

KEIN STEUERNACHLASS FÜR DIESEL

Stopp dem Dieselruß

FORDERUNGSPAPIER

des Umweltreferats der Österreichischen Ärztekammer
von Ärzt*innen für eine gesunde Umwelt (ÄGU)
und Parents For Future

Lungenkranke Kinder, Früh- und Fehlgeburten durch Dieselruß

Dieselruß ist immer noch eine der Hauptursachen für Luftverschmutzung, insbesondere auch in Österreich. [1] Laut einer aktuellen Auskunft des Umweltbundesamtes sind immer noch rund 40 Prozent der Schwerfahrzeuge auf Österreichs Straßen ohne wirksame Partikelfilter unterwegs. Insbesondere im Nahverkehr bei Lieferdiensten sind noch alte LKW im Einsatz, welche ungefiltert Dieselruß emittieren.

Dieselruß fördert Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems bei Erwachsenen, Lungenkrankheiten bei Kindern und ist nachweislich krebserregend. [2] Ultrafeine Partikel aus dem Dieselruß wandern bei Schwangeren über die Plazenta in den Embryo und erhöhen nachweislich die Anzahl an Fehlgeburten. [3]

Eine aktuelle Studie des Schweizer Paul-Scherrer-Instituts (PSI) zeigt zudem, dass in Feinstaubpartikeln weit mehr lungenschädigende Radikale gebildet werden als bisher angenommen. [4] Dies könnte eine weitere wichtige Erklärung dafür liefern, warum so viele Menschen scheinbar ohne konkreten Anlass chronische Atemwegserkrankungen oder Lungenkrebs bekommen.

Diesel schädigt neben der Gesundheit auch Klima und Staatsfinanzen

Österreich zählt innerhalb der EU zu den Ländern mit einem vergleichsweise niedrigen Dieselpreis. Die Ursache liegt in der für Diesel um 8,5 Cent pro Liter niedrigeren Mineralölsteuer (MÖSt) gegenüber Benzin. Diese Steuerbegünstigung ist fachlich durch nichts gerechtfertigt. Im Gegenteil. Der CO₂-Ausstoß von Diesel pro Liter ist sogar um 13 Prozent höher als jener von Benzin. Die Treibhauswirkung von Ruß in der Atmosphäre ist zudem nach CO₂ und Methan die nächstrelevante. [4a] Die Reduktion von Ruß-Emissionen kann deshalb wesentlich und rasch zum Klimaschutz beitragen.

Von 1990 bis 2017 haben zudem die verkehrsbedingten Treibhausemissionen in Österreich um ganze 72 Prozent zugenommen. [5] Dazu hat die steuerliche Begünstigung von Diesel durch den „Tanktourismus“ nachweislich beigetragen. Das verursacht mehr Verkehr und Umwegtransit, zum Beispiel am Brenner und geschätzte 300.000 LKW pro Jahr. [6]

Widersinnige Steuergeschenke sind nach der Pandemie nicht leistbar

Durch die niedrigere MÖSt auf Diesel entgingen dem österreichischen Staat im Jahr 2020 trotz weniger Verkehr 600 Millionen Euro an Steuereinnahmen. Die staatlichen Einnahmen aus dem klima- und gesundheitsschädlichen Tanktourismus belaufen sich auf jährlich 400 – 600 Millionen Euro. [7] Der Tanktourismus erzeugte jedoch zugleich externe Kosten. Denn er ist mitverantwortlich für Österreichs Strafzahlungen (Zertifikate-Zukauf) aufgrund nicht erreichter Klimaziele sowie für gesundheitliche Kosten aufgrund der höheren Dieselruß-Exposition der Bevölkerung.

