

# Ökosoziale Steuerreform im Verkehrswesen? 6 Maßnahmen im Check /

**Autorin: Anna Hehenberger**

Pendlerpauschale, LKW-Maut, Tanktourismus, Dienstwagenprivileg & Co: Die Corona-Krise hat die Vorstellung der Maßnahmen zur Ökologisierung der Verkehrsabgaben verzögert. Die Diskussion, wie der Verkehr emissionsärmer gemacht werden kann, ist aktueller denn je. Seit 2014 sind die Emissionen aus dem Verkehr um 10% gestiegen. Einen Großteil davon machen Schadstoffe des Straßenverkehrs aus. Vorschläge zur Ökologisierung der Verkehrsabgaben gibt es seit Jahren zur Genüge – um diese zu besprechen ist es aber zuerst wichtig, zu verstehen, wie die aktuellen Ausgestaltungen wirken: Wer profitiert, wer nicht? Welche Anreize werden gesetzt und welche unterbunden? Die Maßnahmen die Pendlerpauschale & Co reformieren sollen, sind richtig und wichtig. Jedoch reicht das geschätzte Einsparungspotenzial, das damit erreicht werden kann, nicht aus, um die österreichischen Emissionen im notwendigen Rahmen zu senken.

# /1. Kernaussagen der Analyse und Politikempfehlung

Die Umsetzung der ökologischen Steuerungsmaßnahmen wird zeitlich auf die Legislaturperiode aufgeteilt. Eine CO<sub>2</sub>-Bespreisung soll erst 2022 kommen, dafür werden bis dahin sechs Maßnahmen im Bereich Mobilität umgesetzt. Über die Flugticketabgabe mit einer Anti-Dumping-Regelung, einer Ökologisierung der LKW-Maut, des Pendlerpauschales, des Dienstwagenprivilegs und der Bekämpfung des Tanktourismus und des Schwerverkehres soll Mobilität in Österreich umweltschonender gestaltet werden. Von allen Maßnahmen ist vor allem die Bekämpfung des Tanktourismus relevant, wenn es um Treibhausgas-Einsparungen geht. Die Abschaffung des Dieselprivilegs ist das zentrale Instrument um den Tanktourismus zu bekämpfen. Konkret bedeutet eine steuerliche Gleichbehandlung von Diesel und Benzin 8,5 Cent pro Liter Diesel mehr. Gerade jetzt wirkt sich eine Erhöhung des Dieselpreises schonender auf die verfügbaren Einkommen von PendlerInnen aus, da der Preis seit Beginn der Corona-Krise um 16 bzw. 15 Cent je Liter Benzin bzw. Diesel gefallen ist (Europäische Kommission 2020). Die restlichen Einsparpotenziale bewegen sich im niedrigen einstelligen Prozentbereich, gemessen an den gesamten Emissionen Österreichs. Diese sechs Maßnahmen reichen also nur dann aus, um wesentlich zur Erreichung der Emissionsziele beizutragen, wenn eine Erhöhung der Mineralölsteuer umgesetzt wird. Wichtig dabei ist, Ausgleichsmaßnahmen für jene 30.000 Haushalte in Österreich, die besonders von Erhöhungen der PKW-Kosten getroffen werden, zu setzen.

Im Folgenden werden alle der 6 geplanten Maßnahmen der Regierung einzeln auf ihre Einsparungspotenziale und Verteilungsaspekte geprüft.

1. Die wenigsten Menschen in Österreich sind Vielflieger. Eine höhere Abgabe auf Flugstrecken trifft also jene, die das Flugzeug häufiger als Transportmittel nutzen. Dazu gehören nur 3 % der österreichischen Bevölkerung. Die Preiselastizität wird für geschäftliche Flugreisen geringer eingeschätzt als für private. Das geschätzte nationale Treibhausgas-Einsparungspotenzial durch die höhere Flugticketabgabe ist mit nur 1.000 Tonnen äußerst gering.

/ **Handlungsempfehlung 1:** Die Einführung höherer Abgaben auf Flugreisen und eine Regelung gegen Dumpingpreise ist zu beschließen. Um echte Effektivität zu erreichen, benötigt es jedoch dezidierte, globale Kooperation und eine Aufhebung der Mineralölsteuerbegünstigung von Kerosin.

2. Die Verkehrsemissionen in Österreich nehmen zu. Eine Ökologisierung der LKW-Maut, die Gewinneinkommen aus Transportleistungen belastet, die eine abgasintensive Flotte führen, ist vernünftig. Das Treibhausgas-Einsparungspotenzial liegt höher als bei der Flugticketabgabe und bei 190.000 Tonnen bis 2030. Das entspricht einem Anteil von 0,24 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich im Jahr 2018.<sup>1</sup>

/ **Handlungsempfehlung 2:** Die Einführung einer ökologisierten (z.B. nutzungsabhängigen, stärker gespreizten) LKW-Maut forcieren und Maßnahmen zur Vermeidung der Substitution größerer, mautpflichtiger LKW durch kleinere, mautfreie Fahrzeuge ergreifen.

3. Eine Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe ist sozial treffsicher: Vor allem mittlere und höhere Einkommensgruppen besitzen Autos. Auch liefern steigende Neuzulassungszahlen größerer und abgasintensiverer Fahrzeuge Gründe für einen höheren Abgabenbeitrag bei der Anschaffung eines Kraftfahrzeugs. Das Potenzial für Treibhausgaseinsparungen summiert sich für eine Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe auf 230.000 Tonnen bis 2030 (0,29 % des gesamten Emissionsniveaus 2018).

/ **Handlungsempfehlung 3:** Normverbrauchsabgabe ökologisch umgestalten, zum Beispiel über eine stärkere Spreizung oder Abschaffung des maximalen Abgabensatzes, um positive ökologische und einkommensgerechte Lenkungseffekte zu erreichen.

4. Aktuell fördert das Pendlerpauschale primär mittlere und höhere Einkommen und setzt Anreize zur Zersiedelung. Der Großteil des Freibetrages wird für kurze Strecken, auf denen jedoch die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar ist, gewährt. Eine Umgestaltung nach ökologischen und sozialen Gesichtspunkten des Pendlerpauschales hätte ein Treibhausgas-Einsparungspotenzial von bis zu 170.000 Tonnen bis 2030. Das entspricht einem Anteil an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen Österreichs im Jahr 2018 von 0,22 %.

**/ Handlungsempfehlung 4:** Die bestehende Regelung überarbeiten, um ökologische Anreize zu setzen und dabei sozial treffsicher zu werden (z.B.: Absatz- statt Freibetrag). Dabei muss ein Ausgleich für einkommensschwache PendlerInnen, die über keine öffentliche Anbindung verfügen, berücksichtigt werden.

5. Die Zahl der privat genutzten Dienstwägen steigt. Trotzdem profitieren nur 3,2 % der unselbstständig erwerbstätigen Bevölkerung von der steuerlichen Begünstigung dieses Gehaltsbestandteils, der vor allem DienstnehmerInnen in höheren Positionen zur Verfügung steht. Hier liegt das geschätzte Einsparungspotenzial von Treibhausgasen ebenfalls niedrig. Nur bis zu 9.000 Tonnen könnten bis 2030 mit einer Ökologisierung und Umgestaltung der Besteuerung des Sachbezugs Dienstwagen vermieden werden. Der Anteil an den Gesamtemissionen liegt dementsprechend niedrig bei 0,01 %.

**/ Handlungsempfehlung 5:** Um Gehälter steuerlich gleich zu behandeln und abgasintensive Firmenflotten weniger attraktiv zu gestalten, sollte der Sachbezugswert gedeckelt und die Emissionsgrenze gesenkt werden.

6. Der Tanktourismus macht rund ein Viertel des gesamten Treibstoffabsatzes aus. Ein großer Anreizfaktor sind die Preisdifferenzen zu den Nachbarländern, die vor allem durch das Dieselprivileg im Schwerverkehr verschärft werden. Mit einer Abschaffung des Dieselprivilegs reduzieren sich auch diese Anreize, wobei eine Mehrbelastung der inländischen Dieselfahrer und Transportunternehmen auftritt. Zusätzlich ist anzumerken, dass Dieselfahrzeuge vor allem im Besitz besser verdienender Personen stehen. Hier ist das Einsparungspotenzial für Treibhausgase am höchsten. Nur für den Personenverkehr ergibt sich ein Potenzial von bis zu 650.000 Tonnen bis 2030 (bis zu 0,82 % der Gesamtemissionen 2018). Kommt die Hälfte des gesamten Tanktourismus zum Erliegen werden sogar 2,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente oder 3,54 % der gesamten im Jahr 2018 ausgestoßenen Schadstoffe eingespart.

**/ Handlungsempfehlung 6:** Steuerliche Gleichbehandlung der Kfz-Treibstoffarten und Reduktion des Tanktourismus durch Abschaffung des Dieselprivilegs forcieren.

7. Genderaspekt: Die derzeitige Förderung des individuellen, motorisierten Verkehrs ist auch geschlechtergerecht. Frauen besitzen viel weniger häufig PKWs, verwenden öffentliche Verkehrsmittel öfter als Männer, gehen mehr zu Fuß und finden sich eher in niedrigeren Einkommensgruppen wieder. Die Mehrbelastung einkommensstärkerer Gruppen und abgasintensiver Fahrzeuge sowie die Begünstigung der Benützung des öffentlichen Verkehrs ist ein erster Schritt, auch in der Mobilität die Bedürfnisse und Lebensrealitäten von Frauen stärker zu berücksichtigen.

**/ Handlungsempfehlung 7:** Zusätzlich müssen die unterschiedlichen Mobilitätsverhalten der Geschlechter in der Analyse, Planung und Umsetzung von Verkehrskonzepten in Zukunft miteinbezogen werden.

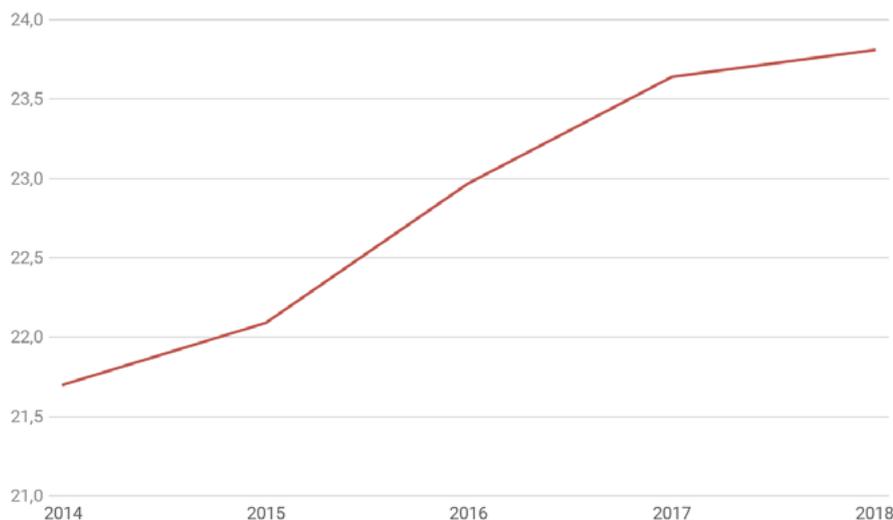
## /2. Grüne Pläne: Sechs Maßnahmen für umweltfreundliche Mobilität

Österreichs gesamte Treibhausgasemissionen sind 2018 um 3,7 % gesunken (Umweltbundesamt, 2020).<sup>2</sup> Schon für 2019 wird – genaue Zahlen liegen noch nicht vor – Medienberichten zufolge aber wieder mit einem Anstieg gerechnet. Trotzdem ist die Erreichung der Klimaziele bis zum Ende dieses Jahres – überraschend nur durch die Corona-Krise – in Reichweite. Mit steigenden Verkehrsemissionen (Abbildung 1), die durch mehr gefahrene Kilometer und höhere Verkäufe von Fahrzeugen entstehen, kommt vor allem dem Bereich Mobilität eine kritische Rolle zu.

/Abbildung 1: Seit 2014 steigen Österreichs Verkehrsemissionen kontinuierlich an

### Österreichs Verkehrsemissionen seit 2014 um 10% gestiegen

Vor allem höhere Fahrleistungen und Absatzzahlen lassen Treibhausgase weiterhin steigen.



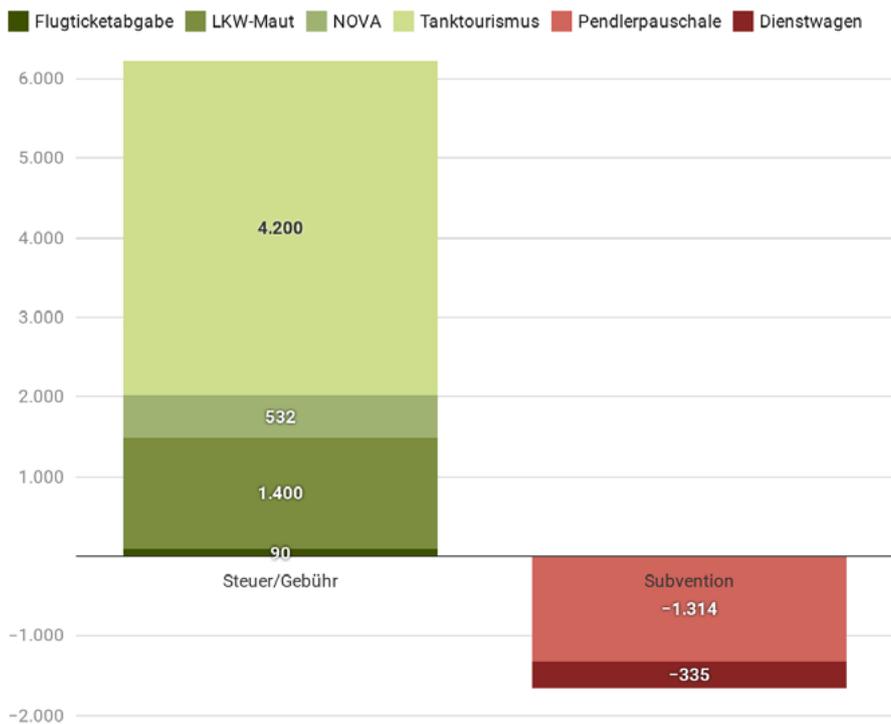
Mengen in Tonnen  
CO2-Äquivalente  
Quelle: Eigene  
Berechnung,  
Umweltbundesamt

Dabei stellen die ersten sechs Maßnahmen des Regierungsprogramms Schritte in die richtige Richtung dar. Da Türkis-Grün in der Umsetzung der Ökologisierungspotenziale bisher noch vage bleibt, werden im Folgenden Vorschläge des Umweltbundesamtes (2019) zu den einzelnen Themen besprochen. Letztere (Flugticketabgabe, Normverbrauchsabgabe, LKW-Maut, Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg, Tanktourismus) ergeben bisher gemeinsam ein Volumen von EUR 7,8 Mrd., das sind 2 % des BIP (Abbildung 2).<sup>3</sup>

Abbildung 2: Das aktuelle Volumen der Bereiche, die in der ökologischen Strukturreform überarbeitet werden sollen

### Bisheriges Aufkommen der zu ökologisierenden Teile des Steuersystems

Die Ökologisierung des Steuersystems soll in zwei Schritten erfolgen. Dabei betrifft der erste Schritt die folgenden Maßnahmen, die insgesamt ein Volumen von zirka EUR 7.800 Mio. aufweisen.



Beträge in EUR Mio.,  
Kategorisierung der  
Themen nach Art in  
Steuer/Gebühr und  
Subvention.  
Quelle: Eigene  
Berechnung,  
Umweltbundesamt

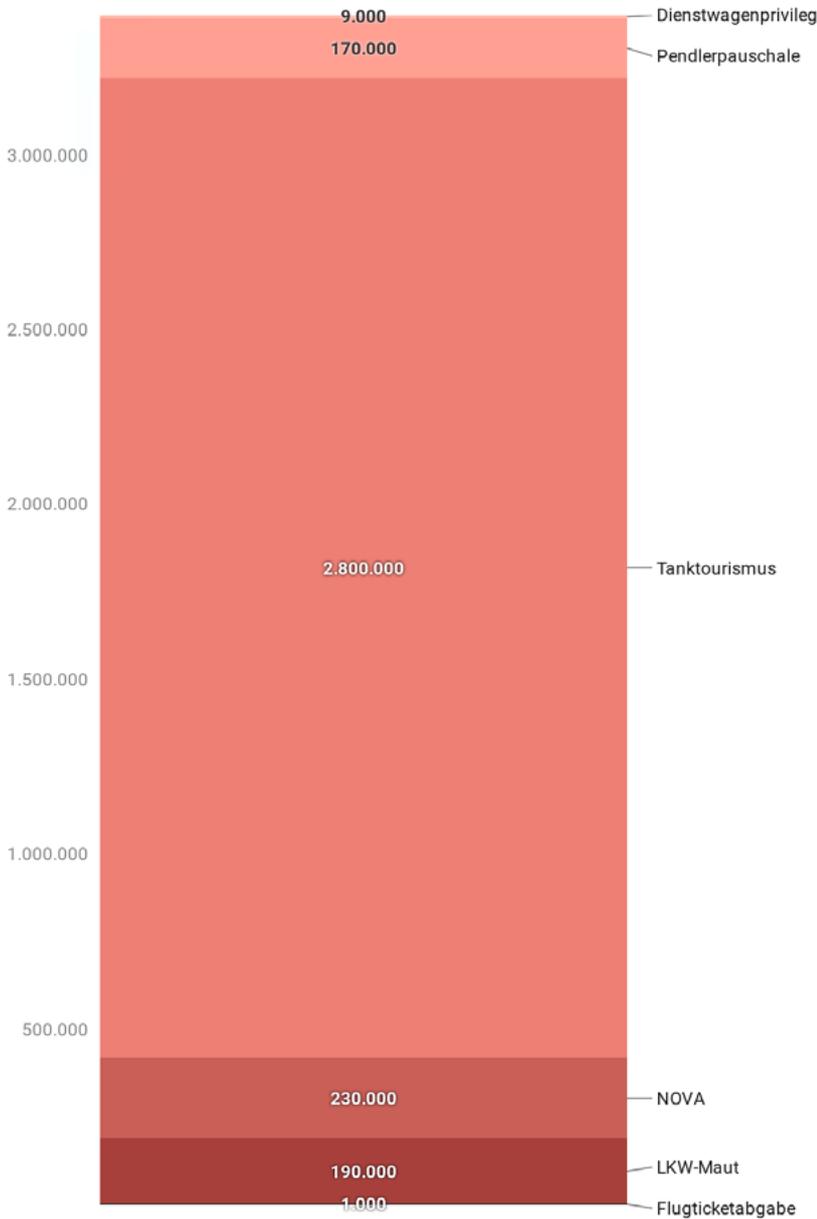
Das höchste Treibhausgas-Einsparungspotenzial weist laut Schätzungen des Umweltbundesamtes (2019) die Bekämpfung des Tanktourismus auf. Bis 2030 könnten 650.000 Tonnen, bis 2050 790.000 Tonnen Treibhausgase (THG) eingespart werden. Dieses Potenzial inkludiert jedoch nur den Personenverkehr und lässt die Hauptverursacher – LKWs – unberücksichtigt. Der gesamte Tanktourismus machte 2017 über 5 Mio. Tonnen aus. Würde er nur um die Hälfte reduziert werden, könnten ganze 2,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden (Abbildung 3). Das sind 3,5 % der gesamten Emissionen Österreichs.

/Abbildung 3 Übersicht über die Treibhausgas-Einsparungspotenziale bis 2030 je Maßnahme<sup>4</sup>

### Maximale Treibhausgas-Einsparungspotenziale der Maßnahmen

Die Bekämpfung des Tanktourismus ist die Maßnahme, mit der am meisten CO2 eingespart werden könnte.

Mengen in Tonnen  
CO<sub>2</sub>-Äquivalente  
Quelle: Eigene  
Berechnung.  
Umweltbundesamt



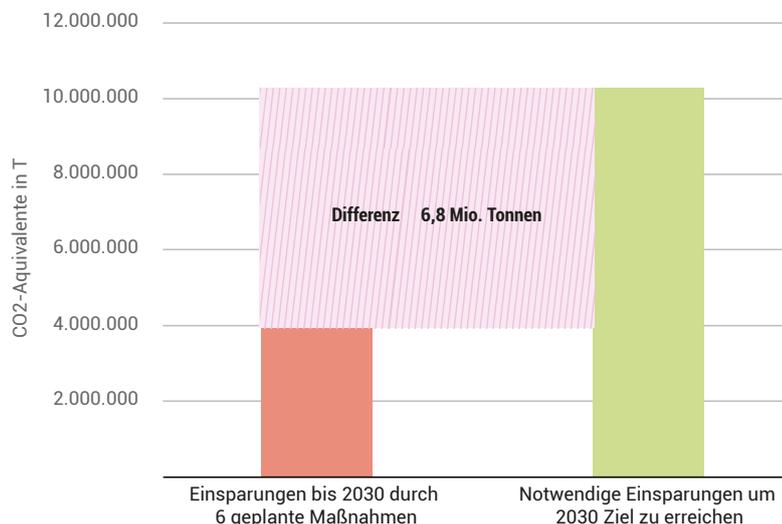
Angesichts der bescheidenen THG-Reduktionspotenziale der ersten sechs Maßnahmen und der benötigten drastischen Emissionsreduktion, um die EU-Klimaziele zu erreichen, ist die Konzentration der Task Force, die Ende Februar ihre Arbeit aufgenommen hat, auf diese Maßnahmen nicht genug. Das zeigt der Vergleich mit den Einsparungen bis 2030 deutlich, die notwendig sind, um das Non-ETS Ziel von 37,56 Mio. Tonnen Emissionen zu erreichen (Abbildung 4).<sup>5</sup>

/Abbildung 4: Vergleich zwischen den Einsparungen der 6 Maßnahmen und jenen, die zur Zielerreichung 2030 notwendig sind

## Klimagerechtigkeit braucht mehr als 6 Maßnahmen

Quelle: Umweltbundesamt, Fiskalrat

Ökologisierung der Verkehrsabgaben bringt nur ein Drittel der benötigten Einsparungen bis 2030



Die Verschiebung der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer wird Österreich zumindest bis zu ihrer Umsetzung im Jahr 2022 den Preis für den Kauf von Emissionsberechtigungen kosten. Letztere muss Österreich für Jahre erwerben, in denen es seine Zielvorgaben zu Höchstemissionswerten überschreitet. Bis vor die Corona-Krise war nicht klar, ob das bis zum Ende der aktuellen Periode (die nächste Abrechnung fällt Ende 2020 an) gelungen wäre. Werden die Zielvorgaben also erreicht, hat dies wenig mit den Bemühungen der aktuellen Regierung zu tun, zumal diese eine Einführung der CO<sub>2</sub>-Steuer in die mittlere Frist verschoben hat.

Gleichzeitig ist eine echte soziale Absicherung des ärmsten Drittels der Gesellschaft im Regierungsprogramm nur kurz mit einer Überschrift erwähnt. Maßnahmen wie das Pendlerpauschale betreffen über eine Million Menschen (Bundesministerium für Finanzen, 2018). Der Fokus muss also darauf liegen, eine „ökologische Steuerreform für die Zwei-Drittel-Gesellschaft“, die auf das ärmste Drittel vergisst, zu vermeiden.

## /2.1. Verteilungsscheck der ersten sechs ökologischen Maßnahmen

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen in einem Bewertungsraster dargestellt. Ziel ist es, gegenüberzustellen, wie sich die aktuelle Ausgestaltung der Themen auf das Budget auswirkt bzw. wie sich dieser Effekt bei einer Ökologisierung des Themas ändert, wie hoch die geschätzten Einsparungspotenziale durch eine ökologischere Gestaltung sind (Umweltbundesamt 2019) und wie verschiedene Einkommensgruppen profitieren oder belastet werden. Dabei sind die Effekte auf das Budget zu größten Teilen aus der Studie von Kletzan-Slamanig und Köppl (2016) übernommen, welche umweltschädliche Subventionen bei der Normverbrauchabgabe, dem Pendlerpauschale und der Dienstwagenbesteuerung ausgewiesen hat. Somit stellen diese Ziffern Beträge dar, die dem Staat aus steuerlichen Begünstigungen entgehen. Für alle anderen Maßnahmen sind die Quellen neben den Beträgen angegeben, gemeinsam mit einer Beschreibung, falls notwendig. Aus dem Budgeteffekt, dem Treibhausgas-Einsparungspotenzial und den Wirkungen auf verschiedene Einkommensgruppen wird ein Fazit abgeleitet, das die Umsetzung einer Ökologisierung ohne Einwände oder zusätzliche ausgleichende Maßnahmen vorschlägt – zur Sicherstellung einer sozial verträglichen Umgestaltung.

Tabelle 1 // Verteilungsscheck

Maßnahme	Effekt auf Budget	THG-Einsparungspotenzial bis 2030 ( %-Anteil an gesamten Emissionen 2018)	Verteilungsscheck	Fazit
<b>Flugticket-abgabe</b>	Einführung soll + EUR 110 Mio. (ORF, 2020) bringen	1.000 T (0,001 %)	Eine höhere Flugticketabgabe trifft die wenigen (geschäftlichen) Vielflieger. Die Mehrheit der ÖsterreicherInnen fliegt selten bis nie. Nur 15 % fliegen mehrmals im Jahr, 2 % monatlich und 1 % wöchentlich. Die Preiselastizität von geschäftlichen Reisen ist viel geringer als jene von Privaten.	Verteilungspolitisch unproblematisch, globale Kooperation wünschenswert
<b>LKW-Maut</b>	nicht verfügbar	160.000–190.000 T (0,2 %–0,24 %)	Umweltschädliche Gewinnein-kommen aus Güterverkehrs-leistungen werden mehr belastet. Emissionsärmere Transportfahr-zeuge werden entlastet.	Verteilungspolitisch unpro-blematisch, Maßnahmen gegen die Flucht zu maut-freien, umweltschädlichen Klein-LKWs miteinschlie-ßen
<b>NoVA</b>	Höhe der umweltschäd-lichen Subvention: EUR 85 Mio. (2013)	104.000–230.000 T (0,13 %–0,29 %)	Mittlere und höhere Einkom-mensbezieherInnen werden für schadstoffreichere PKWs mehr belastet.	Verteilungspolitisch unprob-lematisch
<b>Pendler-pauschale</b>	Höhe der umweltschäd-lichen Subvention: EUR 560 Mio. (Zeit-raum 2010–2014)	150.000–170.000 T (0,19 %–0,22 %)	Derzeit profitieren vor allem hö-herere EinkommensbezieherInnen vom Pendlerpauschale und die Benutzung des ÖV ist unwesent-lich für die Gewährung. Der Groß-teil der BezieherInnen des großen PP fahren eine Strecke von nur 2–20 km.	Bei Einführung Maßnah-men gegen Mehrbelastung einkommensschwacher, alternativloser PKW-Pend-lerInnen setzen
<b>Dienstwagen-privileg</b>	Höhe der umweltschäd-lichen Subvention: EUR 225–420 Mio. (2012)	0–9.000 T (0 %–0,01 %)	Aktuell sind ArbeitnehmerInnen, die einen Dienstwagen besitzen und privat nützen, steuerlich begünstigt. Vor allem teurere, schadstoffreiche Autos, die von DienstnehmerIn-nen höherer Positionen gefahren werden, profitieren.	Verteilungspolitisch unprob-lematisch
<b>Tanktourismus (Reduktion bspw. durch Abschaf-fung Diesel-privileg)</b>	Aktueller jährlicher MÖSt-Steuerentgang durch Dieselprivileg: EUR 470 Mio.  Effekt bei Abschaf-fung Dieselprivileg + EUR 160 Mio. MÖSt (bei Wegfall halber Tanktourismus) - EUR 310 Mio. MÖSt (bei Wegfall gesamter Tanktourismus)	280.000–650.000 T (0,35 %–0,82 %) (nur Personenverkehr)  Eigene Berechnungen: Ge-lingt es, den TT zu halbieren, können damit 2,8 Mio. T ein-gespart werden. (3,54 %)	Durch die Abschaffung des Dieselprivilegs wird der Tank-tourismus reduziert. Davon sind PKW-BesitzerInnen und Unter-nehmen im Güterverkehr betrof-fen. Für PendlerInnen bedeutet das lediglich Mehrkosten von ca. EUR 11 pro Monat. Achtung: Es gibt 30.000 Haushalte in Ö, die besonders von Kostensteigerun-gen bei PKWs betroffen sind.	Verteilungspolitisch unproblematisch

## /2.2. Die ersten sechs ökologischen Maßnahmen im Detail

Die Ökologisierung einiger Bereiche des Steuer- und Abgabensystems ist spätestens seit der Beteiligung der Grünen an Regierungsverhandlungen im öffentlichen Diskurs angekommen. Laut Regierungsprogramm liegt der Fokus in den nächsten zwei Jahren auf sechs Maßnahmen im Bereich Mobilität, die hier im Folgenden besprochen werden.

### /Flugticketabgabe und Anti-Dumping-Regelung

Die Flugticketabgabe ist einer der konkretesten Vorschläge im Regierungsprogramm. Die Höhe der Mittel, die von dieser Abgabe an den Finanzminister fließen, beläuft sich aktuell auf rund EUR 90 Mio. Damit und obwohl die Einnahmen mit der neuen Flugticketabgabe laut Regierung um EUR 110 Mio. steigen sollen (ORF 2020), ist sie aber auch eine der kleinsten Abgabenquellen, um die es hier geht. Als zweite Maßnahme wird eine Anti-Dumping-Regelung, die Billigstfliegen reduzieren soll, im Regierungsprogramm angekündigt.

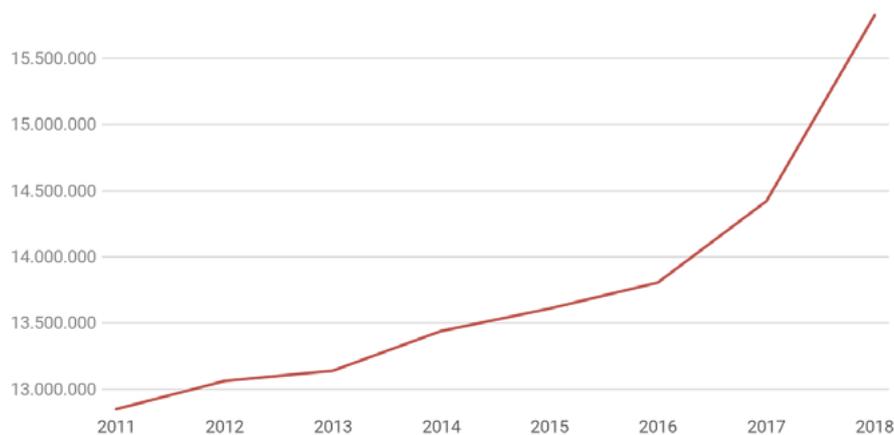
Eine Belastung des Flugverkehrs ist begrüßenswert, vor allem mit Blick auf jährlich steigende Passagierzahlen (Abbildung 5) und die Mineralölsteuer-Befreiung von Kerosin, obwohl die dadurch erzielbaren Emissionsreduktionen relativ niedrig anzusetzen sind (Umweltbundesamt 2019).

/Abbildung 5: Passagierzahlen steigen stetig

### Die Passagierzahlen ab Österreich stiegen um fast 25%

2018 sind um fast 3 Mrd. Passagiere mehr als 2011 geflogen

Quelle: Statistik  
Austria



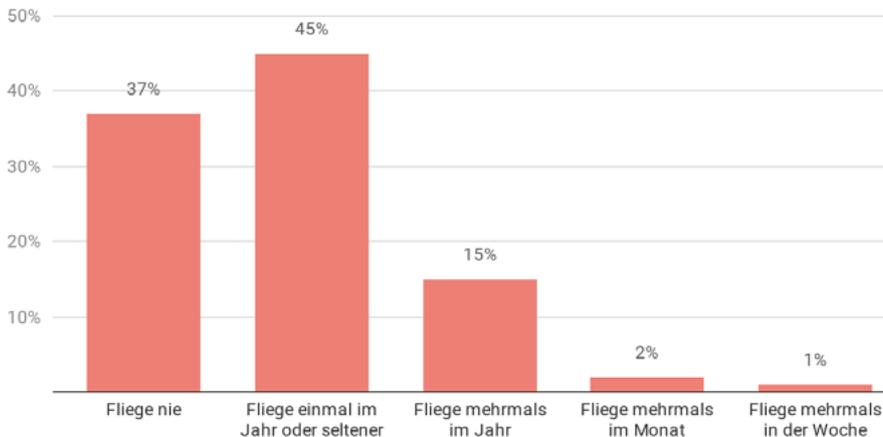
Den größten Effekt wird die höhere Abgabe auf privat veranlasste Reisen (z.B. Urlaub) haben, da Geschäftsreisen eine niedrigere Preiselastizität aufweisen. Es sind leichte Steuermehreinnahmen von Unternehmen zu erwarten. Privat Reisende könnten auf das Fliegen verzichten bzw. finden für mittlere Strecken Alternativen wie das Bahnstreckennetz vor. Das Umweltbundesamt (2019, S. 188) weist jedoch darauf hin, dass echte Lenkungseffekte „vor allem über eine einheitliche Lösung auf EU-Ebene und [...] über eine (weltweite) Kerosinbesteuerung erziel[t]“ werden. Besonders, weil es weniger um die Reduktion des Fliegens als Massenkonsum vieler, sondern als intensiv genutztes Transportmittel einiger geht. In Österreich fliegen mehr als 80 % der ÖsterreicherInnen nie oder selten. Vielflieger, die eine höhere Flugticketabgabe öfter trifft, machen nur rund 3 % aus (Abbildung 6) (VCÖ 2020).

/Abbildung 6: Anteile der Bevölkerung anhand ihres Flugkonsums

## Mehr als 80% der ÖsterreicherInnen fliegen nie oder selten

Quelle: VCÖ

Der Anteil der Vielflieger in der Bevölkerung liegt bei gerade einmal 3%.



Verteilungspolitisch ist die Einführung einer höheren Flugticketabgabe daher unproblematisch. Zusätzlich spricht wenig gegen die Mehrbelastung von Unternehmen, die auf die persönliche Anwesenheit ihrer MitarbeiterInnen bei Besprechungen oder Workshops bestehen und damit enorme Schadstoffemissionen verursachen.

### /LKW-Maut

Einer der größten Brocken ist die LKW-Maut, die zurzeit knapp EUR 1,4 Mrd. beisteuert. Derzeit wird der zu zahlende Mauttarif durch eine Einordnung anhand der Achsenanzahl, den zurückgelegten Kilometern und der EURO-Emissionsklasse ermittelt. Laut Regierungsprogramm ist die Ökologisierung der LKW-Maut durch eine stärkere Spreizung der Euroklassen angedacht. Zur Erklärung: Derzeit werden schadstoffreichere LKWs mit höheren Mauttarifen belastet als schadstoffärmere. Eine stärkere Spreizung bedeutet, dass die Unterschiede zwischen den Preissätzen noch erhöht werden. Ein schadstoffreicherer LKW könnte zum Beispiel mit einem nochmals höheren Satz belastet bzw. ein schadstoffärmeres Fahrzeug mit einem noch niedrigeren Tarif entlastet werden. Außerdem soll die bestehende Möglichkeit, Luftschadstoffe und Lärm in die Tarife einzurechnen, nun vollständig genutzt werden. Zudem sollen die Mauttarife um Mindestsätze ergänzt werden.

Zusätzlich zur stärkeren Mautspreizung könnten, Infrastrukturgebühren für LKWs *nutzungsabhängig* gestaltet und auf *alle* Straßen ausgeweitet werden (Umweltbundesamt 2019).<sup>6</sup> Letzteres könnte ein Mehr von EUR 500 Mio. an Einnahmen generieren (VCÖ, 2013). Ein wichtiger Punkt zur Erreichung des gewünschten Steuerungseffekt ist die Vermeidung einer Verlagerung von mautpflichtigen zu mautfreien Fahrzeugen. Dabei muss vor allem darauf geachtet werden, dass CO<sub>2</sub>-intensivere Kleinlastwagen die stärker belasteten LKWs nicht substituieren, sobald höhere Mauttarife schlagend werden (Umweltbundesamt 2019).

Bei Einführung der ökologischen LKW-Maut mit dem Resultat höherer Tarife für schadstoffreichere Fahrzeuge wird eine Mehrbelastung von Gewinneinkommen erzeugt, sofern diese umweltschädliche Flotten führen. Im Gegenzug gibt es für Unternehmen niedrigere Belastungen, die auf umweltfreundlichen Transport setzen.

### /Normverbrauchsabgabe

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) ist eine Gebühr, die im Kaufprozess eines Fahrzeuges bei dessen Zulassung anfällt. Derzeit liegt der maximale Steuersatz auf den Kaufpreis bei 32 %. Die so ermittelte Abgabe wird um einen Abzugsposten von EUR 350 reduziert. Liegt ein höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoß als 275 g/km vor<sup>7</sup>, werden EUR 40 für jedes Gramm, das die Emissionsgrenze übersteigt, verrechnet. Zurzeit bringt die NoVA rund EUR 530 Mio. ein, die bestehenden umweltschädlichen Subventionen durch die Ausgestaltung der Abgabe werden von Kletzan-Slamanig und Köppl (2016) auf EUR 15 Mio. geschätzt.

Die Umgestaltung der NoVA nach ökologischen und sozialen Gesichtspunkten ist von Relevanz: Neuzugelassene PKWs verzeichnen seit Jahren wieder einen Aufwärtstrend in der Menge der ausgestoßenen Schadstoffe je Kilometer. Diese Entwicklung ist vor allem auf die steigende Zahl größerer, verbrauchsintensiverer Fahrzeuge (z.B. SUVs) zurückzuführen (Schodl 2018; Statistik Austria 2020).

Laut Regierungsprogramm soll die Umgestaltung der Normverbrauchsabgabe über mehrere Hebel angegangen werden – von einer Erhöhung der Abgabe, über eine Spreizung, die verbrauchsärmere Fahrzeuge belohnt und verbrauchsintensivere belastet, bis hin zur Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Formel. Zusätzlich schlägt das Umweltbundesamt (2019) vor, die Deckelung des maximalen Steuersatzes abzuschaffen und den Abzugswert deutlich zu reduzieren.

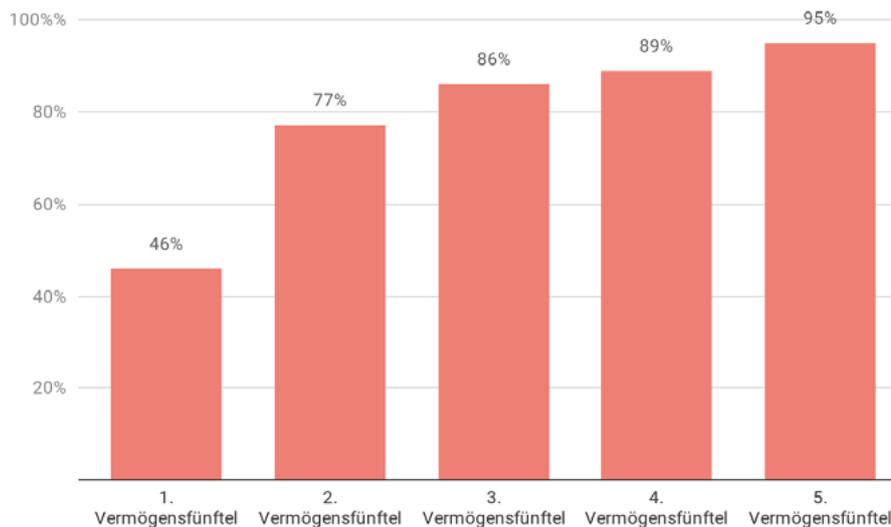
Wen eine stärkere Spreizung der NoVA trifft, kann einerseits über Partizipationsraten beim Fahrzeugbesitz (Abbildung 7) und andererseits über den durchschnittlichen Wert des Fahrzeuges, das verschiedene Personen aus verschiedenen Vermögensschichten besitzen (Abbildung 8) veranschaulicht werden (Österreichische Nationalbank, 2019). Hier wird ganz klar, dass die Vermögenden einerseits viel häufiger Fahrzeuge besitzen und diese, andererseits, teurer und emissionsintensiver sind. Damit sind vor allem Vermögende stärker von einer ökologisierten NoVA betroffen, als Autobesitzer der untersten Vermögensgruppen.

