
954/A(E) XXVIII. GP

Eingebracht am 11.06.2026

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

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Jakob Schwarz, Freundinnen und Freunde

betreffend Planungssicherheit statt Vollbremsung bei der Mobilitätswende

BEGRÜNDUNG

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Sparpakete die Bremse bei der Mobilitätswende angezogen: Einerseits hat sie eine klimaschädliche Subvention wieder eingeführt, die NoVA-Befreiung für Klein-Lkw und Pickups, andererseits müssen seit April 2025 E-Kfz mit einem Emissionswert von 0 motorbezogene Versicherungssteuer bzw. Kraftfahrzeugsteuer zahlen. Die Kaufprämie für E-Kfz wurde gestrichen, das Klimaticket wurde und wird teurer, der ÖBB-Rahmenplan wurde und wird erneut gekürzt, der gerade erst eingeführte Beförderungszuschuss (für Dienstreisen mit Öffis), der nicht einmal ein paar Millionen kostete, wurde gestrichen. Der Pendlereuro hingegen, der nicht nur klimaschädlich ist, sondern auch eine sehr schlechte Verteilungswirkung hat,¹ wurde verdreifacht.

Nun kommt mit dem Doppelbudget 2027/2028 ein weiteres Bremsmanöver hinzu: Die Bundesregierung streicht die bisherige Sachbezugsbefreiung für privat genutzte E-Firmenwägen². Die derzeit medial kolportierte Änderung sieht einen Sachbezug iHv. 0,375% bzw. 0,625% (2027 bzw. 2028) der Anschaffungskosten vor. Die Deckelung soll analog zu Verbrennern bei Anschaffungskosten von 48.000 Euro liegen, wodurch sich ein monatlicher Deckel von 250 Euro ergibt. Die Werte für Verbrenner oder Hybrid-Kfz werden nicht angerührt.

Von Seiten der Bundesregierung wird vorgebracht, dass ja weiterhin ein Anreiz für Betriebe bestehe, E-Kfz als Dienstwägen zur Verfügung zu stellen. Freilich geht das völlig und wohl bewusst an der zentralen Frage vorbei, nämlich, wie stark der Anreiz

¹ <https://www.momentum-institut.at/news/pendlerinneneuro-geht-ueberwiegend-an-besserbezahlte/>

² <https://www.derstandard.at/story/3000000318667/e-auto-vom-unternehmen-privatnutzung-wird-steuerpflichtig>

sein sollte, um die gewünschte Lenkungswirkung – die höhere Verbreitung von Elektromobilität inklusive der Erreichung der Klimaziele – zu erzielen.

Um zu klären, wie es denn um die Marktdurchdringung von emissionsfreien Kfz tatsächlich bestellt ist, hilft ein Blick in die Statistik der Pkw-Neuzulassungen. Die Zahlen der Statistik Austria³ für das Jahr 2025 sprechen Bände: Während im betrieblichen Bereich die Neuzulassungen von Elektroautos zwar um 25% gestiegen sind, liegt der Anteil von Elektroautos an den betrieblichen Neuzulassungen insgesamt immer noch nur bei knapp 24%. Hybrid-Kfz haben deutlich die Nase vorn, aber auch klassische Benziner weisen einen höheren Anteil als E-Kfz auf. Bei Privatpersonen ist der Abstand von Hybrid-Kfz und Benzinern zu E-Kfz noch wesentlich größer.

Das bedeutet, dass selbst die bisherige Sachbezugsbefreiung sowie andere Anreize noch nicht ausreichend waren, um E-Kfz zum Spitzenreiter bei den betrieblichen Neuzulassungen zu machen. Es ist eindeutig zu früh, sämtliche Anreize für den Umstieg auf E-Mobilität wieder aufzuweichen oder gleich abzuschaffen, insbesondere im Bereich der betrieblichen Mobilität, wo aufgrund des hohen Anteils an den Kfz-Neuzulassungen insgesamt ein besonders großer Hebel für ökologische Steuerung vorhanden ist.

