

Presseunterlagen Eckpunkte einer ökologischen Steuerreform im Verkehrsbereich

Präsentation der aktuellen VCÖ–Studie „Verkehr fair steuern“

Rückfragen bitte an:

VCÖ-Kommunikation, Mag. Christian Gratzer,
(01) 893 26 97
(0699) 18932695
christian.gratzer@vcoe.at

VCÖ-Studie für ökologische Steuerreform im Verkehr

VCÖ: Klimaziele sind ohne ökologische Steuerreform nicht erreichbar 3,5 Milliarden Euro jährlich an umweltschädlichen Subventionen

VCÖ (Wien, am 25. Mai 2011) - Österreichs derzeitiges Steuersystem setzt wenig Anreize für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten. Im Gegenteil eine aktuelle VCÖ-Studie zeigt, dass jährlich rund 3,5 bis 3,7 Milliarden Euro an Subventionen umweltschädliches Verkehrsverhalten fördern. Der VCÖ schlägt eine umfassende ökologische Steuerreform im Verkehr vor, um die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern und Österreich näher an die Klimaziele zu bringen.

Laut EU-Ziel sollen die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs im Jahr 2050 um mindestens 60 Prozent niedriger sein als im Jahr 1990. Die EU möchte damit erreichen, dass der globale Temperaturanstieg auf maximal zwei Grad Celsius begrenzt wird. Für Österreich bedeutet dieses Ziel, dass die CO₂-Emissionen des Verkehrs vom heutigen Stand weg um 75 Prozent zu verringern sind.

„Dieses Ziel ist nur mit einem grundlegenden Wandel in unserer Mobilität erreichbar. Ein Wandel, der aber derzeit durch das bestehende Steuer- und Abgabensystem massiv behindert wird“, verweist VCÖ-Experte DI Martin Blum auf ein zentrales Ergebnis der neuen VCÖ-Studie „Verkehr fair steuern“. So fließen derzeit allein rund 3,5 bis 3,7 Milliarden Euro an kontraproduktiven Subventionen mit umweltschädlicher Wirkung in den Straßenverkehr. Dazu zählen unter anderem Steuerbegünstigungen für Firmenwagen, Steuerbegünstigungen für Diesel und Kerosin und die derzeitige Form des Pendelpauschales. Weitere elf Milliarden Euro an Kosten, die der Straßenverkehr im Vorjahr verursachte, werden auf die Allgemeinheit abgeschoben. Diese so genannten externen Kosten umfassen unter anderem Gesundheitskosten durch Verkehrsabgase und Unfälle, Kosten für Klimaschäden und Schäden für Tourismus und Immobilien durch zu viel Verkehr.

Dem stehen Einnahmen aus verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben von 4,3 Milliarden Euro aus dem Pkw-Verkehr und 2,4 Milliarden Euro aus dem Lkw-Verkehr gegenüber, wie die VCÖ-Studie aufzeigt. Obwohl eine Zunahme des Straßenverkehrs aus klima- und energiepolitischen Gründen kontraproduktiv ist, wird der Kfz-Verkehr durch direkte und indirekte Subventionen billiger gemacht als er tatsächlich ist, stellt die VCÖ-Studie fest. Ein Autokilometer ist für den Autofahrer im Schnitt um rund 41 Cent billiger als die tatsächlich verursachten Kosten.

„Ein häufig vorgebrachtes Argument für die Subventionen ist, es solle sozial Schwachen, insbesondere Pendlerinnen und Pendlern, das Autofahren ermöglicht werden. Die Analyse der Daten zeigt aber, dass dieses Argument auf Sand gebaut ist. Denn der Großteil der direkten und indirekten Subventionen des Kfz-Verkehrs fließt an Wohlhabende“, weist VCÖ-Experte Blum auf das Mobilitätsverhalten nach Einkommensgruppen hin.