Laut einem aktuellen Bericht der Europäischen Umweltagentur (EEA) [8] sterben in der EU jährlich mehr als 400.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der lokalen Luftverschmutzung. Die gesundheitlichen Folgekosten der Feinstaubbelastung belaufen sich EU-weit auf geschätzte 90 – 200 Milliarden Euro pro Jahr, wobei die neuen Erkenntnisse zum Dieselruß hier noch nicht einmal einbezogen sind. [9] Aliquot auf Österreichs Bevölkerung umgerechnet, wären das jährliche Kosten von 2 - 4 Milliarden Euro.

Eine steuerliche Anpassung bei Diesel an die MÖSt auf Benzin würde zudem die derzeit Österreich angerechneten CO₂-Emissionen aus dem Tanktourismus reduzieren. Zusätzlich könnten jährlich weitere 120.000 bis 250.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Denn eine Dieselpreiserhöhung setzt auch Anreize, PKW-Fahrten einzusparen und könnte die in Österreich gefahrenen Kilometer kurzfristig um jährlich 750 Millionen und langfristig um geschätzte 1,7 Milliarden Kilometer reduzieren. [10] Eine Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn würde preislich ebenfalls begünstigt.

Dieselpreiserhöhung wichtiges Signal zum Umstieg auf Elektromobilität

Der Anteil an Neuwagenkäufen mit rein elektrischem Antrieb ist im Jahr 2020 in Österreich um gut 70 Prozent - auf insgesamt 6 Prozent der Gesamtkäufe - deutlich gestiegen. [11] Dies ist eine erfreuliche Entwicklung, aber um bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen, müsste sich dieser Trend rasch weiter beschleunigen.

Da in der Corona-Krise Autokäufe um gut 20 Prozent zurückgingen [11], muss bei einer Entspannung der Krise mit zahlreichen Autoneukäufen gerechnet werden. Eine vorherige Beseitigung des ungerechtfertigten Steuernachlasses bei Diesel gegenüber Benzin wäre zugleich ein wichtiges Preissignal, um den nötigen Umstieg auf Elektroautos zusätzlich zu beschleunigen. Begleitend muss der Ausbau des öffentlichen Verkehrs intensiviert werden.

Politische Relevanz

Vor uns liegt das entscheidendste Jahrzehnt der bisherigen Menschheitsgeschichte. Denn es ist das Jahrzehnt, in dem wir unser Leben wieder in Einklang mit den Belastungsgrenzen des Planeten bringen müssen. Sonst besteht die Gefahr, dass wir durch ein Fortschreiten der Klimakrise und Naturzerstörung einen irreversiblen Prozess anstoßen, der in der Folge unsere Lebensgrundlagen zerstören und unbeschreibliches Leid über die gesamte Menschheit bringen wird. [12]

Aufgrund dieser Dringlichkeit forderte 2019 ein hochkarätiges Wissenschaftsgremium im Referenzplan für die Nationale Energie- und Klimapolitik (Ref-NEKP) die Politik dazu auf, klimaschädliche Subventionen rasch abzuschaffen. [13]

Im „Klima-Corona Deal“ [14] forderten im Mai 2020 weitere 183¹ Organisationen der Zivilgesellschaft und 577 Wissenschaftler*innen, dass der wirtschaftliche Wiederaufbau nach der Corona-Krise zugleich das 1,5 Grad Klimaziel anpeilen muss.

Wir schließen uns diesen Forderungen an und sind der Überzeugung, dass als erster Schritt die ungerechtfertigte steuerliche Begünstigung von Diesel beseitigt werden sollte, weil sie gleichermaßen Klima, Staatshaushalt und Gesundheit schädigt.

Aus Sorge um die Gesundheit und die Lebensgrundlagen
unserer Kinder und Enkel
FORDERN WIR DESHALB FOLGENDE MASSNAHMEN:

BESEITIGUNG DES DIESELPRIVILEGS

Die Steuerabgabe auf Diesel (MÖSt) muss umgehend auf jene von Benzin und somit um 8,5 Cent erhöht werden.