Die Bundesregierung scheint das nicht zu stören, denn sie steigert nun die (relative) Attraktivität von Hybrid-Kfz und Verbrennern noch zusätzlich, wodurch anzunehmen ist, dass die Neuzulassungsanteile von E-Kfz sinken wird, während Firmen verstärkt Hybrid-Kfz und Verbrenner anschaffen.

Die vorgebrachte Begründung der Bundesregierung scheitert also bereits an einem handelsüblichen Plausibilitätscheck. Das bedeutet, dass der einzige ökologische Anreiz innerhalb einer klimaschädlichen Subvention, dem sogenannten Dienstwagenprivileg, stark verringert wird, während die ökologisch schädlichen Fehl lenkungswirkungen der Dienstwagenbesteuerung erhalten bleiben.

Im Verbund mit den bisherigen Bremsmanövern ergibt sich eine fatale Signalwirkung, und das nicht nur aus ökologischer Sicht.

Wie bei jeder technologischen Veränderung gibt es unter den Unternehmen sogenannte „first-mover“, das sind jene Unternehmen, die bereits sehr früh beginnen, Investitionen in die neue Technologie und Infrastruktur zu tätigen, in diesem Fall beispielsweise mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur und der Umstellung des Firmenfuhrparks. All diese Unternehmen, die bereit waren, Ihren Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten, werden durch die überfallsartige Ankündigung, betriebliche E-Mobilität nun stärker zu besteuern, überrumpelt. Im Ergebnis wird das dazu führen, dass sich Unternehmen zweimal überlegen werden, ob sie in die Mobilitätswende

³ <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen>

investieren, schließlich könnte sich jederzeit mit wenig überzeugender Begründung alles wieder ändern.

Und nicht zuletzt werden jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestraft, die sich sehr bewusst für ein E-Dienstauto entschieden haben. Sie werden höhere Kosten tragen müssen oder sich beim Unternehmen schadlos halten oder ihr Auto zurückgeben.

Diese Art der Wirtschaftspolitik sollte keineswegs Schule machen. Die Menschen müssen sich auf klare und konsistente wirtschaftliche Rahmenbedingungen verlassen können!

Die Bundesregierung hat sich, wie auch die Vorgängerregierung, im Regierungsprogramm zur Mobilitätswende bekannt. Die bisherigen Maßnahmen stehen allerdings im krassen Widerspruch dazu, von der Wiedereinführung klimaschädlicher Subventionen über die Vollbremsung bei der Mobilitätswende bis hin zur Subventionierung von fossilen Kraftstoffen im Rahmen der Spritpreisbremse. Die rezente, äußerst nebulöse Ankündigung zur Einsparung bei klimaschädlichen Subventionen im Jahr 2028, die insgesamt 190 Mio. ausmachen soll, ist hier allenfalls als homöopathische Beruhigungsspiel einzustufen. Zur Erinnerung: Das jährliche Gesamtvolumen der klimaschädlichen Subventionen wird vom WIFO mit rund 5 Milliarden Euro beziffert.

Es liegt an der Bundesregierung zu zeigen, dass es sich beim Bekenntnis zur Mobilitätswende nicht nur um ein reines Lippenbekenntnis handelt. Ebenso liegt es an der Bundesregierung, das bereits verspielte Vertrauen der Menschen wiederherzustellen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird aufgefordert, von der geplanten Einführung eines Sachbezugs bei der privaten Nutzung von betrieblichen E-Kfz abzusehen, um die Mobilitätswende und die Erreichung der Klimaziele nicht fahrlässig zu gefährden, und stattdessen dem Nationalrat eine Regierungsvorlage zuzuleiten, die durch die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen sowohl die Mobilitätswende als auch eine nachhaltige und konjunkturfremdliche Budgetsanierung sicherstellt.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Finanzausschuss vorgeschlagen.