

Finanzierungsmodell zur CO₂-Bepreisung im öffentlichen Linienbusverkehr

Der öffentliche Personennah- und –regionalverkehr (ÖPNV) leistet einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie zur Mobilitätswende und zur Erreichung der Klimaziele. Durch die Maßnahmen des im Rahmen der ökosozialen Steuerreform im Jänner dieses Jahres beschlossenen Nationalen Emissionszertifikatehandelsgesetzes 2022 (NEHG 2022) zur CO₂-Bepreisung entstehen den Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im ÖPNV im Auftrag der Verkehrsverbundorganisationengesellschaften erbringen, sowie den finanzierenden Aufgabenträgern und Gebietskörperschaften ab Oktober diesen Jahres – zusätzlich zu den derzeit allgemeinen Kostensteigerungen – Mehrbelastungen in beträchtlicher Höhe. Ohne die grundsätzliche Zweckmäßigkeit einer CO₂-Bepreisung in Frage zu stellen, nehmen diese zusätzlichen Kosten einen direkten Einfluss auf die finanziellen Möglichkeiten, das öffentliche Verkehrsangebot zu verbessern bzw. Tarife preislich stabil zu halten, und wirken somit dem ökosozialen Grundgedanken des Gesetzes sowie der Mobilitäts- und Klimawende im Sinne einer Anreizfunktion zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr entgegen.

Um diesen Auswirkungen zu begegnen, schlagen die Mobilitätsverbände Österreich ein entsprechendes Finanzierungsmodell in Anlehnung an die bestehende Lösung zur Abdeckung der Mehrkosten aus der kilometerabhängigen Bemannung von gemeinwirtschaftlich bestellten öffentlichen Linienbusverkehren auf Autobahnen und Schnellstraßen wie folgt vor:

Zur Abdeckung der durch die CO₂-Bepreisung auf Dieselkraftstoff entstehenden jährlichen Mehrbelastungen sollen den für den ÖPNV zuständigen Gebietskörperschaften bzw. Verkehrsverbundorganisationengesellschaften als zuständige Aufgabenträger und Bestellorganisationen des öffentlichen Linienbusverkehrs im Rahmen der bestehenden Verträge (z.B. über Grund- und Finanzierungsverträge) entsprechende Bundesmittel zugeteilt werden. Als Grundlage für die Ermittlung dieser Finanzierungsbeiträge dienen die gemeinwirtschaftlich bestellte, jährliche Kilometerleistung für Dieselbusse im Linienverkehr des ÖPNV, ein durchschnittlicher Wert für den Dieserverbrauch von Linienbussen sowie die aus dem Ausgabewert von nationalen Emissionszertifikaten errechnete CO₂-Bepreisung je Liter Dieseltreibstoff. Diese für die Berechnung der erforderlichen Mittel notwendigen Eckdaten – zusätzliche Treibstoffkosten je Kilometer sowie die jährlich bestellte Verkehrsleistung – lassen sich damit unmittelbar beziffern. Über die errechneten Finanzierungsbeiträge können sohin den Busverkehrsunternehmen die aufgrund der zusätzlichen Dieselkraftstoffbepreisung anfallenden Mehrkosten für gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehrsleistungen im Linienverkehr (nur Nutzwagenkilometer ohne Leer- und Werkstattfahrten) durch die Verkehrsverbundorganisationengesellschaften im Wege der Verkehrsdiensteverträge abgegolten werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ermittlung der durch die CO₂-Bepreisung auf Dieselkraftstoff zu erwartenden Zusatzkosten je Kilometer in der Fixpreisphase des nationalen Emissionszertifikatehandels sowie eine beispielhafte Berechnung des erforderlichen Finanzierungsbedarfs im Regionalbuslinienverkehr (Basis 200 Mio. Nutzwagenkilometer p.a. österreichweit):

MOBILITÄTSVERBÜNDE ÖSTERREICH

Europaplatz 3/3, 1150 Wien | Telefon: +43 1 955 55 - 7313 | Fax: +43 1 955 55 - 1122 | mobilitaetsverbueende.at | office@mobilitaetsverbueende.at
Mobilitätsverbände Österreich OG | FN 437226f | Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien | UID-Nr.: ATU 67494213 | Finanzamt Feldkirch
Vorarlberger Landes- und Hypothekenbank AG | IBAN: AT19 5800 0101 9757 4025 | BIC: HYPVAT2B

Kalenderjahr	Ausgabewert der nationalen Emissionszertifikate ¹⁾	Mehrkosten je Liter Gasöl (Diesel) ²⁾	Mehrkosten je Kilometer Verkehrsleistung ³⁾	Finanzierungsbedarf p.a. ⁴⁾
2022	30 Euro	7,5 ct/l	2,7 ct/km	1,35 Mio Euro ⁵⁾
2023	35 Euro	8,8 ct/l	3,2 ct/km	6,40 Mio Euro
2024	45 Euro	11,3 ct/l	4,1 ct/km	8,20 Mio Euro
2025	55 Euro	13,8 ct/l	5,0 ct/km	10,00 Mio Euro

¹⁾ je Tonne Kohlenstoffdioxidäquivalent (t CO₂eq)

²⁾ Treibhausgasemission von Gasöl mit Beimischung biogener Stoffe = 2,50 kg CO₂eq/l

³⁾ durchschnittlicher Treibstoffverbrauch von Dieseln in Linienverkehr = 36,5 l/100km

⁴⁾ rd. 200 Mio km gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehrsleistung im Regionalbuslinienverkehr (Dieselbusse)

⁵⁾ nur Oktober bis Dezember 2022

Die tatsächlich erforderlichen Finanzierungsbeiträge jedes Jahres stehen dabei in Abhängigkeit der Ausgabewerte der nationalen Emissionszertifikate und der Angebotsausweitung im öffentlichen Linienbusverkehr (ca. 6% von 2021 auf 2022), jeweils verringert um jenen Anteil der Kilometerleistung, für den dieselbetriebene Busse durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt werden.

Wien, im September 2022