/Abbildung 7: Partizipationsraten PKW nach Nettovermögensfünfteln

**Nicht einmal die Hälfte des untersten Vermögensfünftels besitzt ein Auto**

Quelle: OeNB

Grundsätzlich sind die Besitzraten von Autos über die Vermögensfünftel hinweg hoch. Nur das unterste liegt abgeschlagen unter 50%.



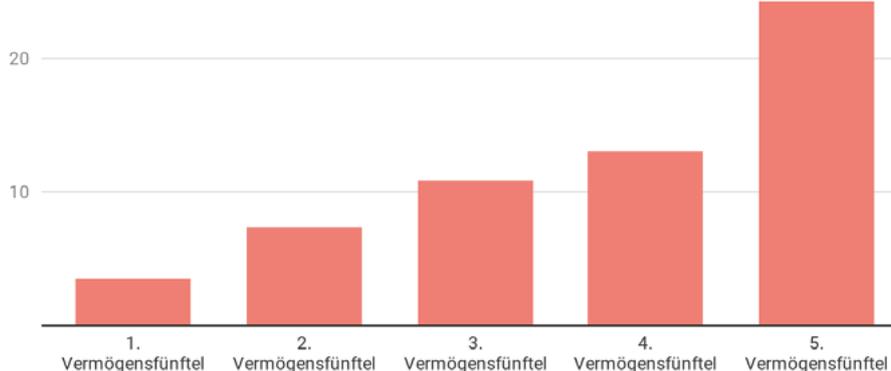
/Abbildung 8: Durchschnittlicher Wert des Fahrzeuges nach Vermögensgruppen

**Eine höhere NOVA trifft eher mittlere und höhere Einkommen**

PKWs der obersten Vermögensgruppe sind 7 mal teurer als die der Vermögensschwächsten.

Beiträge in Tausend.

Quelle: OeNB



Der Effekt einer ökologisierten NoVA trifft also nicht die Schwächeren der Gesellschaft und geht über den Kauf hinaus: Ein attraktiverer Umstieg von verbrauchsintensiven zu effizienteren und emissionschwächeren Fahrzeugen reduziert auch die Emissionen, die bei der zukünftigen Benutzung des Fahrzeugs anfallen.

**/Pendlerpauschale**

Das Pendlerpauschale mit einem derzeitigen Volumen von über EUR 1,3 Mrd. ist eines der politisch heikelsten Themen. Wie genau hier die Ökologisierung vorangetrieben werden soll, bleibt unkonkret. Im Regierungsprogramm ist lediglich die „Ökologisierung und Erhöhung der Treffsicherheit des Pendlerpauschales“ festgehalten. In einer Studie des Wirtschaftsforschungsinstituts (Kletzan-Slamanig/Köppl, 2016) entstanden über den Zeitraum von 2010–2014 EUR 560 Mio. umweltschädliche Subventionen aus dem Pendlerpauschale.

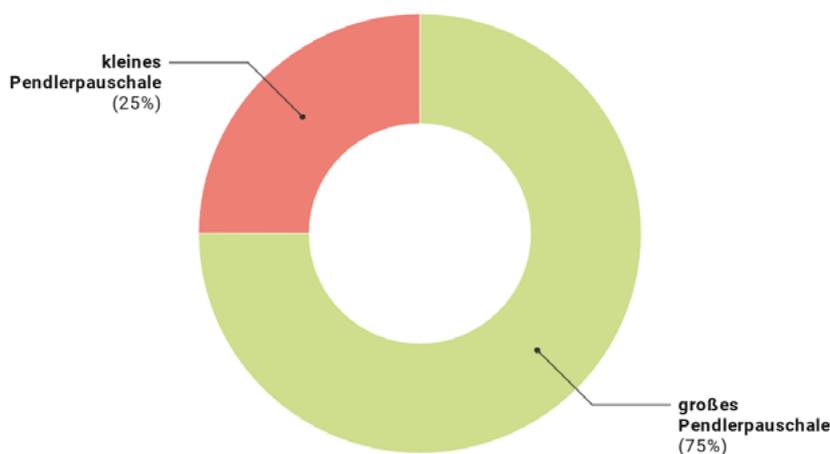
Ursprünglich wurde die Maßnahme eingeführt, um die Landflucht in strukturschwachen Regionen, die unzureichende öffentliche Verkehrsnetze aufweisen, abzumindern. Das scheint sich auch in den Anteilen des kleinen und großen Pendlerpauschales am gesamten Aufkommen widerzuspiegeln: Der Großteil der Bezieher erhielt 2018 das große Pendlerpauschale, das gewährt wird, wenn der Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln als unzumutbar eingestuft wird (Abbildung 9).<sup>8</sup>

/Abbildung 9: Anteile des kleinen und großen Pendlerpauschales am Gesamtbetrag 2017

**Über 700.000 beziehen das große Pendlerpauschale**

Quelle: BMF

Damit sind öffentliche Verkehrsmittel für zwei Drittel der Bezieher unzumutbar.



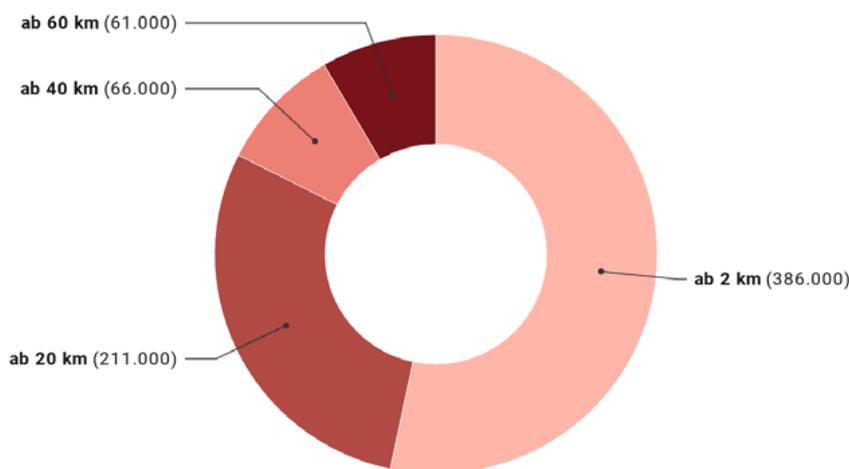
Doch das heißt nicht, dass die BezieherInnen weite Strecken zurücklegen. In mehr als jedem zweiten Fall wird das große Pendlerpauschale für eine Strecke zwischen 2 und 20 Kilometern gewährt (Abbildung 10).

/Abbildung 10: Das gewährte große Pendlerpauschale nach Distanz 2017

### Das große Pendlerpauschale wird vor allem für Kurzstrecken gewährt

Quelle: BMF

2018 bezogen fast 390.000 Personen das große Pendlerpauschale für Strecken zwischen 2 und 20 Kilometer.



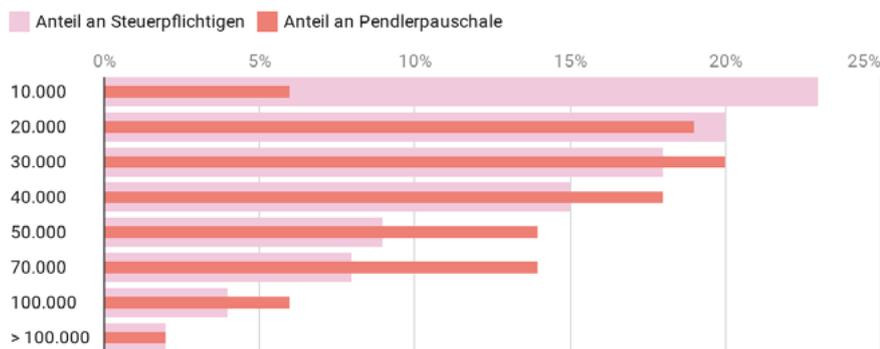
Demnach stellt die aktuelle Ausgestaltung einen Anreiz zur PKW-Nutzung und Zersiedelung dar, weil längere Strecken mit einem höheren Freibetrag unterstützt werden und die Benützung öffentlichen Verkehrs für die Anwendung der Maßnahme unwesentlich ist.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die derzeitige Regelung nicht sozial treffsicher ist. Weil die Unterstützung als Freibetrag konzipiert ist, sind die Gruppen, die am stärksten vom kleinen wie auch großen Pauschale profitieren, jene, die über ein höheres Einkommen verfügen (Abbildung 11) (Bundesministerium für Finanzen, 2018; 2019). Kleine Einkommen (bis EUR 10.000) die 23 % aller Steuerpflichtigen ausmachen, erhielten 2018 nur 6 % des gesamten ausgezahlten Pendlerpauschales. Umgekehrt bekamen BezieherInnen von Einkommen über EUR 50.000, die rund 14 % aller Steuerpflichtigen stellen, über 22 % des gesamten Pendlerpauschale-Volumens ausbezahlt.

