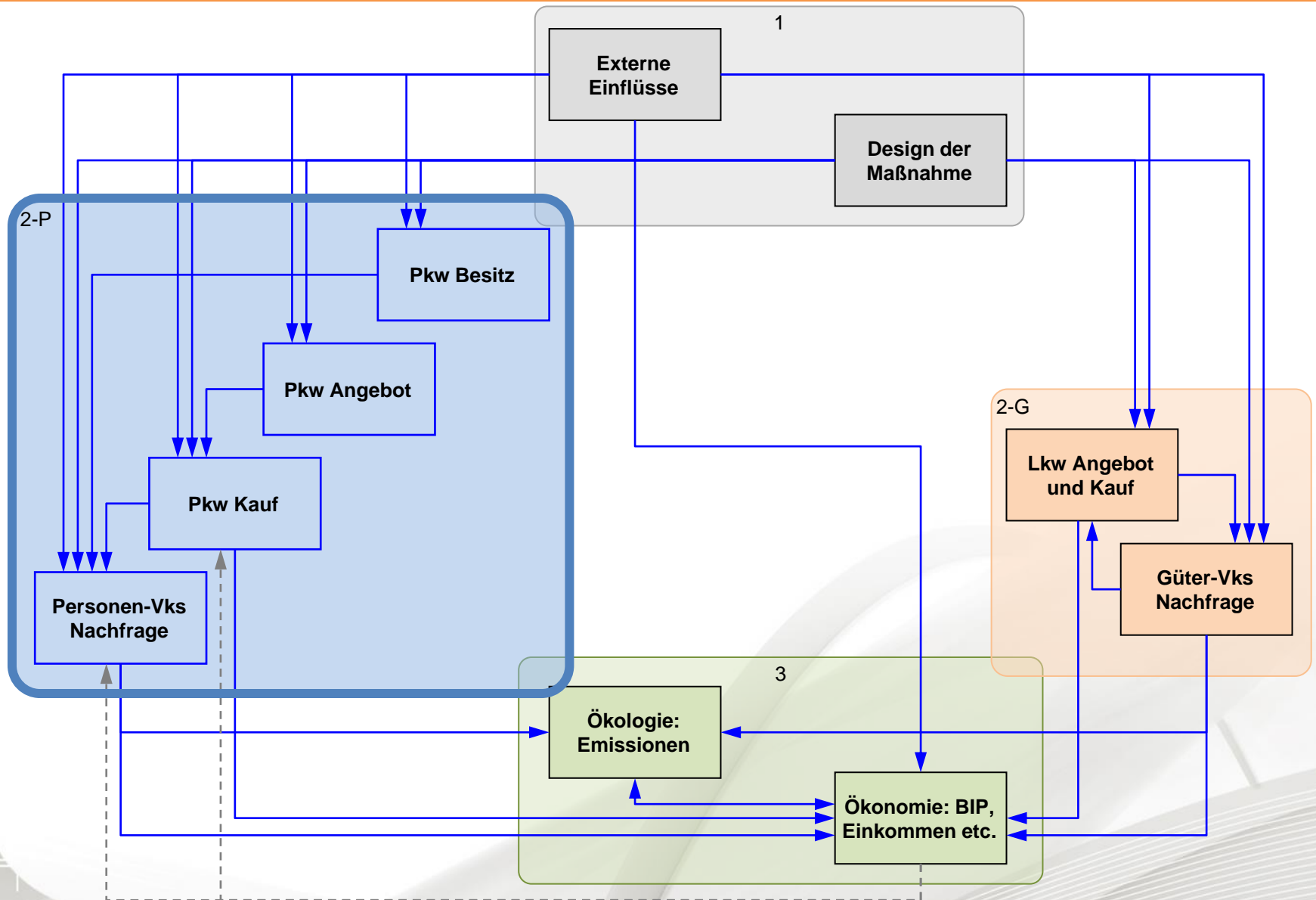
Projekt ASSET

- ➔ ACRP-Förderung (call 2011)
- ➔ Laufzeit: 01.04.2012 – 30.06.2014
- ➔ Partner: Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien
Umweltbundesamt Wien
Energieinstitut an der Uni Linz
Herry Consult Wien

- ➔ Ziel: Untersuchung der direkten und indirekten Wirkungen finanzpolitischer Instrumente zur Reduktion der Emissionen aus dem Straßenverkehr in Österreich

- ➔ Methode: Kombination von vorhandenen und neu entwickelten Modellen, um alle relevanten Wirkungen der finanzpolitischen Instrumente abzubilden.

