

---

**9061/J XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 08.07.2011**

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

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Finanzen

betreffend Fehl-Steuerungen durch ungerechte und umweltschädliche Subventionen und Steuerbegünstigungen im Verkehr

Wiederholt wurde in den letzten Jahren von ExpertInnen und umweltbewegter Politik auf das Problem der zahlreichen kontraproduktiven Subventionen mit umweltschädlicher Wirkung im Verkehr hingewiesen.

Zu erinnern ist beginnend mit den Arbeiten der Steuerreformkommission und der Grünen für eine ökologisch-soziale Steuerreform ab den frühen 1990er-Jahren aufwärts etwa an die (von Regierungsseite beauftragte, aber weitgehend folgenlos gebliebene) Studie der Universität Graz zu umweltkontraproduktiven Subventionen von 2002, die darauf aufbauende Publikation von WIFO- und Uni-Graz-ExpertInnen von 2004, eine OECD-Studie von 2005, eine Arbeit des Institute for European Environmental Policy/IEEP von 2009, die Studie von Copenhagen Economics zum in Umfang und Fehlsteuerung besonders brisanten Firmenwagenthema von 2010 sowie aus den letzten Monaten die Zusammenschau-Studien des Umweltdachverbands und des VCÖ. Auch der Rechnungshof und das Umweltbundesamt haben sich in den letzten Jahren bereits wiederholt unter Verweis auf den Änderungsbedarf zu diesem Themenfeld geäußert.

Die Dimension des Problems ist enorm:

- Die letzten Arbeiten geben für Österreich einen Umfang dieser kontraproduktiven Subventionen mit umweltschädlicher Wirkung im Straßenverkehr von 3,5 bis 3,7 Mrd Euro pro Jahr an.
- Der einzelne Pkw-Kilometer wird somit durch direkte und indirekte Subventionen im Schnitt um 41 Cent verbilligt.
- Weitere 11 Mrd Euro Kosten des Straßenverkehrs werden externalisiert, also statt von den Verursachern getragen auf die Allgemeinheit überwälzt.
- Diesen insgesamt fast 15 Mrd Euro stehen nur etwa 6,7 Mrd verkehrsspezifische, also treffsicher verursachergerechte Steuern und Abgaben des Straßenverkehrs pro Jahr gegenüber.

Österreich ist somit von der vielbeschworenen, in Brüssel gern geforderten Kostenwahrheit oder gar einer Rolle der Kfz-EigentümerInnen als „Melkkuh“ o.dgl. weit entfernt.

Dem breiten Fachkonsens und dem langjährig bekannten Handlungsbedarf zum Trotz wurde das österreichische Steuer- und Abgabensystem bis heute nicht konsequent ökologisiert: Gerade im Verkehrsbereich bestehen nach wie vor zahlreiche umweltpolitisch, aber auch verteilungspolitisch offen kontraproduktive Regelungen und Vollzugspraktiken. Neben den wenigen über die Jahre erfolgten punktuellen Sanierungen/Verbesserungen wäre eine grundlegende Änderung überfällig – diese wurde und wird regierungsseitig aber weder angegangen noch auch nur ernsthaft zur Diskussion gestellt.

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

Bleibt es dabei, wird Österreich seine umwelt- und klimapolitischen Verpflichtungen weiterhin nicht erfüllen können. Von den Klimazielen bis zu den Vorgaben diverser EU-Richtlinien etwa zur Energieeffizienz klaffen wegen der fortgesetzten direkten und indirekten Subventionierung umwelt- und klimabelastender Praktiken Ziele und Zielerreichungspfade einerseits und realer Status Quo und reale Perspektiven andererseits meilenweit auseinander. Statt entsprechend zu sinken sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs heute um die Hälfte höher als im Kyoto-Basisjahr 1990. Ohne grundlegende Änderung bei der Subventionierungs- und Steuerpraxis im Verkehr wird es keine substanzielle Annäherung an die verbindlichen Klimaziele und kein wenigstens teilweises Vermeiden von Strafzahlungen infolge Nichterreichung geben. Auch für das Erreichen des EU-Langfrist-Klimaziels im Verkehr (60% weniger CO<sub>2</sub> 2050 im Vergleich zu 1990, d.h. 75% weniger als heute) ist ein entschlossenes Beenden kontraproduktiver Steuer- und Abgabenbegünstigungen nötig.

