1179/A(E)
vom 18.11.2026 (XXVIII. GP)

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Jakob Schwarz, Elisabeth Götze, Freundinnen und Freunde

betreffend Sachbezugsreform statt Vertragsverletzungsverfahren und Arbeitskreisen

BEGRÜNDUNG

Die Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen" („AG Kontraproduktive") wurde bereits unter der türkis-grünen Bundesregierung eingerichtet, um das im Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) festgelegte Ziel, durch den Abbau klimaschädlicher Subventionen bis 2030 jährlich mindestens 2 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalent einzusparen, zu erreichen. Das Mandat der AG umfasst die „Erfassung, Analyse und Ökologisierung kontraproduktiver Maßnahmen[1]". Zielsetzung war unter anderem die Bereitstellung von „Empfehlungen zum Umgang mit diesen kontraproduktiven Maßnahmen für die politische Führungsebene bis Frühjahr/Sommer 2026".

Diese Frist ist bereits verstrichen. Gleichzeitig wurden im Rahmen der beiden Doppelbudgets zwar Maßnahmen bezüglich klimaschädlicher Subventionen gesetzt, allerdings in eine klimakontraproduktive Richtung: So wurden Klein-Lkws und Pick-Ups wieder von der Normverbrauchsabgabe befreit, der Pendlereuro verdreifacht und der Agrardiesel für 2 Jahre wieder eingeführt. Insgesamt wurden die klimaschädlichen Subventionen also um 300 Millionen Euro pro Jahr ausgeweitet, statt abgebaut. Zur Finanzierung dieser Ausweitung wurden parallel dazu Anreize für die Mobilitätswende verringert, indem E-Kfz nunmehr versicherungssteuerpflichtig sind, was den durchschnittlichen Haushalt im Jahr mit rund 500 Euro belastet. Auch Unternehmen und deren Arbeitnehmer:innen, die in die Mobilitätswende investiert haben, werden für die Entscheidung für einen E-Dienstwagen durch die Einführung des Sachbezugs bestraft. Es erscheint unwahrscheinlich, dass diese Maßnahmen nach Beiziehen der AG gesetzt wurden. Schließlich wurden Sitzungen der AG während der Budgetverhandlungen 2025 nach nur einer Sitzung wieder ausgesetzt, was vom BMF mit „mangelnden Ressourcen"[2] begründet wurde.

Zudem **droht bereits die nächste Ausweitung einer klimaschädlichen Subvention**, denn die Regierung hat angekündigt, **die Flugabgabe senken zu wollen**, offensichtlich als Reaktion auf die Drohgebärden des irischen Poltermilliardärs Michael

[1] https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green_Budgeting/Kontraproduktive-Ma%C3%9Fnahmen/Arbeitsgruppe-Kontraproduktive-Anreize-und-Subventionen.html
[2] https://www.derstandard.at/story/3000000273850/erreicht-oesterreich-noch-sein-klimaziel-eu-und-wissenschaft-haben-zweifel

O'Leary, seines Zeichens Eigentümer der nicht gerade für hochqualitative Arbeitsplätze bekannten Billigfluglinie Ryanair. Abgesehen davon, dass sich nicht erschließt, wieso das Auffetten der Dividenden des Flughafens Wien – die bekannterweise zu 45% an einen undurchsichtigen Investmentfonds mit Sitz auf den Cayman Islands gehen – neuerdings zum Staatsziel Nr.1 auserkoren wurde, wäre eine Senkung der Flugabgabe fatal, denn der Flugverkehr ist bereits außergewöhnlich stark steuerlich begünstigt. Allein die Steuerbefreiung von Kerosin kostet den Staatshaushalt jährlich über eine halbe Milliarde Euro, **inklusive der Umsatzsteuerbefreiung summieren sich die klimaschädlichen Subventionen für den Flugverkehr auf jährlich rund eine Milliarde Euro**.