ASSET-Modelle

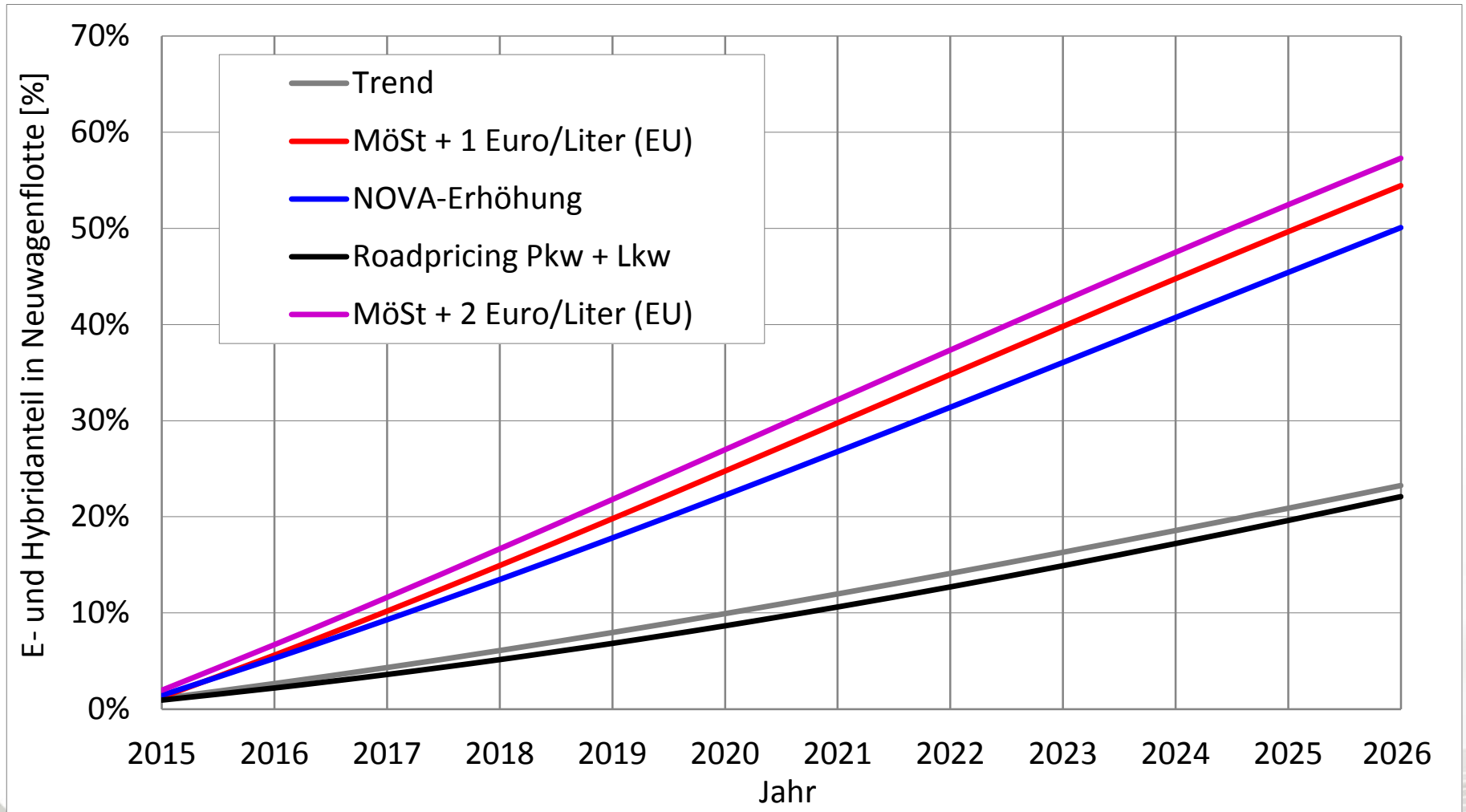


Szenarien

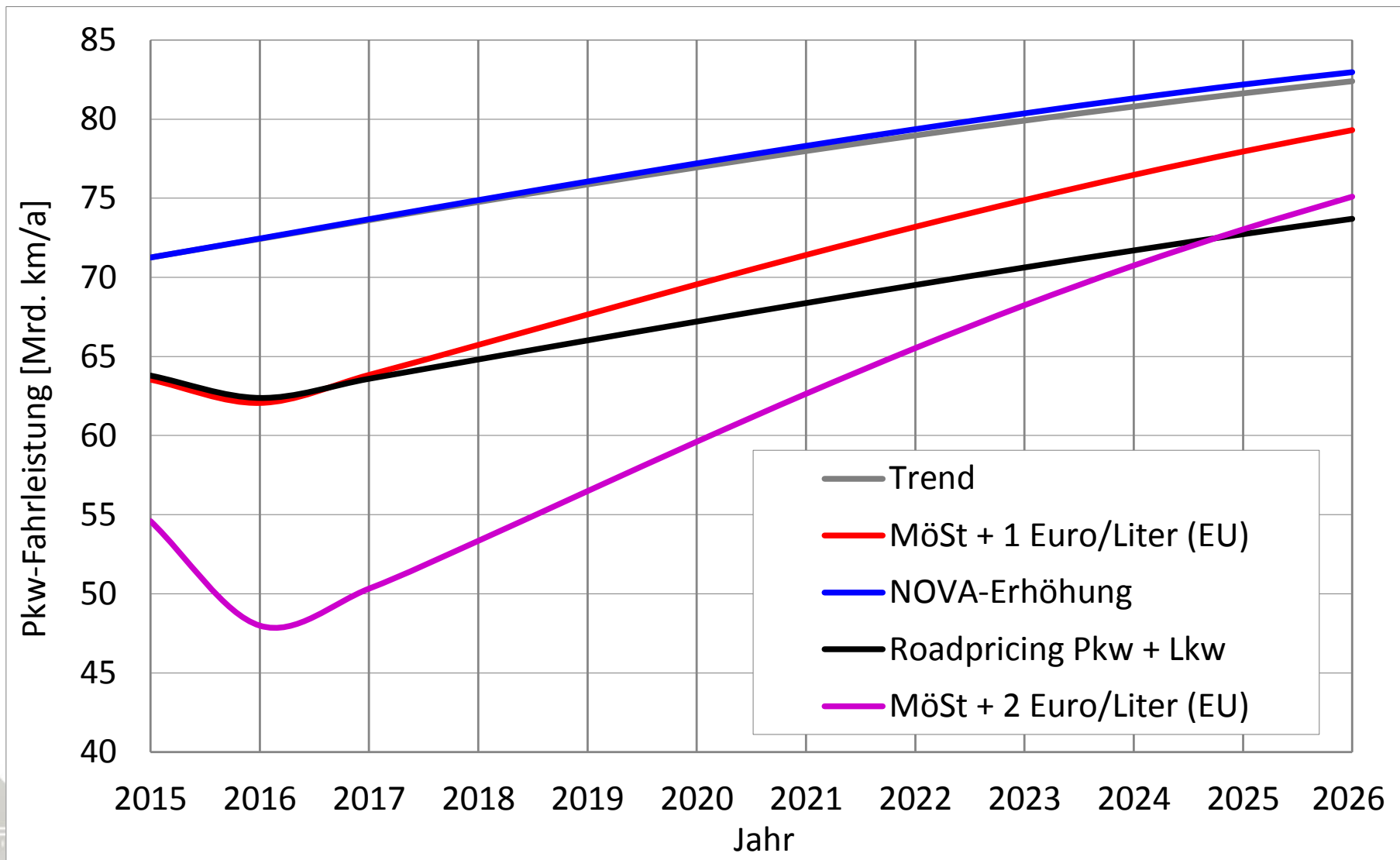
- ➔ Im Rahmen eines Stakeholder-Workshops entwickelt
- ➔ Umsetzung soll substantiellen Beitrag zur Reduktion der THG-Emissionen leisten

Finanzpolitisches Instrument	Bereich	
Erhöhung des Treibstoffpreises (MöSt) um 1,00 €/L	EU	Budgetsanierung
	EU	Verkehrliche Kompensation
	EU	Soziale Kompensation
	AT	Budgetsanierung
Erhöhung und Variabilisierung der Pkw-Kaufsteuer (NOVA)	EU	Budgetsanierung
	EU	Verkehrliche Kompensation
Roadpricing im gesamten Straßennetz (Pkw und Lkw)	AT	Budgetsanierung
	AT	Verkehrliche Kompensation
Erhöhung des Treibstoffpreises (MöSt) um 2,00 €/L	EU	Budgetsanierung
<i>Polluter pays</i> : Erhöhung des Treibstoffpreises um 1,26 €/L	EU	Budgetsanierung
Verschärfte Lkw-Kontrollen	AT	Budgetsanierung

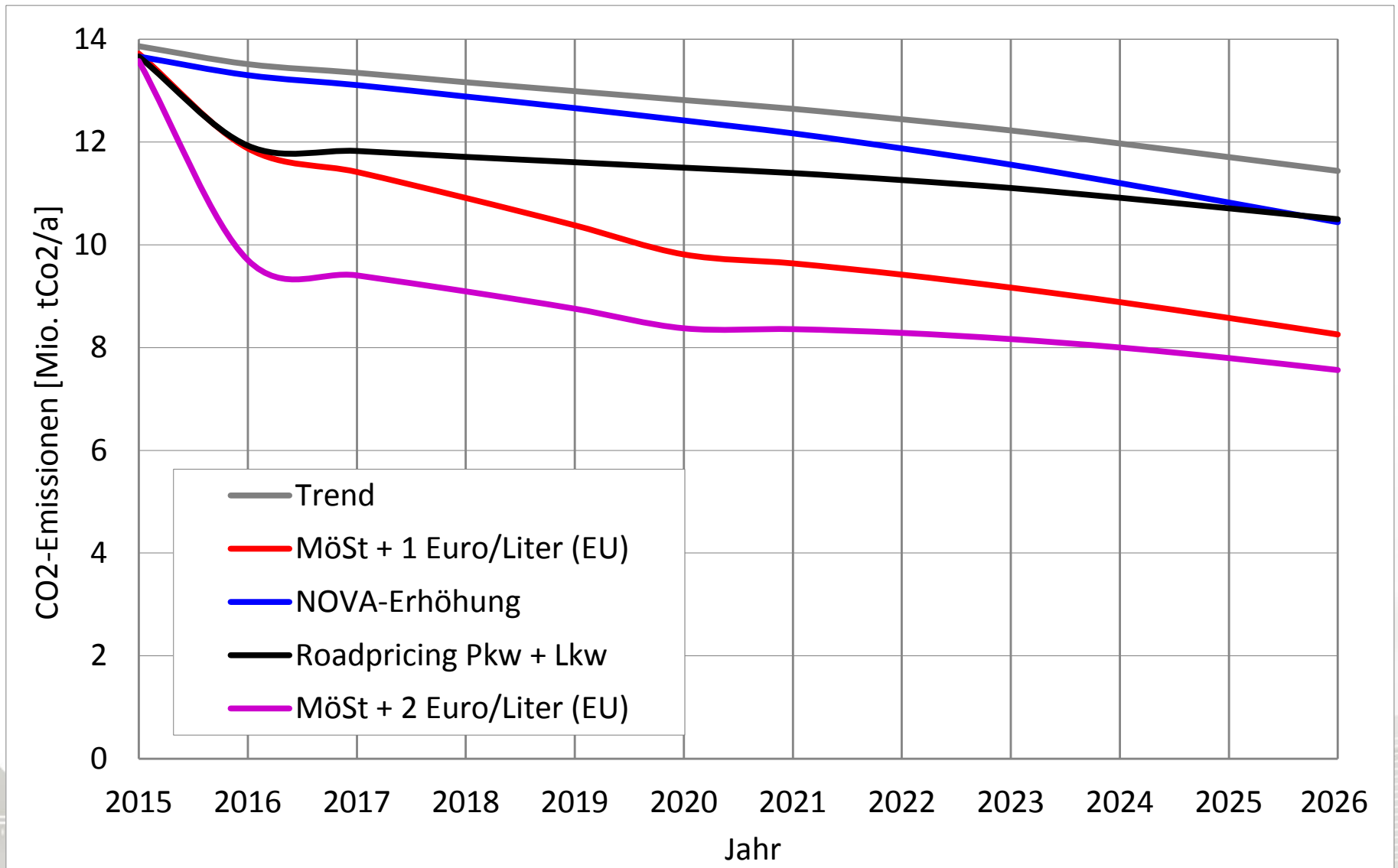
Anteil der Elektro- und Hybridfahrzeuge in Pkw-Neuwagenflotte



Pkw-Fahrleistung

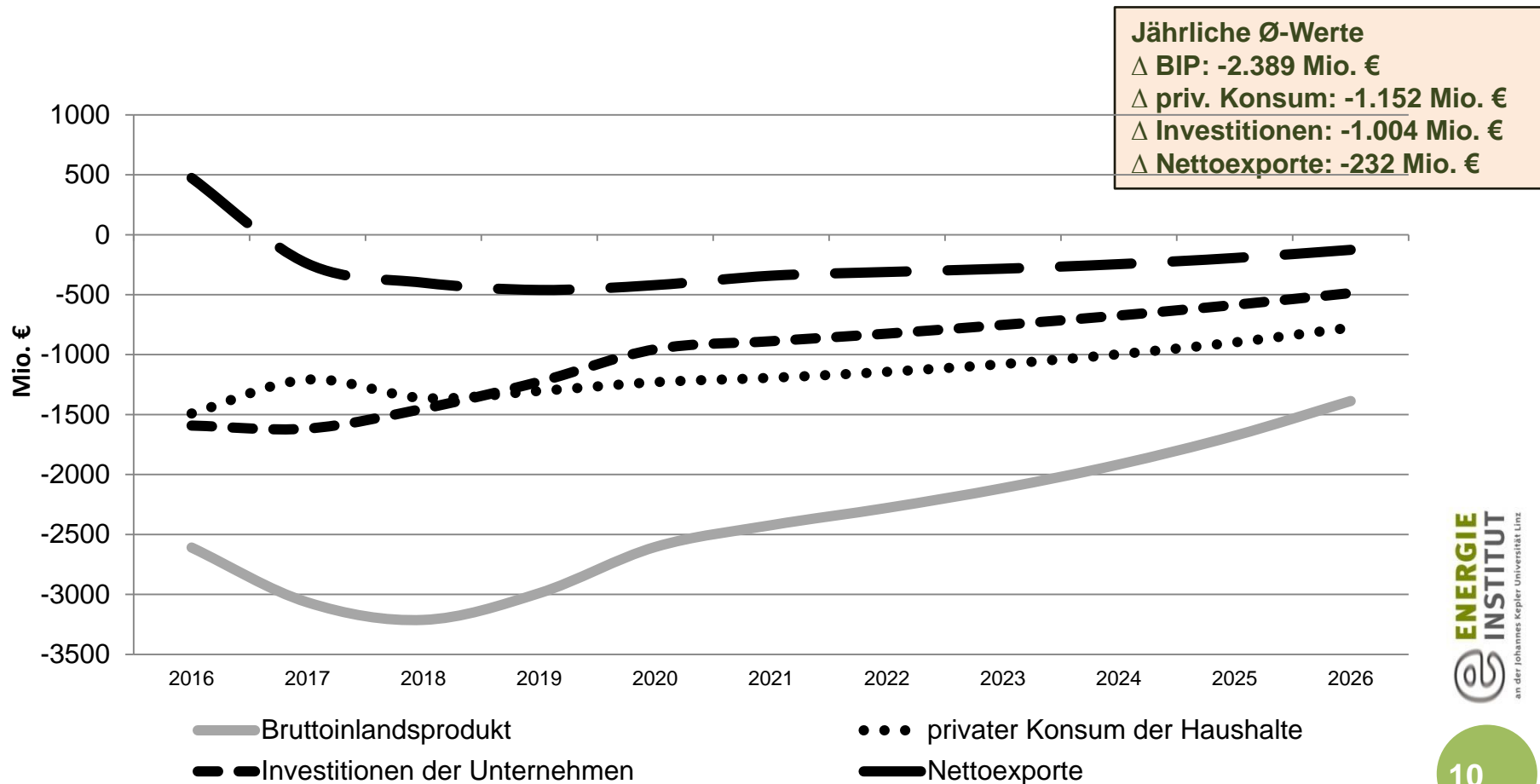


CO2-Emissionen aus dem Straßenverkehr (Pkw und Lkw)



Volkswirtschaftliche Effekte einer **MöSt-Erhöhung um 1 Euro/Liter** (Vorläufige Ergebnisse)

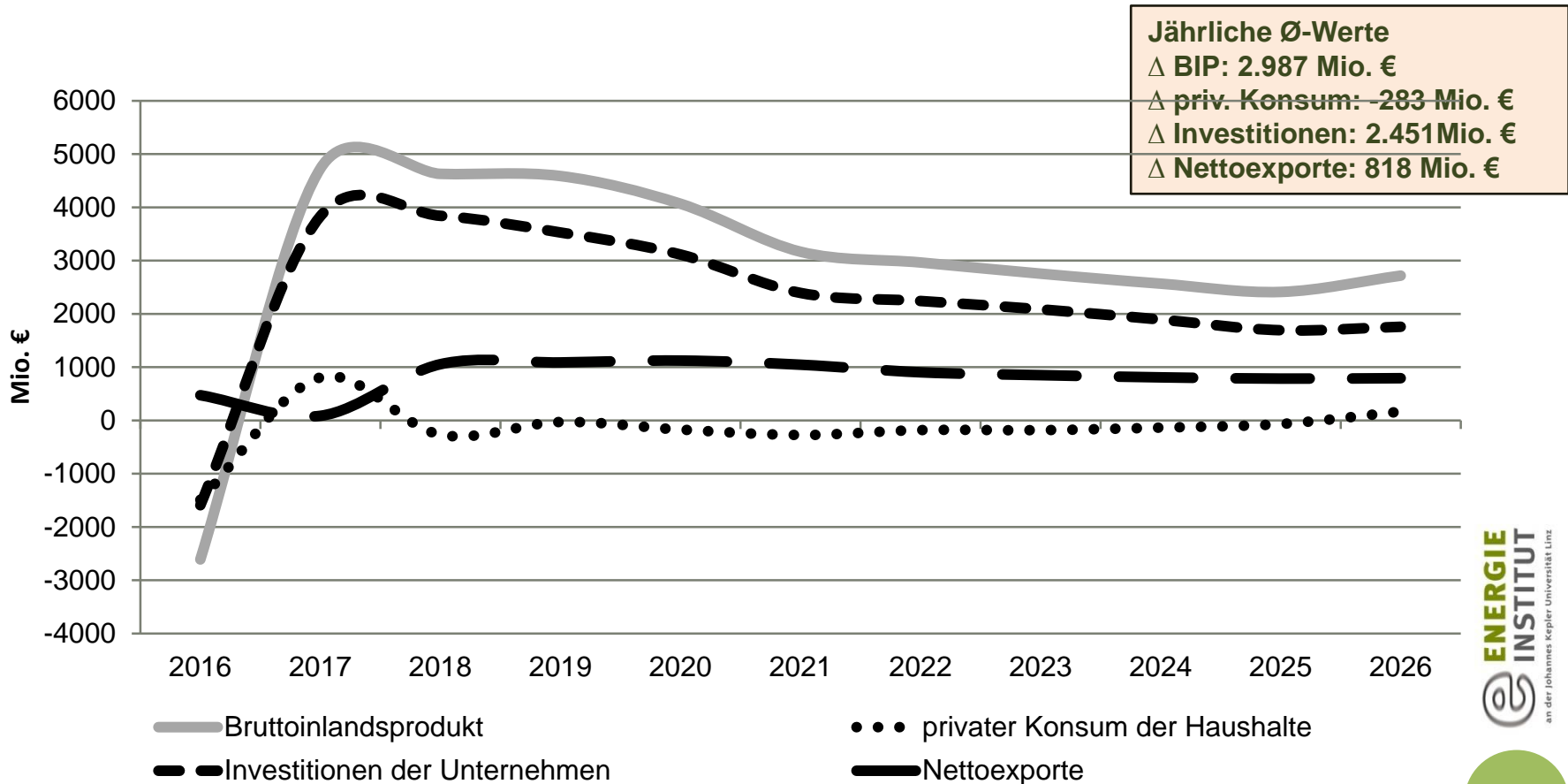
■ Einnahmenverwendung: **Budgetsanierung**



Anmerkung: privater Konsum (gesamte Ausgaben der Haushalte) = energetischer Konsum + nicht-energetischer Konsum; Nettoexporte = (energetische und nicht-energetische) Exporte - (energetische und nicht-energetische) Importe;
Quelle: Vorläufige Berechnungen anhand von MOVE

Volkswirtschaftliche Effekte einer MöSt-Erhöhung um 1 Euro/Liter (Vorläufige Ergebnisse)

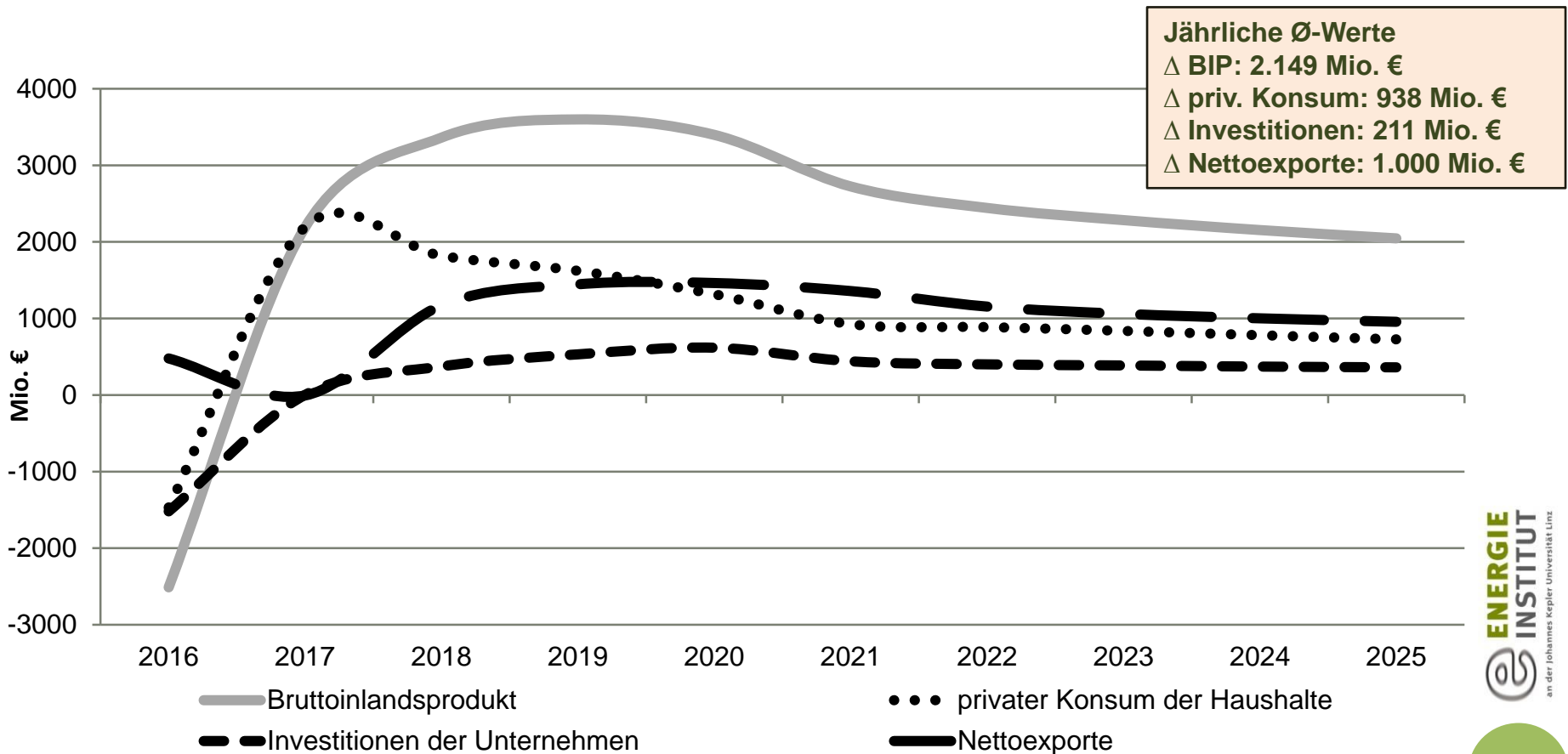
■ Einnahmenverwendung: **Verkehrliche Kompensation**



Anmerkung: privater Konsum (gesamte Ausgaben der Haushalte) = energetischer Konsum + nicht-energetischer Konsum; Nettoexporte = (energetische und nicht-energetische) Exporte - (energetische und nicht-energetische) Importe;
 Quelle: Vorläufige Berechnungen anhand von MOVE

Volkswirtschaftliche Effekte einer **MöSt-Erhöhung um 1 Euro/Liter** (Vorläufige Ergebnisse)

■ Einnahmenverwendung: **soziale Kompensation**



Anmerkung: privater Konsum (gesamte Ausgaben der Haushalte) = energetischer Konsum + nicht-energetischer Konsum; Nettoexporte = (energetische und nicht-energetische) Exporte - (energetische und nicht-energetische) Importe;

Quelle: Vorläufige Berechnungen anhand von MOVE

Conclusions

Direkte Effekte der finanzpolitischen Instrumente

- ➔ Treibstoffpreiserhöhung in Bezug auf CO₂-Reduktion am effektivsten!
- ➔ Roadpricing bewirkt stärkste Reduktion der Pkw-Fahrleistung, aber kein Anreiz für Entwicklung und Kauf sparsamerer Fahrzeuge.
- ➔ NOVA-Erhöhung beeinträchtigt die Mobilitätsnachfrage am wenigsten, aber CO₂-Einsparung geringer als bei MöSt und mit starker Zeitverzögerung

Volkswirtschaftliche Effekte durch Verwendung der Einnahmen bestimmt

- ➔ Budgetsanierung hat vorwiegend negative Effekte: Rückgang d. privaten Konsums, der Unternehmensinvestitionen und des Lohnniveaus, höhere Arbeitslosigkeit.
- ➔ Verkehrliche und soziale Kompensation haben vorwiegend positive Effekte: Verkehrliche Kompensation v.a. auf BIP und Unternehmensinvestitionen, Soziale Kompensation v.a. auf verfügbaren Einkommens und privaten Konsum.
- ➔ In diesen Fällen kann von einer doppelten Dividende gesprochen werden: Erreichung von ökologischen Zielen UND eines höheren Wirtschaftswachstums.