

ENTSCHLIESSUNGSAKTRAG

der Abgeordneten Leonore Gewessler, Jakob Schwarz, Lukas Hammer,
Freundinnen und Freunde

**betreffend Nachhaltige Gegenfinanzierung - Schluss mit klimaschädlichen
Subventionen!**

BEGRÜNDUNG

Im Ministerratsvortrag vom 14. Jänner 2026 hat die Bundesregierung beschlossen, dass ab 1.1.2027 ein Industriestrompreis in Höhe von 5 Cent pro kWh eingeführt werden soll und ab 1.7.2026 die Umsatzsteuer auf ausgewählte Grundnahrungsmittel auf unter 5 % halbiert werden soll¹. Für die Finanzierung des Industriestrompreises kalkuliert die Bundesregierung mit rund 250 Millionen Euro pro Jahr, die durch einen zusätzlichen Budgetbeitrag der Energiewirtschaft finanziert werden sollen. Die Umsatzsteuersenkung soll laut Bundesregierung rund 400 Millionen Euro pro Jahr kosten, die durch eine gemeinschaftliche Plastikabgabe für nicht recyclebares Plastik und eine gemeinschaftliche Paketabgabe für Drittstaatspäcke gegenfinanziert werden soll. In beiden Fällen blieb die Ankündigung zur Gegenfinanzierung vage und es ist fraglich, ob eine vollständige Gegenfinanzierung mit diesen Schritten tatsächlich möglich ist und welche Nebeneffekte dadurch ausgelöst werden.

Eine Alternative dazu ist die Gegenfinanzierung von Industriestrompreis und Umsatzsteuersenkung durch die Abschaffung klimaschädlicher Subventionen. Diese Maßnahme hätte positive Effekte für Umwelt, Klima und Menschen in Österreich und wird seit Jahren von Expert:innen aus Wirtschafts- und Klimawissenschaft sowie Zivilgesellschaft eingefordert. Es liegen zahlreiche Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung vor. Sie bieten eine nachhaltige und transparente Finanzierungsmöglichkeit.

Dass die Regierung keine Anstalten macht, die klimaschädlichen Subventionen anzutasten und sie im Gegenteil noch ausgebaut hat, führt dazu, dass die Österreicher:innen am Ende drei Mal draufzahlen. 1. für die kontraproduktiven Subventionen, 2. für die Folgewirkungen von schlechter Luft und Klimaschäden und 3. für die Strafzahlungen, die wegen Nichteinhaltung der Klimaziele anfallen.

¹ https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:2ba48647-2c25-443b-8ccd-93e3ac59e933/37_11_mrv.pdf

Österreich hat sich zudem im aktuellen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP²) gegenüber der Europäischen Union dazu verpflichtet, durch die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen³ bis zum Jahr 2030 einen Treibhausgasreduktionseffekt von mindestens zwei Millionen Tonnen CO2-Äquivalent zu erreichen. Diesen Verpflichtungen muss Österreich endlich nachkommen.

Die unmittelbar umsetzbaren, konkreten Maßnahmen sind:

- Schrittweise Heranführung des Mineralölsteuersatzes für Diesel an das Niveau von Benzin (bzw. entsprechend der CO₂-Emissionsintensität)
- Abschaffung der Deckelung des Sachbezugs im Zusammenhang mit der pauschalen Besteuerung von Dienstwagen (Dienstwagenprivileg)
- Bundeseinheitliche Regelung der Stellplatzverpflichtungen mit Maximalverpflichtungen statt Mindestverpflichtungen
- Einsatz auf europäischer Ebene für ein Ende der steuerlichen Begünstigungen des Flugverkehrs (Kerosinprivileg, Umsatzsteuerbefreiung) bzw. Inflationsanpassung und Modernisierung der Flugticketabgabe

Dieselprivileg:

Seit Jahrzehnten klagen die Menschen in Tirol über die massive Verkehrsbelastung am Brenner. Dafür ist insbesondere der Güterverkehr verantwortlich. Internationale Speditionen lassen ihre Fahrer:innen besonders gerne in Österreich tanken, weil Österreich Diesel deutlich niedriger besteuert als unsere Nachbarländer. Als Resultat gibt es am Brenner mehr Transitquerungen als auf allen Alpenstraßen zusammen.⁴

Das ist nicht nur gesundheits- und umweltpolitisch für die Menschen insbesondere in der Region um den Brenner eine Katastrophe, sondern macht zudem unsere Emissionsbilanz schlechter, denn die Emissionen aus dem Tanktourismus werden uns zugerechnet⁵.