Hinzu kommt, dass im Doppelbudget 2027/2028 ab dem Budgetjahr 2028 als Maßnahmen im Bereich klimaschädlicher Subventionen Einsparungen in der Höhe von 190 Mio. Euro, tituliert als „**Steuerlicher Ökologisierungsbeitrag und Maßnahmen der Arbeitsgruppe",** vorgesehen sind. Davon sollen laut Strategiebericht[3] Maßnahmen im Bereich der indirekten Förderungen in Höhe von 150 Mio. Euro jährlich ab 2028 „erarbeitet" werden, 40 Mio. Euro sollen im Jahr 2028 einmalig unter dem Titel „sonstige Maßnahmen" hinzukommen. Hierfür sollen die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen" die zentrale Grundlage bilden.

Auch **auf europäischer Ebene** hat sich der Druck auf die Regierung – und die Arbeitsgruppe – nochmals massiv erhöht, weil Österreich noch keinen vollständigen Fortschrittsbericht zum Umsetzungsstand des NEKP übermittelt hat[4]. Die fehlenden Informationen betreffen jene Anhänge, in denen Österreich Ziele und Maßnahmen für die Abschaffung von Energiesubventionen insbesondere für fossile Energieträger darlegen soll – also Maßnahmen für die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen. Anfang Oktober 2026 hat die EU-Kommission eine sog. „mit Gründen versehene Stellungnahme" – das ist die letzte Stufe eines Vertragsverletzungsverfahrens vor dem Gang zum EuGH – übermittelt, die der Republik noch zwei Monate zur Behebung einräumt. **Bereits im März dieses Jahres wurde diesbezüglich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eröffnet[5]**, ab Dezember könnte die EU-Kommission den Fall zum EuGH bringen, sollte Österreich bis dahin die fehlenden Informationen nicht übermittelt haben.

Da also bereits ein Vertragsverletzungsverfahren läuft und ein nicht unwesentlicher Budgetposten von den Ergebnissen der Arbeitsgruppe abhängig ist, läge die Vermutung nahe, dass seitens der Bundesregierung Eile geboten wäre. Doch das Gegenteil ist der Fall, wie die **jüngste Beantwortung[6] einer parlamentarischen Anfrage der Grünen an das BMF zeigt, zumal es sich eher um eine Nicht-Beantwortung handelt**: Auf die 20 Fragen gibt es, wenn überhaupt, neben inhaltsleeren Floskeln nur diese Antwort: „Da die Arbeiten der Arbeitsgruppe noch

[3] https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr%3A6c66f117-90f5-4af7-89b7-2f37c7482a9d/56_24_strategiebericht_nb.pdf
[4] https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/EU/94910
[5] https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVIII/EU/63183
[6] https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/AB/6248/imfname_1788493.pdf

nicht abgeschlossen sind und die weitere Beratung derzeit in der Steuerungsgruppe erfolgt, kann dem Ergebnis an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden."

Bemerkenswert ist schließlich, dass das BMF zwar zu keiner klimaschädlichen Subvention auch nur eine einzige konkrete Reformoption, geschweige denn quantitative Einschätzungen abgeben kann bzw. will, aber trotzdem festhält, dass die „im Regierungsprogramm festgelegten Maßnahmen, die Reformen von kontraproduktiven Anreizen umfassen, zu einer Reduktion von Treibhausgasen sowie zu einer Reduktion des klimabedingten Budgetrisikos führen – bei gleichzeitigen positiven Wachstums- und Beschäftigungseffekten". Angesichts dessen, dass diese „im Regierungsprogramm festgelegten Maßnahmen" genauso unkonkret sind wie der nebulöse „Ökologisierungsbeitrag" aus dem Doppelbudget 2027/2028, lässt sich diese Aussage getrost als ökonomisch gehaltlose Nebelgranate bezeichnen.