Dass das häufig zur Rechtfertigung diverser Verkehrs-Subventionen vorgebrachte Argument, dass damit sozial Schwächeren und WenigverdienerInnen das leistbare Autofahren zB zwecks Arbeitspendeln ermöglicht werde, großteils nicht korrekt ist, ist ergänzend festzuhalten: 60 Prozent der Haushalte des unteren Einkommensviertels besitzen gar keinen Pkw, während 56 Prozent der Haushalte des wohlhabendsten Einkommensviertels zwei oder mehr Pkw besitzen. Dazu kommen noch gewaltige Fahrleistungs-Unterschiede, im Schnitt legt ein wohlhabender Haushalt rund viermal mehr Kilometer mit dem Pkw zurück als ein Haushalt des einkommenschwächsten Viertels. Der Großteil der direkten und indirekten Subventionen des Straßenverkehrs fließt an Wohlhabende(re), die Subventionen sind damit nicht nur ökologisch kontraproduktiv, sondern auch eine sozial- und verteilungspolitisch ungerechte Umverteilung von unten nach oben.

Um welche kontraproduktiven bzw. sozial ungerecht ausgestalteten Subventionen geht es den erwähnten Studien zufolge vor allem und welche Handlungsnotwendigkeiten bestehen:

### **1) Streichung bzw. grundlegende Reform kontraproduktiver Subventionen und Förderungen:**

#### \* Steuerbegünstigungen für Firmenwagen:

Echte Firmenwagen, die auch privat genutzt werden können, werden jährlich in sechsstelligen Größenordnungen neu zugelassen. Derzeit wird die private Nutzung von Firmenwagen als Sachbezug versteuert, der Steuersatz von 1,5 Prozent des Auto-Neupreises pro Monat ist weit niedriger als der tatsächliche Gegenwert. Ein Firmenwagen statt eines höheren Lohns kommt Unternehmen und Betriebe im Schnitt um 3.150 Euro pro Jahr und FirmenwageninhaberIn billiger – zu Lasten der Einnahmen aus Lohnsteuern und Sozialabgaben, also auf Kosten der Allgemeinheit. Weil Firmenwagen meist überdurchschnittlich groß und leistungsstark sind, verbrauchen sie im Schnitt mehr Sprit und weisen damit auch höhere CO<sub>2</sub> -Emissionen auf als durchschnittliche Neuwagen – daher ist dieses Steuerprivileg unmittelbar umwelt- und klimaschädlich. Laut EU-Studie beträgt die steuerliche Förderung der Privatnutzung von Firmenautos in Österreich 1,6 Milliarden Euro pro Jahr; selbst wenn die Kurzzulassungen herausgerechnet werden bleibt eine gewaltig große Summe übrig. Die Nutznießer sind überwiegend ManagerInnen und höhere Angestellte, daher Gut- und keine Wenigverdienende – Steuerprivilegien für Firmenwagen sind deshalb nicht nur ökologisch, sondern auch verteilungspolitisch kontraproduktiv. Die Bewertung und Besteuerung sollte derjenigen von monetären Einkommensbestandteilen gleichgestellt und das Privileg so abgeschafft werden.

#### \* Pendlerpauschale:

Im Jahr 2009 wurden laut BMF-Angaben rund 800 Millionen Euro an Pendlerpauschale geltend gemacht, ein Fünftel davon von Personen mit einem Einkommen von mehr als 50.000 Euro. Derzeit ist es sogar möglich, einen steuerlich begünstigten Firmenwagen zu haben und zugleich zusätzlich Pendlerpauschale zu beziehen. Da das Pendlerpauschale ein Steuerabsetzbetrag ist, erhalten Personen mit höherem Einkommen de facto eine höhere

Unterstützung beim Pendeln als Personen mit niedrigeren Einkommen. Für Personen, die klimafreundlich mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen können, ist die Förderung zudem bei gleicher Distanz niedriger als für Personen, die mit dem Auto pendeln. Für „SpeckgürtelPendlerInnen“ aus dem Nahbereich der Großstädte (unter 20km Pendeldistanz) gibt es überhaupt nur bei Pkw-Benutzung die Möglichkeit ein Pauschale geltend zu machen. Das fördert aktiv die Zersiedlung im Stadtumland mit ihren gewaltigen Infrastrukturfolgekosten für die Öffentlichen Haushalte. Dass die Höhe des Pendlerpauschales in den letzten ca 20 Jahren fast vervierfacht (!) wurde, der generelle Verkehrsabsetzbetrag hingegen seit 1988 unverändert ist, ist erneut eine klar kontraproduktive Schiefelage. Eine entsprechende Reform, die kleines und großes Pauschale angleicht, sozial treffsicherer gestaltet und in einen Absetzbetrag umwandelt und unterm Strich die Förderung des Pendelns sozial treffsicher macht und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mindestens gleichstellt statt benachteiligt, ist dringend nötig.

\* Kilomergeld:

Dienstreisen mit dem Privat-Pkw können mit bis zu 42 Cent/km geltend gemacht werden, das ist weit mehr als die laufenden km-Kosten eines mittleren Pkw ausmachen. Wer dieselbe Strecke im Öffentlichen Verkehr bewältigt, kann hingegen „selbstverständlich“ nur die tatsächlichen Ticketkosten verrechnen, die beispielsweise bei einer Fahrt Salzburg-Wien-Salzburg nur zwischen 18% (Vorteilscard 2. Klasse) und 66% (Vollpreis 1. Klasse) des Betrags ausmachen, der bei Pkw-Benutzung geltend gemacht werden kann. Das bei weitem zu hohe Pkw-Kilomergeld setzt also einen klaren steuerlichen Anreiz, für dienstlich veranlasste Fahrten das umweltbelastendere Verkehrsmittel zu wählen – auch dort, wo es Alternativen gäbe.

\* Reduzierte MÖSt auf Diesel:

Dass die Mineralölsteuer auf Diesel trotz „Ökologisierung“ noch immer um 8,5 Cent pro Liter niedriger als diejenige auf Benzin ist, ist eine umwelt- und klimapolitisch nicht zu rechtfertigende steuerliche Begünstigung. Die Verbrennung von einem Liter Diesel verursacht deutlich mehr CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffe, wobei insbesondere NOx (= Ozon- und Feinstaub-Vorläufersubstanzen!) dafür sorgen, dass Diesel auch bei Einsatz von Partikelfiltern für mehr Feinstaub ursächlich ist. Die steuerliche Begünstigung des umweltschädlicheren Treibstoffs Diesel wird nach der letzten minimalen Reduktion der Differenz Anfang dieses Jahres immer noch mit über 600 Millionen Euro beziffert.

\* Steuerbefreiter Flugtreibstoff (Kerosin)

Im Gegensatz zu Benzin, Diesel und Heizöl ist der Flugtreibstoff Kerosin von der Mineralölsteuer befreit. Damit wurde der klimaschädliche Flugverkehr in Österreich im Jahr 2010 mit rund 371 Millionen Euro indirekt subventioniert. Die Flugticketabgabe in ihrer derzeitigen, von SPÖ und ÖVP eingeführten Schmalspurvariante ist für eine Treibstoffbesteuerung bei weitem kein vollwertiger Ersatz.

\* Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen:

Auch für Verkehrsflächen sollte die normale Grundsteuer gelten. Damit wird Zersiedelung eingebremst, verdichteter Wohnbau und eine verkehrssparende Raumordnung werden attraktiver. Nicht zuletzt würde durch ein Ende der Grundsteuerbefreiung von Flughäfen auch etwas mehr Kostenwahrheit im steuerlich besonders begünstigten Flugverkehr einkehren. Es handelt sich hier um einen jährlichen Steuerausfall von um die 150 Mio Euro.

\* Stellplatzverpflichtung für Pkw:

Die Stellplatzverpflichtung führt dazu, dass Wohnen verteuert wird. Zudem fließt ein Teil der Wohnbaufördergelder in den Bau von Garagen. Für Österreich ist die Schweizer Regelung zu empfehlen. Während in Wien bereits für eine 50-Quadratmeter-Wohnung ein Stellplatz errichtet werden muss, ist das in Zürich erst ab 267 Quadratmeter der Fall. Und es gibt in der Schweiz im Gegensatz zu Österreich Obergrenzen für die Stellplatzerrichtung. Die Verringerung des Parkplatzangebots im innerstädtischen Bereich hilft, die Kfz-Benutzung und damit die Schadstoff- und Lärmbelastung infolge des Kfz-Verkehrs zu verringern.

## 2) Ökologisierung der Steuern und Abgaben im Kfz-Verkehr

### \* Normverbrauchsabgabe weiter verbessern:

Das Bonus-Malus-System bei der Normverbrauchsabgabe hat sich tendenziell bewährt. Es wird damit ein Anreiz zum Kauf von spritsparenderen und damit „lebenslang“ CO<sub>2</sub>-ärmeren und kostengünstigeren Pkw gesetzt, der durch weitere Akzentuierung gesichert und ausgeweitet werden sollte: Die bestehende Deckelung der NoVA-Grundformel, von der derzeit Wohlhabende mit Luxuskarossen und Sportwagen profitieren, wäre abzuschaffen. Die Bonus-Grenze sollte deutlich, zB von derzeit 120 auf 90 Gramm CO<sub>2</sub> pro km gesenkt werden, die Malus-Grenze auf zB 140 Gramm CO<sub>2</sub> pro km. Im Jahr 2010 betrug der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Österreichs Neuwagenflotte im Schnitt 144 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, jeder darüber liegende Malus-Schwellenwert hat keine spürbare Lenkungswirkung mehr.

### \* Treibstoffbesteuerung nach Energieinhalt:

Der EU-Plan, in die Mineralölsteuer auch eine echte CO<sub>2</sub>-Komponente aufzunehmen und Treibstoffe nach deren Energieinhalt zu besteuern, ist zu begrüßen. Eine raschere Umsetzung und entsprechende Initiativen Österreichs wären für eine raschere Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehr wichtig.

### \* Umstellung der starren Pkw-Vignette auf fahrleistungsabhängiges Modell angehen:

Die derzeitige Pkw-Vignette fördert das Vielfahren. Wer 1.000 Kilometer pro Jahr auf Autobahnen und Schnellstraßen unterwegs ist, zahlt 7,6 Cent pro km, Vielfahrer, die im Jahr 10.000 Kilometer auf vignettenpflichtigen Straßen unterwegs sind, nur 0,76 Cent. Eine fahrleistungsabhängige Bemautung verringert die Kosten für jene, die durch Wenigfahren Umwelt und Klima weniger belasten. Selbst dann, wenn keine generelle Umstellung erfolgen, sondern die fahrleistungsabhängige Bemautung zB bei 180 Euro pro Jahr gedeckelt oder als Optionenmodell umgesetzt würde –Wahl entweder einer preislich deutlich angepassten Fixpreis-Lösung oder fahrleistungsabhängiger Abrechnung -, brächte das weit mehr Abgabengerechtigkeit und eine Entlastung für Wenigfahrende.

### \* Lkw-Maut ausweiten:

Derzeit zahlen Lkw nur auf Autobahnen und Schnellstraßen eine Maut. Die Benützung der Freilandstraßen und Gemeindestraßen ist gratis – im Gegensatz zur Bahn, die im Gesamtnetz, also auch auf Regionalstrecken, ein Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE, „Schienenmaut“) zu bezahlen hat. Da große Lkw die Straße zigtausendfach (35.000-60.000mal) stärker abnutzen als Pkw und der Lkw-Verkehr im nicht-hochrangigen Straßennetz zunimmt, ist eine Ausweitung der Lkw-Maut gerechtfertigt. Dass sie rechtlich machbar und – wie in der Schweiz, die mit der LSVA bereits seit vielen Jahren eine Lkw-Maut auf allen Straßen hat - wirtschaftlich problemlos verkraftbar ist, haben auch von der Regierung Faymann beauftragte Machbarkeitsstudien belegt. Mit einer flächendeckenden Lkw-Maut würden Bundesländern und Gemeinden zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung stehen, die etwa den in den nächsten Jahren stark wachsenden Finanzbedarf für Sanierung der Straßen abdecken helfen könnten.