Hier wird es endgültig absurd. Österreich subventioniert ausländischen Frächtern den billigen Sprit. Der so verfahrene Diesel verpestet nicht nur die Luft am Brenner, sondern verschlechtert auch die Emissionsbilanz und führt im Worst Case dazu, dass wir unsere Klimaziele nicht erreichen und durch Strafzahlungen doppelt draufzahlen.

² https://www.bmluk.gv.at/dam/jcr:6c55ea04-e4b8-499f-ac3b-9d8786147cee/NEKP_final_20241203.pdf

³ „Kontraproduktive Förderungen“

⁴ <https://www.derstandard.at/story/2000122873993/klimaschutzministerin-gewessler-ich-haette-als-ngo-chefin-mehr-tempo-gefordert>

⁵ <https://www.profil.at/faktiv/nehammer-im-faktencheck-tanktourismus-und-schlepper-zahlen/402944221> sowie siehe: NEOS-EA 2021 oder Willi EA 2016

Dienstwagenprivileg:

Das Dienstwagenprivileg wirkt – aber im negativen Sinn. Der Trend bei den Kfz-Neuzulassungen spricht eine eindeutige Sprache: Waren 2010 noch knapp 50% der Neuzulassungen Firmenwagen, sind es mittlerweile mehr als zwei Drittel⁶.

Das Dienstwagenprivileg nutzt nur einer „eingeschränkten, im oberen Einkommensbereich angesiedelten Gruppe“⁷. Nur knapp 5% der Erwerbstätigen verfügen über einen Dienstwagen, den sie auch privat nutzen können⁸. Aber es wird noch absurder: Innerhalb dieser Gruppe (4x häufiger männlich, höhere Einkommen) werden dann auch noch diejenigen am stärksten begünstigt, die den teuersten (und zumeist auch emissionsintensivsten) Dienstwagen nutzen.

Daher muss der Sachbezugsdeckel in einem ersten Schritt ersatzlos gestrichen werden und eine grundlegende Reform der pauschalen Dienstwagenbesteuerung avisiert werden.⁹

Stellplatzverpflichtungen reduzieren: Gesunde Böden und günstige Wohnungen sind wichtiger als leere Garagen

Je nach Bundesland gibt es im Neubau unterschiedliche Vorgaben für die Mindestanzahl an Stellplätzen, die idR abhängig von der Wohnnutzfläche oder der Anzahl der Wohneinheiten errichtet werden müssen.

Diese Mindestvorgaben sind eine klimaschädliche Subvention¹⁰, die besonders im geförderten Wohnbau kritisch zu sehen ist, da hier Wohnbaufördermittel eher zweckfremd für Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Das WIFO rechnet mit einem Subventionsvolumen zwischen rund 600 und 950 Millionen Euro.¹¹

Gleichzeitig erhöhen Stellplatzverpflichtungen die Errichtungskosten im Wohnungsbau¹² und damit die Wohnkosten in der derzeit ohnehin angespannten Situation am Wohnungsmarkt.

Die Stellplatzverpflichtungen sollten durch eine bundesweite Rahmenregelung vereinheitlicht werden. Damit die Wohnkosten nicht weiter steigen, sollte von einer Mindestvorgabe auf eine Maximalvorgabe umgestellt werden.

Damit müssen außerdem die Bundesländer weniger Wohnbaufördermittel für Garagen aufwenden und können entsprechend ihres Anteils am gesamtstaatlichen Defizit ebenso ihren Beitrag leisten.

⁶ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/01/20250114KfzNeuzulassungen2024.pdf>

⁷ WIFO, S. 72.

⁸ WIFO, ebda.

⁹ Siehe Willi, Rossmann EA (2016).

¹⁰ WIFO, S. 82. Subvention = Errichtungskosten abzgl. Einnahmen aus der Nutzung.

¹¹ WIFO, S. 87 (Zahlen 2022).

¹² Siehe auch Grüne Kritik der Wiener Bauordnung: <https://wien.gruene.at/news/wohnen/neue-bauordnung-macht-wohnen-teurer/>

Kerosinprivileg und Modernisierung Flugticketabgabe

Das sogenannte Kerosinprivileg, also die Steuerbefreiung von Kerosin für die gewerbliche Luftfahrt, ist nicht nur eine klare klimaschädliche Subvention, sondern verzerrt auch den Wettbewerb zuungunsten der Bahn. Obendrein sind grenzüberschreitende Flüge auch von der Umsatzsteuer befreit. Beides zusammen ergibt jährliche Mindereinnahmen von 800 Mio. Euro aufwärts¹³.

Beide Subventionen können nur auf europäischer bzw. internationaler Ebene abgeschafft werden. Dafür muss sich die Bundesregierung einsetzen, besonders beim Kerosinprivileg hätte sie dazu derzeit gute Gelegenheit, denn auf europäischer Ebene wird derzeit die Neufassung der Energiebesteuerungsrichtlinie verhandelt. Der ursprüngliche Entwurf der EU-Kommission wurde stark verwässert und enthält nun statt einer Aufhebung des Kerosinprivilegs eine Verlängerung des Privilegs bis mindestens (!) 2035. Da in Steuerfragen auf EU-Ebene das Einstimmigkeitsprinzip gilt, könnte der österreichische Finanzminister verhindern, dass das Kerosinprivileg und damit auch der Wettbewerbsnachteil der bedeutsamen österreichischen Bahngüterindustrie fortgeschrieben werden. Dem Budget brächte das jährlich über eine halbe Milliarde Euro¹⁴.

Auf nationaler Ebene sollte zumindest die Flugticketabgabe aufgrund der Inflation der letzten Jahre nachgezogen werden. Noch besser wäre eine Modernisierung der Flugticketabgabe analog zum deutschen Modell, dadurch könnten die Einnahmen auf rund 1,1 Milliarden Euro versechsfacht werden¹⁵.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSAНTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen sowie der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, wird ersucht, Österreichs Verpflichtungen im Nationalen Energie- und Klimaplan umzusetzen und eine nachhaltige sowie transparente Gegenfinanzierung von preisdämpfenden Maßnahmen sicherzustellen, insbesondere durch die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen, wie durch die

- schrittweise Heranführung des Mineralölsteuersatzes für Diesel an das Niveau von Benzin (bzw. entsprechend der CO₂-Emissionsintensität),
- Abschaffung der Deckelung des Sachbezugs im Zusammenhang mit der pauschalen Besteuerung von Dienstwagen (Dienstwagenprivileg),

¹³ WIFO, S. 91f.

¹⁴ <https://www.momentum-institut.at/news/budgetwirksamer-klimaschutz-flug-besteuering-bringt-jaehrlich-18-milliarden-euro/>

¹⁵ <https://www.momentum-institut.at/news/budgetwirksamer-klimaschutz-flug-besteuering-bringt-jaehrlich-18-milliarden-euro/>

- Bundeseinheitliche Regelung der Stellplatzverpflichtungen mit Maximalverpflichtungen statt Mindestverpflichtungen und den
- Einsatz auf europäischer Ebene für ein Ende der steuerlichen Begünstigungen des Flugverkehrs (Kerosinprivileg, Umsatzsteuerbefreiung) bzw. Inflationsanpassung und Modernisierung der Flugticketabgabe.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Umweltausschuss vorgeschlagen.

Pöhlmann
(Pöhlmann)
Görtschitzky
(Görtschitzky)
Wolfgang Götz
Schwarze
(Schwarze)
Schäfer
(Schäfer)
Hammerl
(Hammerl)
Reglitsch
Koepfle
(Koepfle)
Gewessner
(Gewessner)

