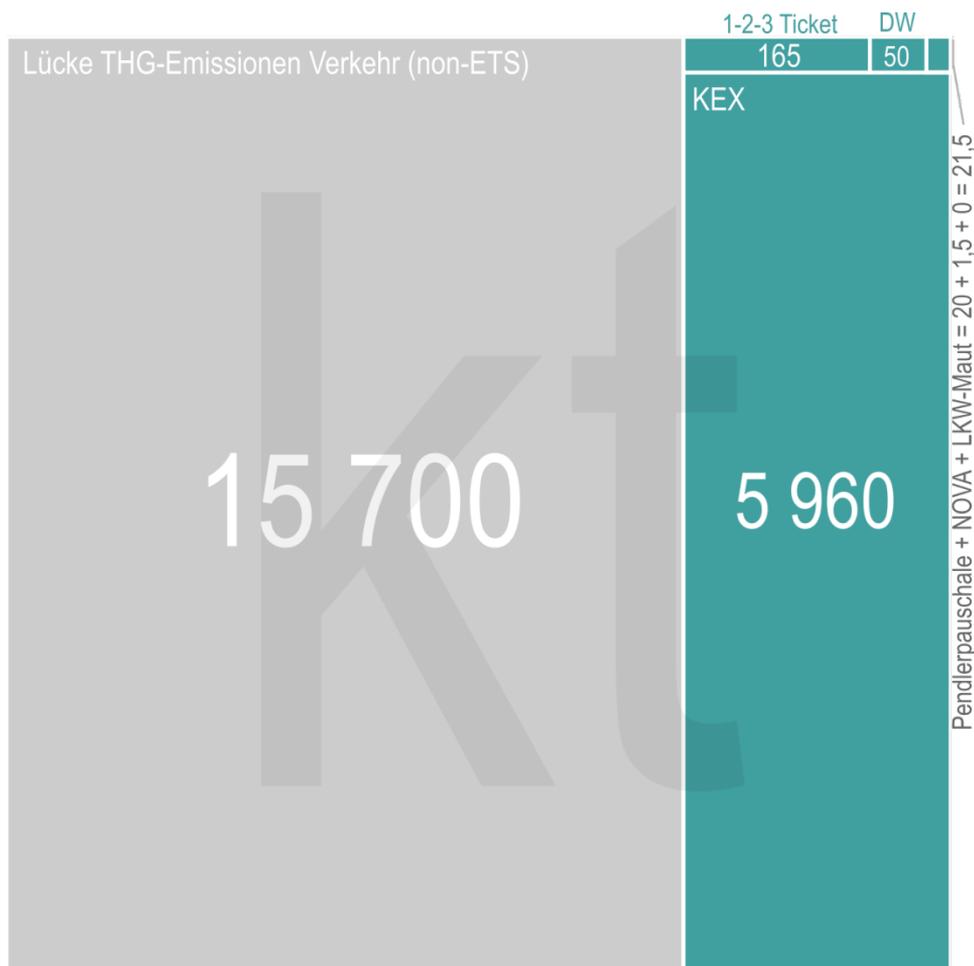


Ausblick Zusammenfassung:

Die Ergebnisse der einzelnen Factsheets können zusammenfassend in nachfolgender Grafik gezeigt werden:

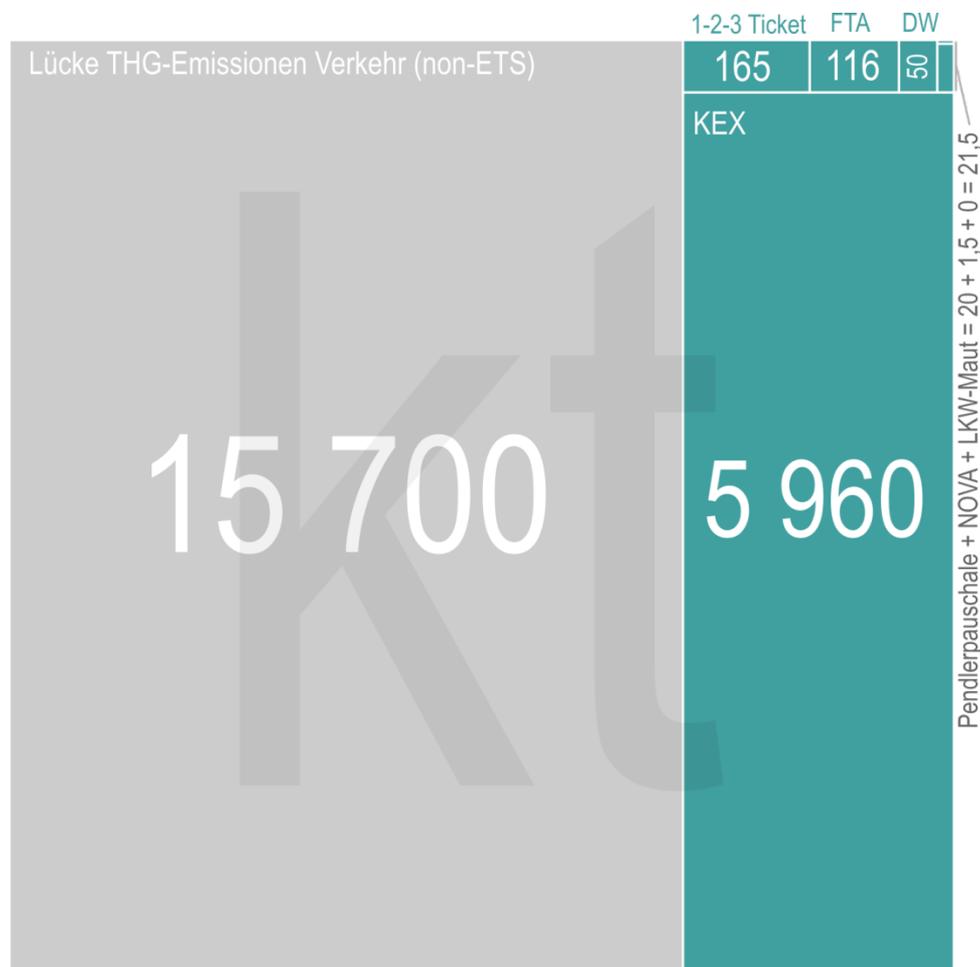
Abgebildet ist hier der Beitrag der Maßnahmen zum bestehenden THG-Ziel im Sektor Verkehr. Ersichtlich ist deutlich, dass die Maßnahme „Reduktion des Tanktourismus“ (Anpassung MÖSt) das größte Reduktionspotential aufweist. An zweiter Stelle folgt das 1-2-3 Ticket und danach die Ökologisierung der Dienstwagen. Die Maßnahmen zu Pendlerpauschale, NOVA und LKW-Maut bieten in der vorliegenden Ausgestaltung wenig Potential zum Schließen der Lücke bzw. tragen wenig zum THG-Ziel (2030) bei.

Grafik 1: Beitrag der Maßnahmen (2021) zum THG-Ziel 2030 absolut in ktCo₂Äq im non ETS – **exklusive FTA**



Wird auch noch die analysierte Ausgestaltung der Flugticketabgabe mit in die Betrachtung einbezogen, wird deutlich, dass diese wesentlich zum THG-Reduktionsziel im Verkehrssektor beiträgt (0,53% - 116kt CO₂Äq).

Grafik 2: Beitrag der Maßnahmen (2021) zum THG-Ziel 2030 absolut in ktCo2Äq im non ETS – inklusive FTA(ETS)



Generell gilt folgender Hinweis: Eine Wirkungsbetrachtung auf Basis von Einzelmaßnahmen ersetzt **nie** die Betrachtung von Maßnahmenbündeln, die aufgrund wechselseitiger Abhängigkeiten eine größere Wirkung erzielen können als das Aufsummieren der THG-Reduktionspotentiale von Einzelmaßnahmen.

Einordnung der Ergebnisse - Ausblick

Für eine bessere Einschätzung der Ergebnisse kann man die evaluierten sieben Maßnahmen mit einer anderen evaluierten Maßnahme vergleichen.

Z.b. kann man diese mit einer Evaluierung einer hypothetischen Bepreisung von CO2 vergleichen. Angenommen, auf die bestehende Besteuerung von Kraft- und Heizstoffen im **non-ETS-Bereich** wird ein CO2-Aufschlag in der Höhe **20€/t CO2** im Jahr 2021 eingepreist, daraus ergibt sich ein Netto-Einsparungspotential von **511,8 kt CO2 Äq** für das Jahr 2021, bei einer direkten budgetären Wirkung von **Mehreinnahmen** in der Höhe von **955 Mio. Euro im Jahr 2021**¹.

In der nachfolgenden Grafik wird die Einordnung der Größen in Beziehung gesetzt und somit veranschaulicht. Die hypothetische CO2-Bepreisung würde in ihrer THG-Reduktionswirksamkeit, alle anderen Maßnahmen, außer die Bekämpfung des Tanktourismus, übertreffen.

¹ MIO-ES Evaluierung – ohne Rückvergütung der Mehreinnahmen, diese gehen ins allgemeine Budget.

Grafik 3: Beitrag der Maßnahmen (2021) zum THG-Ziel 2030 absolut in ktCo₂Äq im non ETS – inklusive einer hypothetischen CO₂-Bepreisung.