## 3) Maßnahmen für klimafreundliche Mobilität

### \* Steuerbegünstigtes Jobticket für alle Beschäftigten einführen:

Betriebe können Beschäftigten eine Jahreskarte für die für den Arbeitsweg benützten Öffentlichen Verkehrsmittel steuerbegünstigt zur Verfügung stellen. Derzeit ist diese sinnvolle Maßnahme auf jene Beschäftigten beschränkt, die Anrecht auf ein Pendlerpauschale haben, also weite Wege von und zur Arbeit zurücklegen. Rund 75 Prozent der Beschäftigten gehen derzeit leer aus, obwohl sie für das ökologisch vorteilhafte Vermeiden längerer Pendelstrecken oft gravierende finanzielle Nachteile wie weit höhere Mieten/Wohnkosten in Kauf nehmen. Das steuerbegünstigte Jobticket sollte daher allen Beschäftigten gewährt werden können, um Ungerechtigkeiten zu vermeiden.

\* Verkehrsabsatzbetrag erhöhen:

Der allgemeine Verkehrsabsatzbetrag ist seit seiner Einführung im Jahr 1988 nicht mehr erhöht worden; zumindest ein Inflationsausgleich sollte hier angestrebt werden.

\* Infrastruktur- und Gesetzes-Offensive zugunsten von Radfahren und Zufußgehen:

Jede zweite Autofahrt ist kürzer als fünf Kilometer. Eine Verlagerung dieser kurzen Autofahrten braucht eine Infrastrukturoffensive für Gehen und Radfahren und eine deutliche Besserstellung dieser ökologisch unterstützenswerten Fortbewegungsarten in der Verkehrs-Realität im Vergleich zu derzeit, zB in der StVO, wo auch nach den zaghaften Ansätzen der 23. StVO-Novelle ein großer Handlungsbedarf offengeblieben ist. Entlang von Freilandstraßen, insbesondere im Bereich von Siedlungen, sind mehr und bessere Geh- und Radwege nötig.

\* Dichtes Öffentliches Verkehrsnetz:

Ein dichtes Öffentliches Verkehrsnetz als Rückgrat der Massenmobilität ist angesichts steigender Spritpreise die beste Vorsorge, um Mobilitätskosten der Haushalte langfristig leistbar zu halten. Das Bahn- und Busnetz zu vernachlässigen und beispielsweise zu Tagesrandzeiten und an Wochenenden auf Null herunterzufahren zwingt ins Auto und lässt so für die Betroffenen die Kostenbelastung mit dem Ölpreis „abheben“, Mobilität droht damit für weniger solvente Haushalte unleistbar zu werden. Anstelle des derzeitigen Rückbaus des öffentlichen Verkehrsangebots in vielen Regionen und selbst auf Hauptstrecken wie Linz-Graz wäre eine Angebotsausweitung anzustreben und als budgetärer Schwerpunkt zu definieren.

#### **4) Ökologisch-soziale Steuerreform – auch für umweltverträglichere und verteilungsgerechte Mobilität**

\* Treibhausgas-Emissionen gehen – so wie andere Umweltbelastungen des Verkehrs - durch eine ökologisch-soziale Steuerreform zurück, das haben alle entsprechenden Untersuchungen und Modelle der letzten Jahre belegt. Auch das Praxis-Beispiel Deutschland zeigt, dass mit Ökosteuern der Energieverbrauch des Verkehrs deutlich verringert werden kann. Der Energieverbrauch des Verkehrs ist in Deutschland 1999 -2003 um 7,7 Prozent gesunken, in Österreich gleichzeitig um 26,8 Prozent gestiegen. Die Pkw-Fahrleistung ist in Deutschland 1999-2003 um 7,1 Prozent zurückgegangen, während sie in Österreich im gleichen Zeitraum um 18,1 Prozent gestiegen ist. Und während in Deutschland im Zeitraum 1990 bis 2008 die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors um 8,7 Prozent zurückgingen, stiegen sie in Österreich im gleichen Zeitraum um 61,4 Prozent!