Die Daten der VCÖ-Studie im Detail: 60 Prozent der Haushalte des unteren Einkommensviertels besitzen gar keinen Pkw, während 56 Prozent der Haushalte des wohlhabendsten Einkommensviertels zwei oder mehr Pkw besitzen. Im Schnitt legt ein wohlhabender Haushalt rund fünf Mal so viele Kilometer mit dem Pkw zurück wie ein Haushalt des einkommenschwächsten Viertels.

VCÖ: Eckpunkte einer ökologischen Steuerreform im Verkehr

1) Kontraproduktive Subventionen und Förderungen streichen bzw. grundlegend reformieren

Bei den kontraproduktiven Förderungen ortet der VCÖ ein großes Einsparpotenzial für die öffentliche Hand. In Summe wurden im Jahr 2010 direkt oder indirekt 3,5 bis 3,7 Milliarden Euro an den Straßenverkehr ausgeschüttet.

„Im Subventionsbereich für den Straßenverkehr gibt es eine Reihe von Baustellen, die eine Fahrt ans Klimaziel massiv behindern“, betont VCÖ-Experte Blum.

- A) **Steuerbegünstigungen für Firmenwagen:** Manager erhalten immer häufiger einen Firmenwagen, der auch privat genutzt werden kann. Allein im Vorjahr wurden 47 Prozent der Pkw-Neuzulassungen von Firmen und Institutionen angemeldet. Werden die Kurzzulassungen herausgerechnet, sind allein im Jahr 2010 rund 118.000 Firmenwagen neuzugelassen worden, im Jahr 2009 waren es rund 100.000. Derzeit wird die private Nutzung von Firmenwagen als Sachbezug versteuert, der Steuersatz von 1,5 Prozent des Auto-Neupreises pro Monat ist niedriger als der tatsächliche Gegenwert.

Ein Firmenwagen statt eines höheren Lohns kommt Unternehmen und Betrieben im Schnitt um 3.150 Euro pro Jahr und Firmenwageninhaber billiger – zu Lasten der Einnahmen aus Lohnsteuern und Sozialabgaben. Für die Umwelt ist dieser Trend deshalb negativ, da Firmenwagen im Schnitt mehr Sprit verbrauchen und höhere CO₂-Emissionen aufweisen als die durchschnittliche Neuwagenflotte in Österreich. Laut EU-Studie beträgt die steuerliche Förderung der Privatnutzung von Firmenautos in Österreich 1,6 Milliarden Euro pro Jahr. „Dieses Steuerprivileg kommt fast ausschließlich hohen Einkommensschichten zu gute. Manager erhalten einen Firmenwagen, wer am Fließband arbeitet jedoch nicht“, so VCÖ-

Experte Blum. Der VCÖ-Reformvorschlag: Die steuerliche Bewertung von Firmenwagen ist von derzeit 1,5 auf 2,4 Prozent pro Monat zu erhöhen.

- B) **Reform des Pendlerpauschales:** Im Jahr 2009 wurden rund 800 Millionen Euro an Pendlerpauschale geltend gemacht, ein Fünftel davon von Personen mit einem Einkommen von mehr als 50.000 Euro, so die VCÖ-Studie. Derzeit ist es sogar möglich, einen steuerlich begünstigten Firmenwagen zu haben und zusätzlich Pendlerpauschale zu beziehen. Da das Pendlerpauschale ein Steuerabsetzbetrag ist, erhalten Personen mit höherem Einkommen de facto eine höhere Unterstützung beim Pendeln als Personen mit niedrigerem Einkommen. Weiterer Kritikpunkt des VCÖ: Das Pendlerpauschale ist für Personen, die klimafreundlich mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen können, zudem niedriger als für Personen, die mit dem Auto pendeln.

Zudem fördert das Pendlerpauschale die Zersiedelung: Während der Verkehrsabsetzbetrag seit seiner Einführung im Jahr 1988 um keinen Groschen bzw. keinen Cent erhöht wurde, ist die Höhe des Pendlerpauschales im gleichen Zeitraum fast um das Dreifache gestiegen. Der VCÖ schlägt eine grundlegende Reform nach ökologischen und sozialen Kriterien vor. Die Pendlerförderung soll an Einkommensobergrenzen gebunden werden. Die Fahrt mit dem Auto darf nicht höher gefördert werden als mit Öffentlichen Verkehrsmitteln. Und der Verkehrsabsetzbetrag, der allen Beschäftigten zusteht, ist auf 600 Euro zu verdoppeln.