Die einzige erhellende – leider im negativen Sinn – Antwort in der Anfragebeantwortung ist die zur **erneuten Verschiebung, wann denn endlich die Ergebnisse bzw. Empfehlungen der Arbeitsgruppe der politischen Ebene vorgelegt werden**. Aus „bis zum Frühjahr/Sommer 2026" (s.o.) wurde nunmehr „voraussichtlich Ende des ersten Quartals 2027". Bekanntermaßen kann die Entscheidungsfindung auf politischer Ebene dann noch etwas dauern, die bisherige Bilanz der Bundesregierung, die von einer beträchtlichen Diskrepanz zwischen Ankündigung und Umsetzung geprägt ist, stimmt hier wenig optimistisch.

Zusammenfassend vermittelt die Regierung den Anschein, als hätte Österreich alle Zeit der Welt, während gerade bei den klimaschädlichen Subventionen seit vielen Jahren[7] die Faktenlage klar ist und Lösungsvorschläge auf dem Tisch liegen. Wie die aktuelle Diskussion über die Abschaffung der Flugabgabe erneut anschaulich zeigt, bleibt von den schönen Worten der Bundesregierung, besonders der SPÖ und der NEOS, zum Klimaschutz leider nichts übrig, reiht sich doch ein kontraproduktiver Beschluss an den anderen. Auffällig ist dieses Auseinanderklaffen auch bei Finanzminister Marterbauer, der wie etwa in der letzten Budgetrede[8] nicht müde wird, die Bedeutung des Klimaschutzes auch für den Wirtschaftsstandort (zurecht!) hervorzuheben – allein, **es fehlen nicht nur die Taten, es werden Maßnahmen gesetzt, die dem Klimaschutz zuwiderlaufen**.

Stattdessen könnte der Finanzminister im eigenen Zuständigkeitsbereich bereits jetzt mit gutem Beispiel vorangehen, nämlich mit einer legistisch trivial umzusetzenden Maßnahme, der **Anhebung oder völligen Abschaffung des absoluten Sachbezugsdeckels bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung (Dienstwagenprivileg).** Das WIFO geht beim Dienstwagenprivileg von einem Subventionsvolumen von mindestens 500 Mio. Euro jährlich aus[9], selbst wenn das Dienstwagenprivileg nicht

[7] Wohlgemerkt bei weitem nicht erst seit dem WIFO-Bericht 2022, siehe etwa hier: https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXV/A/1549

[8] https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/NRSITZ/81/A_-_10_12_43_00971153.html

[9] Aufgrund der Inflationsentwicklung seit Erstellung der WIFO-Studie darf von einem mittlerweile etwas höheren Volumen ausgegangen werden, zudem war die Zahl der Dienstwägen 2019 (Grundlage

gänzlich abgeschafft wird[10], ließe sich damit der Ökologisierungsbeitrag in Höhe von 190 Mio. EUR locker und deutlich vor 2028 erzielen, ohne weitere Arbeitsgruppensitzungen. Und das quasi per Federstreich, schließlich ist nur eine Änderung der Sachbezugswerteverordnung[11] notwendig, wofür lediglich ein Einvernehmen von BMF und BMASGPK erforderlich ist. Davon betroffen wäre lediglich eine äußerst kleine Gruppe von Arbeitnehmer:innen (überwiegend Männer) mit hohen Einkommen, deren weitere Subventionierung durch alle anderen Steuerzahler:innen aber aus unerfindlichen Gründen ein ebenso wichtiges staatspolitisches Ziel der Bundesregierung zu sein scheint, wie das Wohlwollen von Ryanair.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, die Ergebnisse der Arbeitsgruppe unverzüglich vorzulegen, sowie dem Nationalrat unverzüglich eine Gesetzesvorlage zuzuleiten, in der der absolute Sachbezugsdeckel in der Sachbezugswerteverordnung angehoben oder abgeschafft wird."

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.

WIFO-Studie) um mindestens 30.000 Kfz geringer als Ende 2023 (siehe hier: https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/AB/17778/imfname_1635852.pdf)

[10] Eine solche grundlegende Reform der pauschalen Dienstwagenbesteuerung muss aber jedenfalls avisiert werden.

[11] § 4 Abs. 1 Z 1 und Z 2 SBWVO.

	Unterzeichner	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2026-11-18T18:25:39+01:00
Prüfinformation	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel	