

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Jakob Schwarz, Lukas Hammer, Kolleginnen und Kollegen

betreffend Nachhaltige Gegenfinanzierung - Schluss mit klimaschädlichen Subventionen!

eingebraucht im Zuge der Debatte zu TOP 1 - Bericht des Finanzausschusses über den Antrag 658/A der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Kai Jan Krainer, MMag. Markus Hofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Elektrizitätsabgabegesetz geändert wird (371 d.B.)

BEGRÜNDUNG

Österreich hat sich im aktuellen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP¹) gegenüber der Europäischen Union dazu verpflichtet, durch die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen² bis zum Jahr 2030 einen Treibhausgasreduktionseffekt von mindestens zwei Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zu erreichen. Diesen Verpflichtungen muss Österreich endlich nachkommen. Dadurch kann auch eine nachhaltige und transparente Gegenfinanzierung für die mit dem in Verhandlung stehenden Antrag geplante Senkung der Elektrizitätsabgabe und durch einen längeren Geltungszeitraum auch eine nachhaltige Dämpfung der Stromkosten sichergestellt werden.

Die 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 Dienstwägen (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

¹ https://www.bmluk.gv.at/dam/jcr:6c55ea04-e4b8-499f-ac3b-9d8786147cee/NEKP_final_20241203.pdf

² „Kontraproduktive Förderungen“

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.³

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 zugerechnet⁴.

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.

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 Firmenwägen, sind es mittlerweile mehr als zwei Drittel⁵.

Das Dienstwagenprivileg nutzt nur einer „eingeschränkten, im oberen Einkommensbereich angesiedelten Gruppe“.⁶ Nur knapp 5% der Erwerbstätigen verfügen über einen Dienstwagen, den sie auch privat nutzen können⁷. 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.⁸

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.

³ <https://www.derstandard.at/story/2000122873993/klimaschutzministerin-gewessler-ich-haette-als-ngo-chefin-mehr-tempo-gefordert>

⁴ <https://www.profil.at/faktiv/nehammer-im-faktencheck-tanktourismus-und-schlepper-zahlen/402944221> sowie siehe: NEOS-EA 2021 oder Willi EA 2016

⁵ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/01/20250114KfzNeuzulassungen2024.pdf>

⁶ WIFO, S. 72.

⁷ WIFO, ebda.

⁸ Siehe Willi, Rossmann EA (2016).

Diese Mindestvorgaben sind eine klimaschädliche Subvention⁹, 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.¹⁰

Gleichzeitig erhöhen Stellplatzverpflichtungen die Errichtungskosten im Wohnungsbau¹¹ 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.

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 aufwärts¹².

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 Euro¹³.

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 werden¹⁴.

⁹ WIFO, S. 82. Subvention = Errichtungskosten abzgl. Einnahmen aus der Nutzung.

¹⁰ WIFO, S. 87 (Zahlen 2022).

¹¹ Siehe auch Grüne Kritik der Wiener Bauordnung: <https://wien.gruene.at/news/wohnen/neue-bauordnung-macht-wohnen-teurer/>

¹² WIFO, S. 91f.

¹³ <https://www.momentum-institut.at/news/budgetwirksamer-klimaschutz-flug-bestuerung-bringt-jaehrlich-18-milliarden-euro/>

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

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:


„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, 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 Dienstwägen (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.“


(Hammer L.)


(SCHWARZ)


Götz


(Zoba)


(SCHEUCH)