- C) **Kilometergeld ökologisieren:** Eine Person, die eine Dienstreise im privaten Pkw von Wien nach Salzburg und retour unternimmt, kann dafür das Kilometergeld in der Höhe von 42 Cent pro Kilometer, also 252 Euro, beziehen. Das Bahnticket zweiter Klasse kostet mit VorteilsCard 47,50 Euro. Damit wird ein steuerlicher Anreiz zum umweltschädlicheren Verhalten gesetzt. Der VCÖ fordert ein einheitliches Kilometergeld für alle Verkehrsmittel in der Höhe von 30 Cent pro Kilometer.
- D) **Diesel gleich besteuern wie Benzin:** Derzeit ist die Mineralölsteuer auf Diesel um rund neun Cent pro Liter niedriger als auf Benzin. Diese steuerliche Begünstigung ist nicht zu rechtfertigen. Die Verbrennung von einem Liter Diesel verursacht mehr CO₂, mehr Stickoxide und mehr Feinstaub. Die steuerliche Begünstigung des umweltschädlicheren Treibstoffs Diesel machte im Jahr 2010 rund 621 Millionen Euro aus, so die VCÖ-Studie.
- E) **Kerosin besteuern:** Im Gegensatz zu Benzin, Diesel und Heizöl ist der Flugtreibstoff Kerosin von der Mineralölsteuer befreit. Damit wurde der

klimaschädliche Flugverkehr in Österreich im Jahr 2010 mit rund 371 Millionen Euro indirekt subventioniert.

- F) **Stellplatzverpflichtung für Pkw abschaffen:** Die Stellplatzverpflichtung führt dazu, dass Wohnen verteuert wird. Zudem fließt ein Teil der Wohnbaufördergelder auch in den Bau von Garagen. Für Österreich ist die Schweizer Regelung zu empfehlen. Während in Wien bereits für eine 50 Quadratmeter Wohnung ein Stellplatz errichtet werden muss, ist das in Zürich erst ab 267 Quadratmeter der Fall. Und es gibt in der Schweiz im Gegensatz zu Österreich Obergrenzen für die Stellplatzerrichtung. Die Verringerung des Parkplatzangebots im innerstädtischen Bereich hilft, die Schadstoff- und Lärmbelastung infolge des Kfz-Verkehrs zu verringern.
- G) **Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen:** Auch für Verkehrsflächen sollte die normale Grundsteuer gelten. Damit wird Zersiedelung eingebremst, verdichteter Wohnbau und eine verkehrsparende Raumordnung werden attraktiver.

2) Ökologisierung der Steuern und Abgaben im Kfz-Verkehr

- A) **Normverbrauchsabgabe weiter verbessern:** Das Bonus-Malus-System bei der Normverbrauchsabgabe hat sich bewährt. Es wird damit ein Anreiz zum Kauf von spritsparenderen und damit CO₂-ärmeren Pkw gesetzt. Weitere Verbesserungen sind möglich: Die bestehende Deckelung, von der derzeit die Wohlhabenden profitieren, ist abzuschaffen. Die Bonusgrenze sollte von derzeit 120 auf 90 Gramm CO₂ pro Kilometer gesenkt werden, die Malus-Grenze auf 140 Gramm CO₂ pro Kilometer. Im Jahr 2010 betrug der CO₂-Ausstoß von Österreichs Neuwagenflotte im Schnitt 144 Gramm CO₂ pro Kilometer.
- B) **Treibstoffbesteuerung nach Energieinhalt:** Der EU-Plan, in die Mineralölsteuer auch eine CO₂-Komponente aufzunehmen und Treibstoffe nach deren Energieinhalt zu besteuern, ist zu begrüßen. Eine raschere Umsetzung wäre wichtig.
- C) **Starre Pkw-Vignette auf fahrleistungsabhängiges Modell umstellen:** Die derzeitige Pkw-Vignette fördert das Vielfahren. Wer 1.000 Kilometer pro Jahr auf Autobahnen und Schnellstraßen unterwegs ist, zahlt mit 7,6 Cent das Zehnfache pro Kilometer wie eine Person, die im Jahr 10.000 Kilometer auf vignettenpflichtigen Straßen unterwegs ist. Eine fahrleistungsabhängige Bemautung verringert die Kosten für jene, die weniger fahren. Selbst dann, wenn die fahrleistungsabhängige Bemautung bei 180 Euro pro Jahr gedeckelt wird, brächte das mehr Abgabengerechtigkeit.

- D) **Lkw-Maut ausweiten:** Derzeit zahlen Lkw nur auf Autobahnen und Schnellstraßen eine Maut. Die Benützung der Freilandstraßen und Gemeindestraßen ist gratis – im Gegensatz zur Bahn, die auch auf Regionalstrecken ein Infrastrukturbenützungsentgelt zu bezahlen hat. Da große Lkw die Straße 35.000 Mal stärker abnutzen als Pkw und auf Landesstraßen der Lkw-Verkehr zunimmt, ist eine Ausweitung der Lkw-Maut gerechtfertigt. Damit würden Bundesländern und Gemeinden zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung stehen, die etwa für die Sanierung der Straßen verwendet werden können.

3) Maßnahmen für klimafreundliche Mobilität

- A) **Steuerbegünstigtes Jobticket für alle Beschäftigten einführen:** Betriebe können Beschäftigten die Jahreskarte für Öffentliche Verkehrsmittel steuerbegünstigt zur Verfügung stellen. Derzeit ist diese sinnvolle Maßnahme nur auf jene Beschäftigten beschränkt, die Anrecht auf ein Pendlerpauschale haben. Rund 75 Prozent der Beschäftigten gehen derzeit leer aus. Der VCÖ fordert, dass das steuerbegünstigte Jobticket allen Beschäftigten gewährt werden kann.
- B) **Verkehrsabsatzbetrag erhöhen:** Der Verkehrsabsatzbetrag ist seit seiner Einführung im Jahr 1988 nicht mehr erhöht worden. Der VCÖ tritt für eine Verdoppelung von derzeit 291 auf 600 Euro ein.
- C) **Infrastrukturoffensive für Gehen und Radfahren:** Jede zweite Autofahrt ist kürzer als fünf Kilometer. Eine Verlagerung der kurzen Autofahrten braucht eine Infrastrukturoffensive für Gehen und Radfahren. Entlang von Freilandstraßen, insbesondere im Bereich von Siedlungen, sind mehr Geh- und Radwege nötig.
- D) **Dichtes Öffentliches Verkehrsnetz:** „Ein dichtes Öffentliches Verkehrsnetz ist angesichts steigender Spritpreise die beste Vorsorge, um Mobilitätskosten der Haushalte langfristig niedrig zu halten“, betont VCÖ-Experte Blum.

4) Wirkungen einer ökologischen Steuerreform im Verkehr

- A) **Treibhausgas-Emissionen gehen durch ökologische Steuerreform zurück:** Deutschland hat mit der Einführung der Ökosteuern den Energieverbrauch des Verkehrs deutlich verringern können. Der Energieverbrauch des Verkehrs ist in Deutschland im Zeitraum 1999 bis 2003 um 7,7 Prozent gesunken, in Österreich ist der Energieverbrauch gleichzeitig um

26,8 Prozent gestiegen. Die Pkw-Fahrleistung ist in Deutschland zwischen 1999 und 2003 um 7,1 Prozent zurückgegangen, während sie in Österreich im gleichen Zeitraum um 18,1 Prozent gestiegen ist, wie die VCÖ-Studie zeigt.

Und während in Deutschland im Zeitraum 1990 bis 2008 die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors um 8,7 Prozent zurückgegangen sind, sind sie in Österreich im gleichen Zeitraum um 61,4 Prozent gestiegen, macht der VCÖ aufmerksam.

