

---

**1930/A(E) XXIV. GP**

---

**Eingebracht am 15.05.2012**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

### **betreffend ökologisch und verteilungspolitisch optimierte Förderung von Pendlerinnen und Pendlern mittels Pendlerpauschale "Neu", Jobticket "Neu" und Öffi-Ausbau**

Die derzeitige PendlerInnenförderung im Wege des „Pendlerpauschale“ ist in ökologischer Wirkung und sozialer Treffsicherheit seit langem reformbedürftig: So wie derzeit gestaltet werden beim Pendlerpauschale Gutverdienende bevorzugt und umweltschonende Verkehrsmittel schlechter gestellt. Diese „Fehl-Steuerung“ mit einem nicht geringen Teil der insgesamt ca. 1,1 Mrd Steuergeld, die beim Pendlerpauschale bewegt werden, ist insbesondere in folgender Hinsicht verbesserungswürdig:

1. Derzeit profitieren AutofahrerInnen mehr als Öffi-BenutzerInnen:

\* Für Auto-Pendelnde gibt es Anspruch auf das Pauschale ab 2 km Pendeldistanz, für Öffi-Pendler erst ab 20 km;

\* Pauschale ist für Auto-Pendelnde bei gleicher Kilometer-Distanz tw mehr als doppelt so hoch, zB bei Pendeldistanz 20-40km 696 vs. 1.476 €.

Dies ist für Umwelt und Klima kontraproduktiv.

2. Derzeit profitieren Gutverdienende weit mehr als Wenigverdienende (weil durch die steuerrechtliche Gestaltung als Werbungskosten/Freibetrag der Vorteil mit dem Einkommen steigt statt als Absetzbetrag allen in gleichem Ausmaß zugute zu kommen). Zusätzlich bestehen Nachteile für Teilzeitarbeitende – dzt bis incl. 10 Arbeitstage/Monat kein Anspruch. Diese Regelung trifft großteils Frauen.

3. Firmenwagen-BenutzerInnen, die mit ihrem Firmenwagen bereits steuerlich begünstigt den Weg von und zur Arbeitsstelle zurücklegen, können trotzdem Pendlerpauschale geltend machen und so zweimal für denselben Zweck profitieren, weil entsprechende EDV-technische Sperren bei den Finanzbehörden bis heute nicht eingerichtet wurden.

Dies ist jedenfalls eine Verschwendung von Steuergeld durch Doppel-Subventionierung.

Das derzeitige Ergebnis unterstreicht den Reformbedarf: Ein Gutteil der als Steuerausfall schlagend werdenden Förderung kommt einerseits AutopendlerInnen aus dem Speckgürtel der Großstädte mit Pendelwegen zwischen 2 und 20 km und andererseits Gut- und Bestverdienern zugute (22% machen Pendelnde über 50.000 Jahresbrutto geltend, 16% über 60.000, 10% über 70.000, 7% über 80.000 und 3% über 100.000 Jahresbrutto, wobei alleine diese Verdienstklasse über 100.000 Euro in Summe einen Steuervorteil von rund 30 Mio Euro pro Jahr genießt. Zudem wird sowohl der Anteil der Kurzstrecken- Auto-

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

PendlerInnen als auch der Anteil der Gut- und Bestverdiener unter den Geförderten von Jahr zu Jahr größer.

Im Rahmen einer Reform der PendlerInnenförderung sollte auch das „Jobticket“ (wenn Dienstgeber seinen Dienstnehmern Öffi-Netzkarte o.ä. zahlt, wird dies steuerbegünstigt) weiterentwickelt werden: Nach jahrelangen Anregungen 2011 erfreulicherweise eingeführt, konnte dieses grundsätzlich hochinteressante Instrument in der aktuellen „Rumpf-Variante“ (nur für Pendlerpauschale-Berechtigte und nur alternativ zu diesem) nur wenige PendlerInnen (konkret: 196 österreichweit im Jahr 2011) bzw. Arbeitgeber überzeugen. Das Jobticket muss daher so weiterentwickelt werden, dass Öffi-BenutzerInnen breit davon profitieren können, auch im städtischen/örtlichen Bereich selbst. Eine entsprechende Aufforderung wurde unter anderem im Mai 2012 einstimmig vom OÖ Landtag erhoben.

Angesichts hoher und absehbar weiter steigender Öl- und damit Treibstoffpreise muss über die Reform der Pendlerförderung hinaus der Ausbau und die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrsangebots für Pendlerinnen und Pendler entschlossener vorangetrieben werden, um der für die/den Einzelne/n und – siehe Pendlerpauschale – für die steuerzahlende Allgemeinheit immer teurere Abhängigkeit vom Auto strukturell aktiv zu begegnen.

Der Handlungsbedarf beim Thema Pendlerförderung bis hin zum Jobticket wurde in den letzten Wochen und Monaten über die seit Jahren engagierten Kräfte wie Grüne und Umwelt-NGOs hinaus zunehmend auch von Regierungsmitgliedern (zB BM Mitterlehner, BMin Mikl-Leitner), anderen politischen Akteuren nahezu aller Parteien auf Bundes- und Landesebene, von der Arbeiterkammer, den Autoclubs und anderen mehr formuliert. Die Zeit scheint daher endlich reif für eine substanzielle Reform und eine ökologisch und sozial gerechtere Förderung von Pendlerinnen und Pendlern, damit diese beruhigter in eine Zukunft steigender Öl- und damit Spritpreise blicken können.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Finanzen, wird aufgefordert, dem Nationalrat einen Entwurf für eine Reform der derzeitigen steuerlichen Förderung des Bundes für Pendlerinnen und Pendler vorzulegen, der insbesondere folgende Änderungen enthält:

### Reform Pendlerpauschale:

- Absetzbetrag statt Freibetrag, somit keine Bevorzugung von Gutverdienenden mehr,
- Pendlerförderung auch für alle pendelnden Teilzeitkräfte und Wenigverdienende,
- ein einheitlicher km-Satz für Kfz- und Öffi-Pendeln (= Zusammenführung kleines+großes Pauschale), eine einheitliche Untergrenze bei der Pendeldistanz,
- kein Pendlerpauschale mehr für Firmenwagennutzer,
- Prüfung einer Einkommensobergrenze – zB 70.000 Jahresbrutto - beim Pendlerpauschale.

### Weiterentwicklung Jobticket:

Das „Jobticket“ (wenn Dienstgeber den Dienstnehmern Öffi-Netzkarte o.ä. zahlt, wird dies steuerbegünstigt) soll in Zukunft möglichst allen Öffi-NutzerInnen zugänglich sein.

Darüber hinaus sollen Ausbau und Qualitätsverbesserung des Öffentlichen Verkehrs vorangetrieben werden, nötige zusätzliche Mittel sollten beispielsweise über ASFINAG-Sonderdividenden bereitgestellt werden.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.