



## **Offener Brief von GLOBAL 2000, VCÖ, WWF Österreich, Sigrid Stagl, Karl Aiginger und Gernot Wagner an die Bundesregierung**

### **Nein zur „Verschrottungsprämie“ – stattdessen mit Investitionen in klimaverträgliche Mobilität die Konjunktur beleben und Arbeitsplätze schaffen**

Wien, am 28. Mai 2020

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Kurz, sehr geehrter Herr Vizekanzler Kogler, sehr geehrter Herr Finanzminister Blümel, sehr geehrte Frau Wirtschaftsministerin Schramböck, sehr geehrte Frau Klimaschutzministerin Gewessler!

**Im Zuge der Covid-19-bedingten Wirtschaftskrise werden derzeit zahlreiche Maßnahmen diskutiert, um die Konjunktur zu stärken und den Arbeitsmarkt zu beleben. In diesem Zusammenhang drängt insbesondere der Autohandel auf eine millionenschwere Neuauflage der sogenannten „Verschrottungsprämie“ oder „Abwrackprämie“ für Pkw. Mit diesem Schreiben möchten wir explizit davor warnen, die Fehler vergangener Krisen zu wiederholen. Denn die geforderte „Verschrottungsprämie“ ist ökonomisch ineffizient, setzt falsche industriepolitische Anreize und schadet dem Klimaschutz, weil die überfällige Mobilitätswende verzögert wird.**

1. Eine subventionierte „Verschrottungsprämie“ bevorzugt den Pkw-Verkehr gegenüber klimaverträglicher Mobilität, wie zum Beispiel dem Öffentlichen Verkehr, Radfahren, Gehen oder der Nutzung von Carsharing. Eine Prämie, die den Kauf weiterer Diesel- und Benzin-Autos forciert, widerspricht diametral den Klimaschutz-Verpflichtungen der Republik Österreich. Damit würde auch das Verfehlen der EU-Klimaziele 2030 nochmals wahrscheinlicher, was wiederum für die Republik zu Ausgleichszahlungen in Milliardenhöhe führen könnte.
2. Die Bezeichnung „Ökoprämie“ ist irreführend. Bereits die Herstellung eines Pkw verursacht in etwa so viele Treibhausgas-Emissionen wie 30.000 gefahrene Kilometer im Betrieb. Zudem sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagen leider nur auf dem Papier stark. Die beim Fahren tatsächlich verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen sind deutlich höher und etwa auf dem gleichen – sehr hohen - Niveau wie im Jahr 2000. Die Differenz zwischen den Herstellerangaben und dem realen Spritverbrauch ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten stark gestiegen. Auch wegen des von der Automobilbranche selbst befeuerten Trends zu größeren, schwereren und stärker motorisierten Pkw. Wie falsch der Begriff „Ökoprämie“ ist, hat auch der Dieselskandal ans Tageslicht gebracht: Etliche der noch im Jahr 2009 als „öko“ angepriesen Pkw waren alles andere als „sauber“.
3. Auch aus wirtschaftlicher Perspektive ist eine Auto-Kaufprämie ineffizient und kontraproduktiv, wie zahlreiche Wirtschaftsforschungsinstitute, Ökonominen und Ökonomen belegen. Der Haupteffekt besteht in einer Nachfrageverschiebung, indem Pkw früher als geplant gekauft werden. Mit wiederum negativen ökologischen Folgen: Der Automarkt ist derzeit in einer umfassenden Transformationsphase, die Zahl der E-Pkw-Modelle nimmt rasant zu. Wer heute mit „Ökoprämie“ einen Diesel-Pkw kauft, statt in zwei Jahren ein E-Auto, verursacht für die Lebensdauer des Fahrzeugs einen deutlich höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Der Ökonom Gabriel Felbermayr, Präsident des Kieler Instituts für Weltwirtschaft, bringt es treffend auf den Punkt: „Eine Autokaufprämie ergibt ökonomisch keinen Sinn, setzt falsche industriepolitische Anreize und nützt dem Klimaschutz nicht.“
4. Da Neuwagen – zumal in Krisenzeiten – eher von wohlhabenden Personen gekauft werden, wirkt eine Auto-Kaufprämie aus sozialpolitischer Perspektive regressiv und bringt jenen Haushalten nichts, die von der Wirtschaftskrise besonders hart getroffen wurden.

5. Eine für Pkw mit Verbrennungsmotor konzipierte Auto-Kaufprämie widerspricht zahlreichen anderen politischen Zielsetzungen. So schreibt eine EU-Regulierung Automobilkonzernen ab dem Jahr 2021 einen maximalen Flottendurchschnitt für verkaufte Neuwagen von 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer vor, wobei dieser Wert bis zum Jahr 2030 um 37,5 Prozent sinkt. Eine staatlich kofinanzierte Auto-Kaufprämie für Pkw mit Verbrennungsmotor schafft einen falschen Anreiz, der den notwendigen Strukturwandel bremst. Zusätzlich wird es damit auch den Autokonzernen erschwert, EU-Regulierungen einzuhalten. Eine Verschrottungsprämie beschränkt auf emissionsfreie und möglichst sparsame Fahrzeuge wäre prinzipiell zwar überlegenswert, allerdings gibt es für E-Pkw bereits eine Förderung sowie zahlreiche Vorteile im Steuerrecht. Der Effekt dieser Doppelförderung wäre daher zu hinterfragen.

**Mit diesem Schreiben ersuchen wir Sie, öffentliche Mittel gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie zukunftsorientiert, effizient und im Sinne der Gesellschaft einzusetzen. In diesem Sinne empfehlen wir, die Krisenbewältigung mit einer ambitionierten Klimapolitik zu verbinden. Anstatt einer ökonomisch und ökologisch kontraproduktiven "Verschrottungsprämie" sind mit Blick auf den Mobilitätsbereich vor allem zwei wesentliche Weichenstellungen angebracht:**

- Erstens, eine ökologische, sozial und wirtschaftlich gerechte Steuerreform, die den Faktor Arbeit entlastet, Energie spart und die Kostenwahrheit fossiler Energieträger herstellt. Konkret insbesondere durch den Abbau umwelt- und gesundheitsschädlicher Subventionen wie des Dieselpflichts sowie durch eine faire CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit Lenkungseffekt und sozialem Ausgleich.
- Zweitens, vorausschauende öffentliche Investitionen, die einen klimaverträglichen und naturverträglichen Neustart der Wirtschaft unterstützen. Im Bereich der Mobilität sind dies insbesondere der Ausbau und die Verdichtung öffentlicher Verkehrsmittel, Investitionen in eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, der Ausbau der Infrastruktur für Gehen und Radfahren sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch Schaffung von Begegnungszonen, Begrünung und Belebung von Ortskernen.

**Wir sind davon überzeugt, dass es mit diesem Maßnahmenbündel gelingen würde, sowohl die Konjunktur als auch den Arbeitsmarkt nachhaltig zu stärken sowie Österreichs Wirtschaft insgesamt widerstandsfähiger gegen künftige Krisen auszurichten.**

Mit freundlichen Grüßen



**Agnes Zauner**  
Geschäftsführerin  
GLOBAL 2000



**Andrea Johanides**  
Geschäftsführerin  
WWF Österreich



**Willi Nowak**  
Geschäftsführung  
VCÖ



**Hon.Prof. Mag.Dr. Karl Aiginger**  
Ökonom, Querdenkerplattform  
Wien – Europa



**Univ.Prof. Dr<sup>in</sup>. Sigrid Stagl**  
Ökonomin,  
Wirtschaftsuniversität Wien



**Dr. Gernot Wagner**  
Klimaökonom,  
New York University