/Abbildung 11: Anteile des ausgezahlten Pendlerpauschale nach Jahreseinkommen

### Einkommensstärkere sind überrepräsentierte Pendlerpauschale-BezieherInnen

BezieherInnen von Einkommen über 50.000 machen nicht einmal 14% der Steuerpflichtigen aus, sie beziehen aber über 20% des Pendlerpauschales.



Die Einkommensgrenzen enthalten Einkommen bis z.B. EUR 10.000  
Quelle: BMF, Statistik Austria

Eine Umgestaltung in Richtung Förderung der Benützung des öffentlichen Verkehrsnetzes könnte die Auflösung der Unterscheidung in kleines und großes Pendlerpauschale sein und die Ausgestaltung als Absatz statt als Freibetrag. Weiterführende Vorschläge kommen aus der Studie des Umweltbundesamts (2019):

1. Das Pendlerpauschale wird für die tatsächliche Nutzung eines Massenverkehrsmittels ausgezahlt.
2. Von PendlerInnen aus Regionen ohne öffentliches Verkehrsnetz kann das Pauschale für den Weg zur nächsten Haltestelle *zusätzlich* zu dem Betrag für die Nutzung des Transportmittels geltend gemacht werden.
3. Die Regelung bleibt wie bisher, wenn Unzumutbarkeit oder tatsächliche Unmöglichkeit der Benützung öffentlicher Transportmittel vorliegt.

Der Lenkungseffekt, den ein reformiertes Pendlerpauschale haben kann, betrifft zwei Aspekte: Einerseits werden Anreize zur Benützung des öffentlichen Verkehrsnetzes geschaffen, statt individuellen PKW-Verkehr zu fördern. Weiters profitieren aktuell vor allem höhere Einkommen durch die Ausgestaltung des Pendlerpauschales als Freibetrag. Die Umgestaltung zum Absatzbetrag unterstützt kleinere Einkommen – ein Mobilitätsbonus in Form eines Klima-Gutscheins könnte besserverdienende „VerliererInnen“ einer Ökologisierung in nachhaltiger Form entschädigen.<sup>9</sup>

### **/Dienstwagenprivileg**

Der Begriff „Dienstwagenprivileg“ beschreibt den Vorteil, den ArbeitnehmerInnen haben, die einen Dienstwagen privat nützen. Dabei erhöht diese private Nutzung eines Firmenwagens die Steuerbemessungsgrundlage der ArbeitnehmerInnen um den Wert, der einem privat genutzten Anteil des PKWs entsprechen soll. Dieser Wert wird Sachbezug genannt und mittels vollen oder ermäßigten Prozentsatzes vom Anschaffungswert des Fahrzeugs ermittelt. Der ermäßigte Regelsatz kommt zur Anwendung, sofern die Emissionsgrenze von 130 g/km<sup>10</sup> unterschritten wird, emissionsärmere Fahrzeuge sind also begünstigt. Zusätzlich sind Maximalwerte für den ermäßigten (schadstoffärmeren) und vollen Sachbezugswert festgelegt, die aktuell EUR 750 bzw. EUR 960 betragen. Der Vorteil – das Dienstwagenprivileg – ergibt sich einerseits aus den niedrigen Regelsätzen, die zu niedrigen, auf das Gehalt angerechneten Sachbezugswerten führen und andererseits aus der Deckelung dieser Sachbezugswerte. ArbeitnehmerInnen, die den Dienstwagen privat nutzen, haben also einen steuerlichen Vorteil gegenüber anderen, die das selbe Gehalt ohne Sachbezug erhalten.

Die Gruppe jener, die in den Genuss eines Dienstwagens kommen, ist klein und die Personen meist in höheren Positionen tätig. 2018 gab es 134.000, 2019 bereits 139.000 ArbeitnehmerInnen in Österreich, die über einen Dienstwagen verfügten, den sie auch privat nutzen (Bundesministerium für Finanzen, 2018; VCÖ, 2020b). Das waren 3,2 % aller unselbstständig Erwerbstätigen (Statistik Austria 2019). Im Regierungsprogramm liegt der Fokus auf der Ökologisierung der bestehenden Regelung für Dienstwagen. Dabei kann die Umgestaltung nach ökologischen Aspekten auch für mehr soziale Gerechtigkeit genutzt werden: Höhere Regelsätze zur Ermittlung der Sachbezugswerte für schadstoffreiche, (noch) niedrigere für emissionsarme Fahrzeuge und die Abschaffung der Deckelung wirken stärker auf Fahrzeuge, die groß, teuer und schadstoffintensiv sind. Dabei wirkt die Reform des Dienstwagenprivilegs zweifach: Einerseits ergibt sich ein Lenkungseffekt weg von großen, emissionsintensiven Fahrzeugen hin zu kleinen, sparsameren PKWs. Andererseits wird die Nutzung größerer, prestigeträchtiger Dienstwagen gegenüber normalen Gehältern gerechter belastet, woraus zusätzliche Steuereinnahmen generiert werden können. Die umweltschädlichen Subventionen aus der begünstigten Besteuerung der privaten Nutzung von Dienstwagen lagen in 2012 zwischen EUR 225–420 Millionen (Kletzan-Slamanig/Köppl, 2016).

Das Dienstwagenprivileg begünstigt schadstoffintensive, teure PKWs und schadet damit der Umwelt. Eine stärkere Orientierung der Besteuerungskriterien nach ökologischen Gesichtspunkten ist daher notwendig. Weil hauptsächlich höhere Einkommen vom Dienstwagenprivileg und der Deckelung des Sachbezugswerts profitieren, ist der Status quo auch sozial ungerecht. Höhere Regelsätze, niedrigere Emissionsgrenzen und die Aufhebung der Sachbezugs-Deckelung sind ein weiterer Schritt, Mobilität ökologisch und sozial gerecht zu gestalten.

## /Tanktourismus

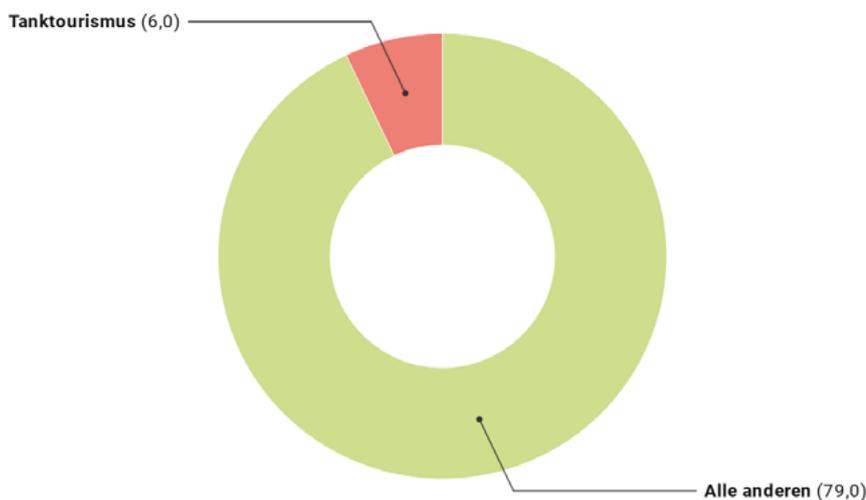
Ein weiterer Punkt ist die Bekämpfung des Tanktourismus, der entsteht, wenn Treibstoff in Österreich getankt, aber im Ausland verbraucht wird. Das Thema ist hoch relevant, zirka ein Viertel der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr stammen vom Tanktourismus. Das waren über 7 % aller österreichischen Treibhausgasemissionen im Jahr 2018 (Abbildung 12). Im Regierungsprogramm ist festgehalten, dass die „Bekämpfung des Tanktourismus sowie der Ausweich- und Umwegverkehre im internationalen Schwerverkehr“ durch LKW- und PKW-(Ab-)Fahrverbote, eine bessere Verkehrslenkung durch weiterentwickelte Mautsysteme und verstärkte Kontrollen durch die ASFiNAG vorgenommen werden soll. Das sind jedoch keine Maßnahmen, mit denen der Schwerverkehr oder der Tanktourismus reduziert oder auf die Bahn verlagert werden.

/Abbildung 12: Größenordnung der Emissionen aus dem Tanktourismus

### Emissionen aus dem Tanktourismus tragen über 7% bei

2018 lagen Österreichs Emissionen bei knapp 79 Millionen Tonnen. Allein der Tanktourismus steuert rund 6 Millionen Tonnen bei.

Werte in Millionen  
Tonnen  
Quelle: Umwelt-  
bundesamt



Ein erster Schritt zur Reduktion des Tanktourismus könnte zum Beispiel die Abschaffung des Dieselpprivilegs sein. Durch bestehende Preisdifferenzen zu den Nachbarländern haben AutofahrerInnen und LKW-LenkerInnen einen Anreiz, auf ihrer Durchreise günstig in Österreich zu tanken oder sogar eine Strecke über Österreich einer anderen vorzuziehen. Dabei geht es vor allem um Diesel: 83 % des Kraftstoffexports ins Ausland fielen 2017 auf Diesel zurück, bei Benzin sind das lediglich 17 %.

Würde der Diesel-Mineralölsteuer-Satz an den Benzin-Mineralölsteuer-Satz pro Liter angepasst, also um knappe 8,5 Cent erhöht, wäre Österreichs Dieselpreis knapp höher als jener Deutschlands und Anreize zum Tanktourismus reduziert.<sup>11</sup> Nur 2017 entgingen Österreich EUR 470 Mio. Mineralölsteuereinnahmen durch den Unterschied in der Treibstoff-Besteuerung pro Liter.

Wie viel Tanktourismus tatsächlich nur auf den Preisunterschied zurückfällt, wurde zuletzt 2003 geschätzt (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2003). In einem Szenario, in dem sich die Treibstoffpreise bis 2010 an das Ausland angepasst hätten, wären knapp drei Viertel des Diesel-Exports in 2010, und ein Drittel des Benzin-Exports, weggefallen.<sup>12</sup> Dabei wurde jedoch der Diesel-Absatz für 2010 über- und der Benzin-Absatz unterschätzt.

