

---

**1557/A(E) XXV. GP**

---

**Eingebracht am 24.02.2016**

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

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

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

### **betreffend klima- und umweltbelastende Subventionen: schnellstmögliche Abschaffung ökologisch und verteilungspolitisch kontraproduktiver Komponenten der PendlerInnenförderung**

Im völkerrechtlich verbindlichen Weltklimaabkommen von Paris hat sich die Staatengemeinschaft zu einer Begrenzung der Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius und 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 darüber hinaus auch verteilungspolitisch teilweise kontraproduktiv gestaltete steuerliche Begünstigung des Pendelns ein, die vom WIFO bei einem bundesseitigen Gesamtvolumen von etwa 1,4 Mrd Euro mit bis zu 560 Mio Euro pro Jahr als umweltkontraproduktiv beziffert wird:

„In der langfristigen Perspektive sollte das Pendlerpauschale als Anreiz für umweltbelastendes Verhalten gänzlich wegfallen. Soziale Härtefälle – für ArbeitnehmerInnen mit sehr hohem Anteil der Wegekosten am Einkommen – könnten über andere Maßnahmen

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

(z.B. als außergewöhnliche Belastung im Rahmen der Einkommensteuer bzw. Beibehaltung der Negativsteuer) abgedeckt werden. In der kurzen bis mittleren Frist ist dies politisch wohl kaum durchsetzbar. Es sollte daher konsequent auf eine ökologisch orientierte Umgestaltung der Maßnahme abgezielt werden. Bei einer Reform der Pendlerförderung sollten verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Zunächst sollten die Anreize für Zersiedelung bzw. die Inkaufnahme längerer Pendeldistanzen und den motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Es ist dabei Bedacht darauf zu nehmen, soziale Härten zu vermeiden und v.a. geringere Einkommen, die von den Fahrtkosten relativ stärker betroffen sind, zu entlasten. Zuletzt sollte auch das komplexe System der Pendlerförderung vereinfacht werden, wodurch die Administrierbarkeit und die Transparenz erhöht werden.

Konkret könnten – wie auch von der Steuerreformkommission (2014) vorgeschlagen – einerseits das große und kleine Pauschale zusammengefasst werden und andererseits auch der Pendlereuro integriert werden. Darüber hinaus ist anzudenken, die Entfernungskategorien durch eine Berücksichtigung der tatsächlich zurückgelegten Distanzen zu ersetzen, d.h. die Höhe des Abzugspostens kilometerabhängig zu gestalten, wie es in vielen Ländern (z.B. Deutschland oder Norwegen) der Fall ist. Weitere Ansätze, die berücksichtigt werden könnten, sind die Orientierung des Abzugspostens an den Kosten des öffentlichen Verkehrs, wie es etwa in den Niederlanden oder Finnland gehandhabt wird oder die Einführung einer Obergrenze für die anrechenbaren Distanzen und/oder Kosten.“  
(Quelle: Kletzan-Slamanig, Köppl, 2016, S. 45ff)

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, die im Sinne einer Lenkungswirkung in Richtung energie- und emissionseffizienter Gestaltung des Sektors Verkehr ökologisch und verteilungspolitisch kontraproduktive Komponenten der Pendlerförderung schnellstmöglich zu beseitigen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.