\* Das Steuersystem wird durch eine umfassende ökologisch-soziale Steuerreform sozial/verteilungspolitisch gerechter: Eine sorgfältig gestaltete und durchdachte ökologisch-soziale Steuerreform ist kein Belastungsrisiko für Wenigverdiener, sondern im Gegenteil eine Chance bestehende soziale Ungerechtigkeiten im Bereich der Verkehrssteuern und – abgaben zu beseitigen. Die gezielte Forcierung von Sachleistungen, wie etwa die Einführung eines steuerbegünstigten Jobtickets für alle Beschäftigten bzw. der generelle Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, kommt primär einkommensschwächeren Haushalten zu Gute. Derzeit profitieren von vielen direkten und indirekten Subventionen im Kfz-Bereich mehrheitlich oder vor allem höhere Einkommensschichten, so etwa bei der steuerlichen Begünstigung von Firmenwagen oder beim Pendlerpauschale.

\* Eine ökologisch-soziale Steuerreform ist fair gegenüber zukünftigen Generationen: Die Umwelt- und Klimaschäden, die heute verursacht werden, gehen auf Kosten der Ressourcen und Handlungsspielräume zukünftiger Generationen und statten den Lebensraum unserer Kinder und Kindeskiner mit gesundheitsbelastenden Schadstoff-Hypothesen aus. Über Folgekosten gibt es aufschlussreiche Studien der Versicherungswirtschaft. Die Interessen zukünftiger Generationen müssen von einer verantwortungsbewussten Politik bei heutigen Entscheidungen mit berücksichtigt werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

## ANFRAGE:

1. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen bei Firmenwagen zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden – konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
2. Werden Sie eine Veränderung beim Pendlerpauschale zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
3. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen beim Pkw-Kilometergeld zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
4. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen (reduzierte MÖSt) beim Dieseltreibstoff zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
5. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen für den besonders klimabelastenden Flugverkehr, insbesondere hinsichtlich des steuerbefreiten Flugtreibstoffs (Kerosin) und der MWSt-Freiheit von Flugtickets, zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
6. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen (Grundsteuerbefreiung) von Verkehrsflächen zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?

7. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen durch (noch dazu im internationalen Vergleich weit überzogene) Stellplatzverpflichtungen zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
8. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen für absolut und relativ verbrauchsstarke Kfz durch die derzeitige, optimierbare Ausgestaltung der NoVA (unzureichende Bonus-Malus-Spreizung, zu hohe Schwellenwerte, Deckelung in der Grundformel, Diesel-Besserstellung ...) zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
9. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen durch die fehlende Treibstoffbesteuerung nach Energieinhalt zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
10. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Begünstigungen des Vielfahrens durch die fahrleistungsunabhängige Vignette zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
11. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen durch die fehlende flächendeckende Lkw-Maut zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen Steuer-/Abgabenbegünstigungen für bestimmte PendlerInnen beim nur für Pendlerpauschale-Berechtigte zugängliche Jobticket zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?

13. Werden Sie bei der seit bald 25 Jahren nominell unveränderten, real daher stark geschrumpfte Höhe des allgemeinen Verkehrsabsetzbetrags eine Veränderung zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerung und Schiefelage im Vergleich zu nicht nur auf diesen Verkehrsabsetzbetrag angewiesenen, meist bessersituierten Steuerpflichtigen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
14. Werden Sie eine Infrastruktur- und Gesetzes-Offensive zugunsten von Radfahren und Zufußgehen zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen aktiv unterstützen bzw. soweit sie Ihr Ressort betrifft (zB km-Geld! Finanzausgleich!) umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Werden Sie eine Wiederverdichtung des Öffentlichen Verkehrsnetzes (betreffend Infrastruktur in der Fläche und Zugs- und Busangebote) zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen aktiv unterstützen bzw soweit sie Ihr Ressort betrifft umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Werden Sie eine Veränderung der bisherigen generellen Steuer-/Abgabenbegünstigungen für ökologisch nachteiliges Verhalten durch eine umfassende ökologisch-soziale Steuerreform als Schlüsselinstrument für umweltverträglichere und verteilungsgerechte Mobilität zur Überwindung der derzeitigen ökologisch-sozialen Fehlsteuerungen und Schieflagen umsetzen?  
Wenn ja, wann und in welcher – zB an die in der Anfragebegründung aufgegriffenen Argumente aus österreichischen und internationalen Studien anschließenden - konkreten Form?  
Wenn nein, warum nicht?