Nimmt man an, dass nur die Hälfte des Tanktourismus entfällt, wären bereits 2,8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart. Im Jahr 2017 hätte das gereicht, dass Österreich seine Ziele im Non-ETS Sektor erreicht, anstatt sie zu verfehlen.<sup>13</sup> Zusätzlich wird ein Standardargument für die Beibehaltung des Dieselpprivilegs entkräftet: Gegen die Abschaffung des Dieselpprivilegs wird häufig die durch die Reduktion des Tanktourismus entgangene Mineralölsteuer (MÖSt) vorgebracht. Dabei wird oft davon ausgegangen, dass der *gesamte* Tanktourismus bei einer Preisangleichung zum Erliegen kommt. In diesem Szenario fehlen dem Gemeinwesen rund EUR 310 Mio. jährlich.<sup>14</sup> Das sieht anders aus, wenn nur die Häl-

te des Diesel-Tanktourismus entfällt: EUR 550 Millionen MÖSt-Steuererhöhungen stehen in etwa EUR 390 Millionen MÖSt-Steuerentfall aus dem Tanktourismus gegenüber. Die höheren Steuereinnahmen auf den im Inland verkauften Diesel wiegen den Steuerentfall durch die Reduktion des Tanktourismus also auf.<sup>15</sup>

Ein weiteres Argument gegen die Abschaffung des Dieselprivilegs ist die Mehrbelastung von AutofahrerInnen. Hier wiederum ist zu beachten, dass die monatliche Mehrbelastung für eine durchschnittliche PendlerIn mit einem Dieselfahrzeug im Jahr 2020 bei zirka EUR 11 liegen würde.<sup>16</sup> Von einem deutlichen Kostenanstieg kann also nicht die Rede sein. Trotzdem muss angemerkt werden, dass ein positiver Saldo der Mineralölsteuer nach Abschaffung des Dieselprivilegs durch eine stärkere Belastung *inländischer* AutofahrerInnen erreicht wird und dass es eine Bevölkerungsgruppe gibt, die stärker betroffen sein wird als andere. Das Forschungsinstitut des VCÖ betont in einem Bericht aus 2009, dass 30.000 Haushalte in Österreich besonders von Erhöhungen der PKW-Kosten getroffen werden. Für diese Gruppe müssen soziale Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden.

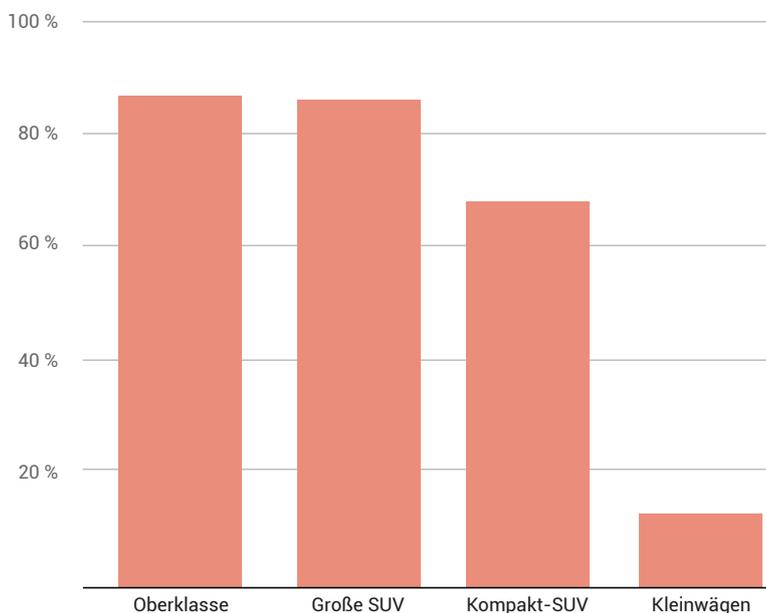
Auch im Hinblick auf Verteilung ist die Bekämpfung des Tanktourismus und des Schwerverkehres wichtig: Transportunternehmen und exportierende Konzerne stoßen Schadstoffe aus, unter denen die Bevölkerung leidet, ohne dafür Kosten zu tragen. Außerdem sind die Emissionen aus dem Verkehrsbereich besonders kritisch – sie steigen seit Jahren und machen über 45 % der nicht dem Emissionshandel unterliegenden Schadstoffe aus. Verfehlt Österreich seine Ziele bis 2030, droht ein Aufwand für den Steuerzahler von bis zu EUR 8 Mrd., der vermieden werden könnte.<sup>17</sup> Mit dem Dieselprivileg werden außerdem Personen mit höheren Einkommen begünstigt: Die Dieselanteile bei großen SUV bzw. Oberklasse-Fahrzeugen liegen bei 86 % und 87 %, bei Kleinwägen hingegen nur bei 13 % (Abbildung 13) (VCÖ, 2019).<sup>18</sup>

## Vom Dieselprivileg profitieren Besserverdienende

Diesel fahren vor allem Menschen mit höheren Einkommen und teureren PKWs.

Jahr 2019

Quelle: VCÖ



Der Tanktourismus und Schwerverkehr, wie auch deren Bekämpfung sind direkt mit dem Dieselprivileg bzw. seiner Abschaffung verbunden. Zusätzlich sind das nicht nur Fragen einer ökologischen Umgestaltung des Verkehrs und der Mobilität, sondern auch verteilungspolitischer Natur. Eine steuerliche Bevorzugung großer Dieselfahrzeuge begünstigt Besserverdienende und Unternehmenseinkommen, während Besitzer von kleineren, benzinbetriebenen Fahrzeugen vergleichsweise höhere Steuern auf ihren Kraftstoff zahlen.

## Mobilität als Geschlechterfrage

Die aktuellen Ausgestaltungen der besprochenen sechs Maßnahmen sind nicht nur umweltschädlich, einkommensspezifisch ungerecht, sondern auch wenig hilfreich für Frauen. Das Mobilitätsverhalten von Frauen unterscheidet sich deutlich von dem der Männer. Sie sind umweltfreundlicher mobil – von durchschnittlich 29 Kilometern legen sie nur 12 als AutofahrerInnen zurück. Männer hingegen sitzen für 75 % ihrer Wege, die durchschnittlich 17 Kilometer länger sind, auf dem Fahrersitz (VCÖ 2009). Es benützen 64 % aller Frauen und 56 % aller Männer den Öffentlichen Verkehr. Bei der vorliegenden Förderung individueller, motorisierter Mobilität profitieren daher Männer stärker als Frauen. Das bestätigt sich auch in den geschlechterspezifischen Zulassungsraten: 62 % aller PKWs waren 2011 auf Männer zugelassen, lediglich 38 % auf Frauen (APA, 2012). Auch das Dienstwagenprivileg kommt eher Männern zugute, da Frauen weniger häufig in höheren Positionen vertreten sind. So waren im Jänner 2019 nur zehn Frauen in den Vorständen Österreichs börsennotierter Gesellschaften und der Anteil der Geschäftsführerinnen in den umsatzstärksten Firmen betrug lediglich 8,2 % (Arbeiterkammer, 2019).

## / 2.3. Fazit

Die Regierung hat sich die Ökologisierung der Verkehrsabgaben mit einem Volumen von ca. EUR 7,8 Mrd. vorgenommen. Dabei ist wichtig, neben den ökologischen Zielen auch die soziale Gerechtigkeit im Blick zu behalten. Maßnahmen, die obere Einkommensgruppen stärker belasten – zum Beispiel die Aufhebung der Deckelung des Dienstwagen-Sachbezugs oder die Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe – stellen finanzielle Ressourcen zur Verfügung, die übrigen Maßnahmen sozial verträglicher auszugestalten, wie zum Beispiel die Ökologisierung des Pendlerpauschales in strukturschwachen Regionen. Zusätzlich zur sozialen Gerechtigkeit sind auch Neben- oder Verdrängungseffekte zu beachten und Mittel zu deren Vermeidung zu ergreifen. Zu letzteren gehört die Unterbindung einer Umstellung auf kleinere, schadstoffreichere Kleinlastwägen die durch eine höhere LKW-Maut attraktiver werden. Das größte Treibhausgas-Einsparungspotenzial weist die Abschaffung des Dieselpriwilegs durch seine Wirkung auf den Tanktourismus auf. Gleichzeitig bereiten fallende Treibstoffpreise seit Ausbruch der Corona-Krise Spielraum, um PendlerInnenhaushalte durch eine Erhöhung des Dieselpreises nicht übermäßig zu belasten.

## /3. Referenzen

**APA** (2012): ÖAMTC: Daten und Fakten zur Mobilität von Frauen. Online [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20120307\\_OTS0122/oeamtc-daten-und-fakten-zur-mobilitaet-von-frauen](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20120307_OTS0122/oeamtc-daten-und-fakten-zur-mobilitaet-von-frauen) [27.02.2020].

**Arbeiterkammer** (2019): *Frauen.Management.Report.2019*. Wien. Online <https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/betriebswirtschaft/AK.Frauen.Management.Report.2019.pdf> [27.02.2020].

**Baum, J./Deußner, R./Beiglböck, S./Hofinger, J.** (2015): *Flächendeckende LKW-Maut und Nahversorgung: Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut auf Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum*. Österreichisches Institut für Raumplanung. Wien.

**Bundesministerium für Finanzen** (2018): Beantwortung Parlamentarische Anfrage Nr. 950/J vom 29. Mai 2018. Online [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB\\_00938/imfname\\_705764.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_00938/imfname_705764.pdf) [19.02.2020].

**Bundesministerium für Finanzen** (2019): Beantwortung Parlamentarische Anfrage Nr. 47/J vom 08. November 2019. Online [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB\\_00116/imfname\\_776866.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_00116/imfname_776866.pdf) [19.02.2020].

**Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft** (2003): *Abschätzung der Auswirkungen des Tanktourismus auf den Treibstoffverbrauch und die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich*. Wien.

**Europäische Kommission** (2020): Weekly Oil Bulletin. Online [https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/weekly-oil-bulletin\\_en?redir=1](https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/weekly-oil-bulletin_en?redir=1) [15.09.2020].

**Kletzan-Slamanig D. und A. Köppl** (2016): *Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr*. Wien: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung.

