

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Jakob Schwarz, Leonore Gewessler, Freundinnen und Freunde

betreffend Nachhaltige Budgetsanierung – Schluss mit klimaschädlichen Subventionen!

eingebraucht im Zuge der Debatte zu TOP 2 über den Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (494 d.B.): Bundesgesetz über die Bewilligung des Bundesvoranschlages für das Jahr 2027 (Bundesfinanzgesetz 2027 - BFG 2027) samt Anlagen (587 d.B.) - UG 16 Öffentliche Abgaben

BEGRÜNDUNG

Die Bundesregierung hat sich dafür entschlossen, deutlich von den üblichen haushaltsrechtlichen Usancen beim Budgetbeschluss abzuweichen. Der Beschluss des Budgets 2027 soll nicht nur bereits im Sommer, statt wie üblich im Herbst 2026, stattfinden, sondern gleich ein Doppelbudget für 2027 und 2028 darstellen. Das ist nicht nur höchst unüblich, sondern auch verfassungsrechtlich nicht unbedenklich, und wirft zahlreiche Fragen auf.

Es gibt gute Gründe, wieso der Budgetbeschluss traditionell im Herbst stattfindet, denn die Budgetplanung baut auf den Prognosen der Wirtschaftsforscher:innen über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung auf. Die Relevanz der alljährlichen Herbstprognosen von WIFO und IHS für die Budgeterstellung ist groß, denn kleine Veränderungen in der konjunkturellen Entwicklung haben große Auswirkungen auf die tatsächlichen Steuereinnahmen und Staatsausgaben, und somit auf den Budgetvollzug. Das wurde etwa bei der Abweichung des Budgetvollzugs 2024 von der Budgetierung im Herbst 2023 deutlich, oder auch bei der unlängst erfolgten Aufwärtsrevision der Wirtschaftsleistung 2025¹.

Letztere bietet zwar Grund für vorsichtigen Optimismus hinsichtlich einer positiven konjunkturellen Entwicklung, allerdings bestehen bekanntermaßen massive Abwärtsrisiken, insbesondere durch die erratische Zoll- und Handelspolitik des US-Präsidenten Trump. Auch bezüglich des Iran-Kriegs kann wohl derzeit niemand guten Gewissens behaupten, dass diese Krise bereits überstanden ist. Mangels Glaskugel kann auch die österreichische Bundesregierung diese Entwicklungen nicht abschätzen, weswegen die Begründung für das vorgezogene Doppelbudget, „Planungssicherheit“ zu schaffen, stark in Zweifel zu ziehen ist.

¹ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2026/06/20260603BIP2026Q1.pdf>

Aus ökonomischer Sicht spricht also eigentlich alles gegen einen vorgezogenen Beschluss und gegen ein Doppelbudget. Vielmehr sind hinter dem Ansinnen der Bundesregierung parteipolitische Motive, vor allem von ÖVP und SPÖ, zu vermuten.

Denn 2027 stehen nach gut zweijähriger Pause wieder für die beiden ehemaligen Großparteien wichtige Landtagswahlen an, bei denen keine allzu schmeichelhaften Ergebnisse zu erwarten sind. In der parteipolitischen Logik ist es natürlich sinnvoll, die unpopuläre Budgetkonsolidierung zu diesem Zeitpunkt bereits erledigt zu haben. Zu diesem Zweck sollen nun allem Anschein nach Unternehmen und Haushalte unfreiwillig Teil dieses ökonomischen Hasardspiels werden, während die immer wieder angekündigten großen Reformen, etwa im Rahmen der „Reformpartnerschaft“, auf der Strecke bleiben dürften. Das historische Zeitfenster für diese Strukturreformen, wie beim Föderalismus oder im Gesundheitsbereich, wird sich mit dem Doppelbudget 2027/2028 wohl für lange Zeit schließen.

Dass ein solcher, überhasteter Doppelbudgetbeschluss – wenig überraschend – auch zulasten des Inhalts geht, ist nunmehr amtlich. Dabei wäre gerade jetzt wichtig, dass „heißere“ Eisen wie die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen oder einnahmenseitige Maßnahmen, wie insbesondere die Aufwertung von vermögensbezogenen Steuern, angegangen werden. Finanzminister Marterbauer hat zwar Ende letzten Jahres in Aussicht gestellt², dass beim Dieselprivileg „etwas passieren“ könnte. Die Fakten sprechen aber eine andere Sprache: Im nunmehr zu beschließenden Doppelbudget 2027/2028 ist hinsichtlich klimaschädlicher Subventionen lediglich ein nebulöser „Ökologisierungsbetrag“ in Höhe von 190 Millionen Euro ab 2028 eingestellt, zu dem jegliche Details fehlen und der im Verhältnis zum Gesamtvolumen der klimaschädlichen Subventionen von mehr als 5 Milliarden Euro nicht einmal mehr mickrig wirkt. Gleichzeitig hält die Bundesregierung aus unerfindlichen Gründen und in Ignoranz der Entwicklung der Dieselpreise an der Neuauflage des Agrardiesels fest, wodurch die Bundesregierung auch 2027 und 2028 mit jeweils 50 Millionen Euro ihren Weg des Ausbaus der klimaschädlichen Subventionen konsequent weitergeht.

Damit nicht genug, wie beim Doppelbudget 2025/2026 kommt der größte Konsolidierungsbeitrag von den Haushalten, wiederum durch konjunkturdämpfende Konsolidierungsmaßnahmen auf Kosten der (Kaufkraft der) breiten Masse, wie insbesondere der Einführung von Arbeitslosenversicherungsbeiträgen für Arbeitnehmer:innen mit geringen Einkommen (bis 2.630 Euro brutto monatlich).

