

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Georg Willi, Bruno Rossmann; Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde

betreffend klima- und umweltbelastende Subventionen: schnellstmögliche Abschaffung der pauschalen Besteuerung privat genutzter Dienstwagen

Im völkerrechtlich verbindlichen Weltklimaabkommen von Paris hat sich die Staatengemeinschaft zu einer Begrenzung der Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius und zu Anstrengungen verpflichtet, eine Begrenzung auf 1,5 Grad zu erreichen. Dafür sollen die globalen Treibhausgasemissionen in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts Netto-Null betragen. Für Industriestaaten bedeutet dies eine vollständige Dekarbonisierung aller Sektoren bis zum Jahr 2050.

Diesen Beschluss gilt es in Österreich durch die Schaffung entsprechender gesetzlicher Rahmenbedingungen umzusetzen. Je früher der Ausstieg aus der Nutzung fossiler Energieressourcen eingeleitet wird, desto kosteneffizienter wird diese Umstellung von statten gehen und desto größer sind die wettbewerblichen Vorteile österreichischer Wirtschaftstreibenden und der Industrie.

Wie eine aktuelle Untersuchung des Wirtschaftsforschungsinstituts (Kletzan, D., Köppl, A., Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr, publiziert im Februar 2016) ergab, setzt die aktuelle Steuerpolitik jedoch Anreize in die entgegengesetzte Richtung. Rund 4 Mrd. Euro werden jährlich allein für die in dieser Studie erfassten umwelt- und klimaschädliche Subventionen aufgewendet. Auf die erfassten Subventionen im Sektor Verkehr entfällt dabei allein die Hälfte dieses Betrags.

Prominenten Stellenwert unter diesen Fehlanreizen im Sinne der klimapolitischen Herausforderungen nimmt die pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen ein. Der damit verbundene Steuerausfall, der einer Subvention gleichzusetzen ist, wird vom WIFO auf Basis unterschiedlicher Studien und Schätzungen mit 225 bis 558 Mio Euro pro Jahr angegeben, wobei der Wert eher im Bereich der oberen Schätzung liegen dürfte. Mit den zaghaften Ökologisierungsschritten im Rahmen der Steuerreform 2016 wurde davon (Schätzung Steuerreformkommission) nur ein Teilvolumen von 50 bis 75 Mio Euro jährlich adressiert, das heißt ca. 70 bis 90 Prozent der für Klima und Umwelt kontraproduktiven Subvention werden weiterhin gewährt.

„Die Einordnung der pauschalen Firmenwagenbesteuerung in die umweltkontraproduktiven Maßnahmen erfolgt aufgrund der damit verbundenen Anreizwirkung in Hinblick auf die Nutzung. Kritisiert wird die Maßnahme in erster Linie aufgrund der zu niedrigen Bewertung des Sachbezugs und der fehlenden Berücksichtigung der tatsächlich privat zurück gelegten Entfernungen. Der angesetzte Sachbezug ist geringer als der tatsächliche Nutzwert. Zunächst ergibt sich ein Vorteil in Hinblick auf die Fixkosten (Finanzierungskosten, Versicherung, Steuern). Der Firmenwagen ersetzt die Anschaffung eines privaten Pkw oder kommt als Zweitwagen zum Einsatz. In vielen Fällen werden zudem noch die variablen

Kosten (z.B. Treibstoff, Reparaturen, Wartung, Reifenersatz) vom Unternehmen, d. h. dem Arbeitgeber, getragen.

Die Grenzkosten einer Fahrt mit dem Dienstwagen sind somit Null und die Gesamtkosten des Fahrzeugs sind konstant und unabhängig von der Intensität der Nutzung (Shiftan et al., 2012). Somit ist der Dienstwagen deutlich günstiger als ein privater Pkw und es besteht kein Anreiz für eine sparsame Verwendung des Fahrzeugs in der Privatnutzung.“

(Quelle: Kletzan-Slamanig, Köppl, 2016, S. 63-64)

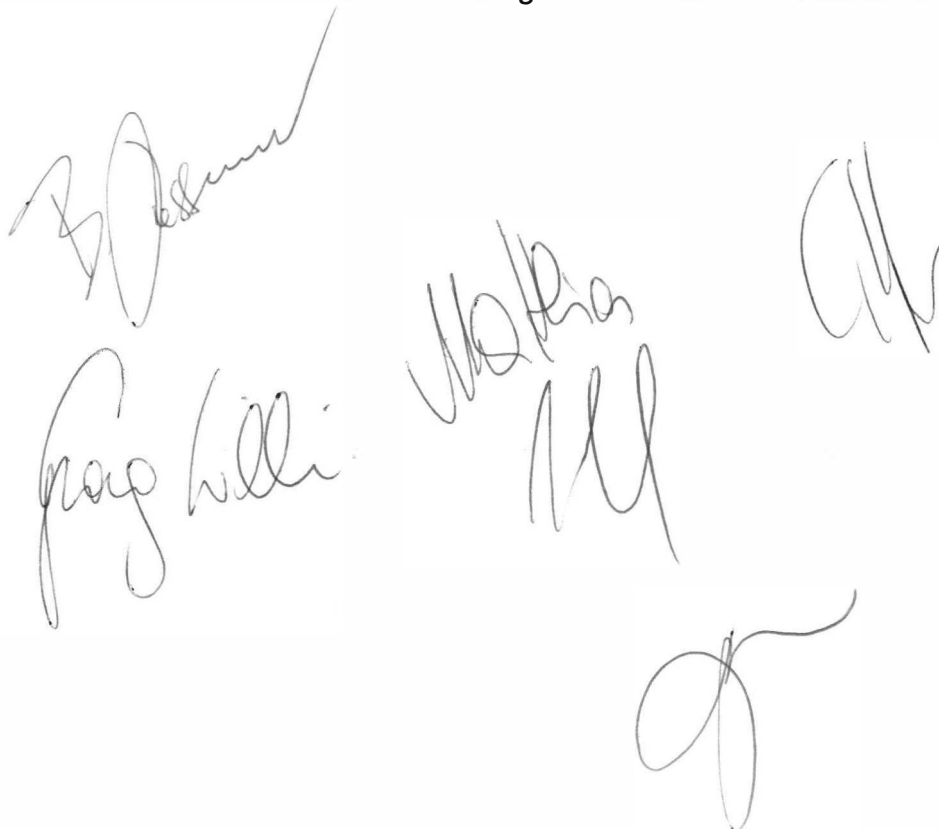
Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, im Sinne einer Lenkungswirkung in Richtung energie- und emissionseffizienter Gestaltung des Sektors Verkehr die pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen schnellstmöglich zu beseitigen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.

The image shows several handwritten signatures in black ink. The signatures are written in a cursive style. One signature on the left is quite large and appears to be 'Frag Hilli'. To its right, there are several smaller, more compact signatures, some of which are partially overlapping. The signatures are scattered across the lower half of the page.