**ORF** (2020): Einstieg in die ökosoziale Steuerreform Online <https://orf.at/stories/3152669/> [26.02.2020].

**Österreichische Nationalbank** (2019): *Household Finance and Consumption Survey*. Welle 3. Wien: 2020.

**Österreichisches Parlament** (2020): *287 der Beilagen XXVII. GP - Regierungsvorlage - Vorblatt und WFA*. Wien: 2020.

**Schodl, B.** (2019): *Statusbericht zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen neu zugelassener Pkw in Österreich im Jahr 2018*. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Wien.

**Statistik Austria** (2019): *Unselbständig Erwerbstätige nach beruflicher Stellung und Geschlecht seit 1994*. Wien. Online [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/arbeitsmarkt/erwerbstaetige/unselbstaendig\\_erwerbstaetige/062877.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/arbeitsmarkt/erwerbstaetige/unselbstaendig_erwerbstaetige/062877.html) [12.09.2020].

**Statistik Austria** (2020): *Neuzulassungen 2019*. Wien: 2020. Online [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_neuzulassungen/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/index.html) [20.02.2020].

**Umweltbundesamt** (2019): *Sachstandsbericht Mobilität 2019*. Heinfellner H./Ibesich, N./Lichtblau, G./Stranner, G./Svehla-Stix, S./Vogel, J./Wedler, M./Winter, R. Wien.

**Umweltbundesamt** (2020): *Klimaschutzbericht 2020*. Anderl, M./Geiger, K./Gugele, B./Gössl, M./Haider, S./Heller, C./Ibesich, N./Köther, T./Krutzler, T./Kuschel, V./Lampert, C./Neier, H./Pazdernik, K./Perl, D./Poupa, S./Purzner, M./Rigler, E./Schnieder, W./Schmidt, G./Schodl, B./Svehla-Stix, S./Storch, A./Stranner, G./Vogel, J./Wiesenberger, H./Zechmeister, A. Wien.

**VCÖ-Forschungsinstitut** (2009a): *Soziale Aspekte von Mobilität*. Wien.

**VCÖ** (2009): *Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich*. Wien.

**VCÖ** (2013): Factsheet: Lkw-Maut in Österreich ausweiten. Wien. Online [https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2013-2017/2013-16 %20Lkw-Maut %20in %20Oesterreich %20ausweiten/VCoe-Factsheet %20Lkw-Maut %20ausweiten.pdf](https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2013-2017/2013-16%20Lkw-Maut%20in%20Oesterreich%20ausweiten/VCoe-Factsheet%20Lkw-Maut%20ausweiten.pdf) [09.03.2020].

**VCÖ** (2019): Dieseltreibstoff wurde im Vorjahr mit rund 710 Millionen Euro steuerlich begünstigt. Online <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/dieseltreibstoff-wurde-im-vorjahr-mit-rund-710-millionen-euro-steuerlich-beguenstigt> [21.09.2020]

**VCÖ** (2020): In Österreich doppelt so viele Nichtflieger wie Vielflieger - 18 Prozent fliegen oft, 37 Prozent nie. Online <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/in-oesterreich-doppelt-so-viele-nichtflieger-wie-vielflieger-18-prozent-fliegen-oft-37-prozent-nie> [20.02.2020].

## / Endnoten

- <sup>1</sup> Dabei werden die Emissionen aus allen Sektoren (ETS und non-ETS) berücksichtigt.
- <sup>2</sup> Dieses Ergebnis ist auf einen geringeren Einsatz fossiler Energieträger im Jahr 2018, der seinerseits selbst aus der Wartung eines Hochofens und weniger Heizungsbedarf durch einen milden Winter entstanden ist, zurückzuführen.
- <sup>3</sup> Dabei wird die Position des Tanktourismus mit den Mineralölsteuereinnahmen bewertet, da Preisunterschiede zu Österreichs Nachbarländern Anreize für das Tanken in Österreich schaffen. Der Wert für das Dienstwagenprivileg zeigt, im Gegensatz zu allen anderen, nicht den Gesamtwert der eingehobenen Steuern auf den Sachbezug, sondern der Wert der umweltschädlichen Subvention laut Kletzan-Slamanig/Köppl (2016). Das Pendlerpauschale fließt mit dem in Anspruch genommenen Wert laut der Beantwortung der Parlamentarischen Anfrage 116/AB vom 30.12.2019 zu 47/J (XXVII. GP) ein. Das WIFO rechnet mit EUR 560 Mio. umweltschädlichen Subventionen aus der Pendlerpauschale, die sich an der Aufkommensschätzung des Berichts der Steuerreformkommission orientiert (Kletzan-Slamanig/Köppl 2016).
- <sup>4</sup> Die Abbildung zeigt die Maximaleinsparungspotenziale für die Maßnahmen betreffend Flugticketabgabe, LKW-Maut, NOVA, Pendlerpauschale und Dienstwagenprivileg bis 2030 laut Umweltbundesamt (2019b). Die Wirkungsfolgenabschätzung der neuen Ausgestaltung der Flugticketabgabe (einheitlich EUR 12) geht von Einsparungen in Höhe von 9.500 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten für den nationalen Flugverkehr aus (Parlament 2020).
- <sup>5</sup> Das Ziel von 37,56 Mio. Tonnen ergibt sich aus einer notwendigen Reduktion der Emissionen seit 2005 um 36 % verringert um Flexibilitätsregeln, die, wie das Umweltbundesamt (Umweltbundesamt 2019a) annimmt, die Reduktion auf 34 % verringern.
- <sup>6</sup> Übliche Einwände gegen eine Erhöhung der LKW-Maut werden mit einer resultierenden Weitergabe höherer Kosten über die EndverbraucherInnenpreise begründet. Das kann jedoch damit zurückgewiesen werden, dass Kostensteigerungen für Güter aufgrund geringer Transportkostenanteile an den Produktionskosten zwischen +0,1-0,2 % liegen (Baum et al. 2015)
- <sup>7</sup> Ein Standard-VW-Golf weist Emissionen von 129-142 g/km auf.
- <sup>8</sup> Unzumutbarkeit kann wegen verschiedenen Gründen gegeben sein. Diese sind die tatsächliche Unmöglichkeit, Unzumutbarkeit wegen dem Vorliegen einer Behinderung, wegen einer langen Anfahrtszeit oder der Wegzeit. Mehr Informationen unter: <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/unzumutbarkeit-benuetzung-massenverkehrsmittel.html>
- <sup>9</sup> Mehr zur Ökonomie von Gutscheinen und einen Vorschlag zur Ausgabe von Klima-Gutscheinen um langfristige Lenkungseffekte im Konsumverhalten zu erzielen finden sich unter: <https://www.momentum-institut.at/news/mit-konsumgutscheinen-aus-der-nachfrage-krise>.
- <sup>10</sup> Ein Standard-VW-Golf weist Emissionen von 129-142 g/km auf.

<sup>11</sup> Allerdings plant Deutschland ab 2021 einen CO<sub>2</sub>-Preis einzuführen, was den Unterschied bei den Kraftstoffen ohne eine Abschaffung des Dieselpriivs noch weiterhin erhöhen wird. Der Unterschied beim Dieselpreis liegt bei 4,6 Cent, die der Liter in Deutschland teurer ist als in hierzulande (Durchschnittspreise seit 01.01.2020 mit Stand 24.08.2020, EU Oil Bulletin). Der Brutto-CO<sub>2</sub>-Preis wird in Höhe von EUR 7 Cent je Liter Benzin und 8 Cent je Liter Diesel festgelegt werden, womit der Unterschied zu Österreich sogar im Fall der Abschaffung des Dieselpriivs fast gleich bleibt. Ein Mitziehen Österreichs bei der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises ab 2021 ist natürlich wünschenswert.

<sup>12</sup> Gemessen an den tatsächlichen Kraftstoffexport-Mengen aus 2010.

<sup>13</sup> Der Non-ETS Sektor betrifft Bereiche wie den Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und kleinere Teile der Energiewirtschaft und ist vom Emissionshandel (ETS) ausgeschlossen. Im Rahmen der Effort-Sharing Regulation werden für den Non-ETS Sektor nationale Zielsetzungen festgelegt, die von Mitgliedsstaaten einzuhalten sind.

<sup>14</sup> Einnahmehausfälle und Mehreinnahmen aufgrund der Abschaffung/Beibehaltung des Dieselpriivs basieren auf Preise und Kraftstoffabsatzzahlen aus dem Jahr 2017.

<sup>15</sup> Die Effekte der Mehrwertsteuer sind dabei nicht berücksichtigt, da die Unterscheidung in umsatzsteuerbefreitem Güterverkehr und umsatzsteuerpflichtigem Personenverkehr in den vorliegenden Zahlen zum Diesel-Tanktourismus nicht ausgewiesen ist.

<sup>16</sup> Bei einer monatlichen Pendelstrecke von 1.620 Kilometer und einem durchschnittlichen Verbrauch von 6,8 Liter Diesel je 100 Kilometer.

<sup>17</sup> Die drohenden Kosten wurden berechnet, indem angenommen wurde, dass Österreichs Non-ETS Emissionsniveau von 2018 unverändert bleibt. Ein linearer Reduktionspfad bis 2030, um die nationalen Zielwerte zu erreichen, ergibt bei der Gegenüberstellung mit den tatsächlichen Emissionsniveaus die Zielwertüberschreitungen. Die so ermittelten Zielwertüberschreitungen werden mit einer mittleren Annahme über den Preis von EUR 100/T CO<sub>2</sub> bewertet. Daraus ergeben sich drohende Kosten für den Erwerb von Emissionsberechtigungen Ende 2030 von bis zu EUR 8 Mrd.

<sup>18</sup> Dieselanteile der seit 2010 zugelassenen PKWs (Stand 2019).

## / Kontakt

**/ Momentum Institut**  
Märzstraße 42/1, 1150 Wien, Österreich

[kontakt@momentum-institut.at](mailto:kontakt@momentum-institut.at)

[www.momentum-institut.at](http://www.momentum-institut.at)