Dieser Antrag soll daher erneut auf die Notwendigkeit – und Möglichkeit – einer konjunkturfreundlicheren Budgetkonsolidierung aufmerksam machen, die nebenbei auch umwelt- und sozialpolitische Vorteile bietet. Die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen hätte positive Effekte für Budget, Umwelt und sozialen Ausgleich in Österreich und wird seit Jahren von Expert:innen aus Wirtschafts- und Klimawissenschaft sowie Zivilgesellschaft eingefordert.

² <https://www.heute.at/s/minister-hat-nachricht-an-alle-autofahrer-in-oesterreich-120152069>

Dass die Regierung keine Anstalten macht, die klimaschädlichen Subventionen anzutasten und sie im Gegenteil noch ausgebaut hat, führt dazu, dass die Menschen in Österreich am Ende drei Mal draufzahlen. Einmal für die kontraproduktiven Subventionen, ein zweites Mal für die Folgewirkungen von schlechter Luft und Klimaschäden und ein drittes Mal für die Strafzahlungen/Zertifikatsankäufe, die wegen Nichteinhaltung der Klimaziele anfallen.

Nicht zuletzt hat sich Österreich im aktuellen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP³) gegenüber der Europäischen Union dazu verpflichtet, durch die Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen⁴ bis zum Jahr 2030 einen Treibhausgasreduktionseffekt von mindestens zwei Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zu erreichen. Diesen Verpflichtungen muss Österreich endlich nachkommen.

Aufgrund der Festlegung der Bundesregierung auf wirtschafts- und finanzpolitische Maßnahmen bis einschließlich 2028 bleibt nur die Frage:

Wann will die Bundesregierung die klimaschädlichen Subventionen abbauen, wenn nicht jetzt?

Die konkreten, so rasch wie möglich umzusetzenden 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

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.⁵

Das ist nicht nur gesundheits- und umweltpolitisch für die Menschen insbesondere in der Region um den Brenner eine Katastrophe, sondern macht zudem unsere

³ https://www.bmluk.gv.at/dam/jcr:6c55ea04-e4b8-499f-ac3b-9d8786147cee/NEKP_final_20241203.pdf

⁴ „Kontraproduktive Förderungen“

⁵ <https://www.derstandard.at/story/2000122873993/klimaschutzministerin-gewessler-ich-haette-als-ngo-chefin-mehr-tempo-gefordert>

Emissionsbilanz schlechter, denn die Emissionen aus dem Tanktourismus werden uns zugerechnet⁶.

Hier wird es endgültig absurd. Österreich subventioniert ausländischen Frächtern den billigen Sprit. Der so verfahrenere 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 Drittel⁷.

Das Dienstwagenprivileg nutzt nur einer „eingeschränkten, im oberen Einkommensbereich angesiedelten Gruppe“.⁸ Nur knapp 5% der Erwerbstätigen verfügen über einen Dienstwagen, den sie auch privat nutzen können⁹. 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.¹⁰

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 Subvention¹¹, 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.¹²

Gleichzeitig erhöhen Stellplatzverpflichtungen die Errichtungskosten im Wohnungsbau¹³ und damit die Wohnkosten in der derzeit ohnehin angespannten Situation am Wohnungsmarkt.

⁶ <https://www.profil.at/faktiv/nehammer-im-faktencheck-tanktourismus-und-schlepper-zahlen/402944221> sowie siehe: [NEOS-EA 2021](#) oder [Willi EA 2016](#)

⁷ <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2025/01/20250114KfzNeuzulassungen2024.pdf>

⁸ WIFO, S. 72.

⁹ WIFO, ebda.

¹⁰ Siehe [Willi, Rossmann EA \(2016\)](#).

¹¹ WIFO, S. 82. Subvention = Errichtungskosten abzgl. Einnahmen aus der Nutzung.

¹² WIFO, S. 87 (Zahlen 2022).

¹³ Siehe auch Grüne Kritik der Wiener Bauordnung: <https://wien.gruene.at/news/wohnen/neue-bauordnung-macht-wohnen-teurer/>

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 aufwärts¹⁴.

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 jetzt 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 Euro¹⁵.

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 werden¹⁶.

Schließlich wären die vorgeschlagenen Maßnahmen auch ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung des Wirkungsziels 3 im entsprechenden Detailbudget 16.01.01 (Bruttosteuern) der Untergliederung 16 (Öffentliche Abgaben), das ökologische Lenkungseffekte durch die Gestaltung des Steuersystems sicherstellen will.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

¹⁴ WIFO, S. 91f.

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

¹⁶ <https://www.momentum-institut.at/news/budgetwirksamer-klimaschutz-flug-besteuerung-bringt-jaehrlich-18-milliarden-euro/>

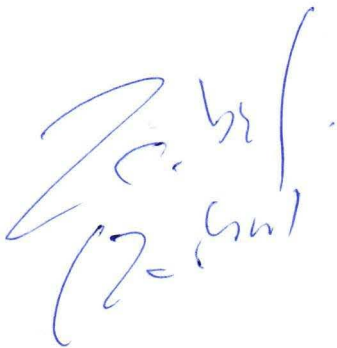
ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Finanzen, wird ersucht, Österreichs Verpflichtungen im Nationalen Energie- und Klimaplan umzusetzen und eine nachhaltige, sozial gerechte sowie konjunkturfreundliche Budgetkonsolidierung sicherzustellen, insbesondere durch die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen, wie im Antrag ausgeführt.“


(SCHWARZ)


(SCHWARZ)


(SCHWARZ)


(SCHWARZ)


(SCHWARZ)