Ein Teil der so generierten, staatlichen Mehreinnahmen muss für die konsequentere Ausrüstung von LKW und Baumaschinen mit Partikelfiltern und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

Im Rahmen der von der Regierung angekündigten ökosozialen Steuerreform, welche wir für unverzichtbar halten, sollen Mehrkosten für Agrardiesel und soziale Härtefälle bei Pendler*innen vermieden werden.

-

Die Versäumnisse der Verkehrspolitik dürfen nicht mehr länger auf Kosten der Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Zukunft von uns und unseren Kindern gehen.

Setzen wir ein Zeichen der Hoffnung für unsere Jugend, die sich seit über zwei Jahren so engagiert für Generationengerechtigkeit einsetzt,

UND BEGINNEN WIR SOFORT!

Quellenverzeichnis

- [1] UBA, REP.0656, 2018
<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0656BFZ.pdf>
- [2] Wie et al, BMJ 2019 <https://www.bmj.com/content/367/bmj.l6258/rapid-responses>
- [3] WHO, REVIHAAP, 2013
<https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/review-of-evidence-on-health-aspects-of-air-pollution-revihaap-project-final-technical-report>
- [4] <https://www.nature.com/articles/s41467-021-21913-x>
- [4a] [WG1AR5_SPM_FINAL.pdf \(ipcc.ch\)](#) , Seiten 13 + 14
- [5] https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200209_OTS0031/tiroler-tageszeitung-leitartikel-kein-kindergeburtstag-von-peter-nindler
- [6] <https://www.tt.com/artikel/13774684/hausgemacht-billig-diesel-zieht-300-000-transit-lkw-an>
- [7] <https://www.derstandard.at/story/2000122969394/fast-600-millionen-weniger-steuereinnahmen-durch-dieselprivileg>
- [8] <https://www.nachrichten.at/meine-welt/gesundheit/eu-bericht-jaehrlich-400000-todesfaelle-in-folge-von-verschmutzter-luft:art114,3291593> und <https://www.eea.europa.eu/de/highlights/deutliche-verbesserung-der-luftqualitaet-in>
- [9] Harvard, 2021,
<https://www.seas.harvard.edu/news/2021/02/deaths-fossil-fuel-emissions-higher-previously-thought>
- [10] Quellen für die Berechnung des CO₂-Effektes: Preiselastizität
<https://www.greelane.com/wissenschaft-technologie-mathematik/sozialwissenschaften/price-elasticity-of-demand-for-gasoline-1147841/>
Gefahren km pro Auto:
<https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-autofahrer-fahren-immer-weniger-kilometer>
Dieselautos in Österreich:
<https://kurier.at/wirtschaft/schwere-zeiten-fuer-2-8-millionen-diesel-fahrer/254.655.680>
CO₂-Emissionen: https://www.umweltpakt.bayern.de/energie_klima/fachwissen/217/berechnung-co2-emissionen
- [11] <https://www.diepresse.com/5924303/pkw-neuzulassungen-um-ein-viertel-eingebrochen>
- [12] TED Talk von Prof. Prof. Dr. Johan Rockström, einer der meistzitierten Forscher zum Thema Klima und Belastungsgrenzen der Erde.
www.ted.com/talks/johan_rockstrom_10_years_to_transform_the_future_of_humanity_or_de_stabilize_the_planet
Deutsche Übersetzung unter:
<https://www.wua-wien.at/klimaschutz-klimawandelanpassung-und-resilienz/klimawandel/2275-klimakrise-jetzt-handeln>
- [13]
https://ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/03_Aktivitaeten/UniNEtZ_SDG13/RefNEKP/Ref-NEKP_ExecutiveSummary_PublVers-9.9.2019.pdf
- [14] https://www.attac.at/fileadmin/user_upload/dateien/kampagnen/Corona/Klima-Corona_Deal_15.07.2020.pdf (Zitat: 183 Organisationen, Initiativen und Gruppen sowie 577 Wissenschaftler*innen)