„Mit einer ökologischen Steuerreform wird Österreichs Mobilitätsverhalten klimafreundlicher. Gerade bei den kurzen Autofahrten ist das Verlagerungspotenzial groß. Jede zehnte Autofahrt ist kürzer als ein Kilometer, jede zweite kürzer als fünf Kilometer“, so VCÖ-Experte Blum.

B) Steuersystem wird durch ökologische Steuerreform sozial gerechter:

Allen Unkenrufen zum Trotz: Eine ökologische Steuerreform ist auch eine Chance bestehende soziale Ungerechtigkeiten im Bereich der Verkehrssteuern zu beseitigen, betont der VCÖ. Die gezielte Forcierung von Sachleistungen, wie etwa die Einführung eines steuerbegünstigten Jobtickets für alle Beschäftigten bzw. generell der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, kommt einkommensschwachen Haushalten stärker zu Gute. Während derzeit vor allem höhere Einkommenschichten von den direkten und indirekten Subventionen im Kfz-Bereich profitieren (etwa die steuerliche Begünstigung von Firmenwagen oder das Pendlerpauschale).

C) Ökologische Steuerreform ist fair gegenüber zukünftigen Generationen:

Die Umweltschäden, die heute verursacht werden, gehen auf Kosten zukünftiger Generationen. „Über die Kosten der erwarteten Naturkatastrophen infolge des Klimawandels gibt es zahlreiche aufschlussreiche Studien der Versicherungswirtschaft. Die Kinderfreundlichkeit einer Gesellschaft zeigt sich auch darin, in wiefern die Interessen zukünftiger Generationen bei heutigen Entscheidungen mitberücksichtigt werden“, stellt VCÖ-Experte Blum fest.

Daten zur VCÖ–Publikation „Verkehr fair steuern“

VCÖ: Für Umwelt kontraproduktive Subventionen im Verkehr

(Daten betreffen das Jahr 2010)

Steuerliche Begünstigung von Firmenwagen	1,6 Milliarden Euro
Steuerbegünstigung Dieseltreibstoff	0,62 Milliarden Euro
Mineralölsteuerbefreiung Kerosin	0,37 Milliarden Euro
Pendelpauschale	0,27 Milliarden Euro
Mangelnde Kriterien Wohnbauförderung	0,21 bis 0,32 Mrd. Euro
Stellplatzverpflichtung für Pkw	0,17 bis 0,21 Mrd. Euro
Zu hohes Kilometergeld	0,13 Milliarden Euro
Grundsteuerbefreiung Verkehrsflächen	0,13 bis 0,15 Mrd. Euro
Summe kontraproduktive Subventionen	3,5 bis 3,7 Milliarden Euro

Fehlende Internalisierung externer Kosten des Straßenverkehrs

11 Milliarden Euro

Welche verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben der Pkw-Verkehr zahlt

(Jahr 2010)

Mineralölsteuer: 1,828 Milliarden Euro
Versicherungssteuer: 1,554 Milliarden Euro
Vignette und Pkw-Sondermauten: 0,477 Milliarden Euro
Normverbrauchsabgabe (NoVA): 0,452 Milliarden Euro
Summe: 4,311 Milliarden Euro

Welche verkehrsspezifischen Steuern der Lkw-Verkehr zahlt (Jahr 2010)

Mineralölsteuer: 1,321 Milliarden Euro
Lkw-Maut: 1,031 Milliarden Euro
Kfz-Steuer: 0,076 Milliarden Euro
Summe: 2,428 Milliarden Euro

VCÖ: Dichtes Öffentliches Verkehrsnetz verringert Mobilitätskosten

(Jährliche Ausgaben eines Haushalts für Mobilität, Jahr 2010)

Wien: 4.120 Euro
Tirol: 4.480 Euro
Vorarlberg: 4.540 Euro
Salzburg: 5.330 Euro
Burgenland: 5.350 Euro
Steiermark: 5.480 Euro
Kärnten: 5.490 Euro
Oberösterreich: 5.990 Euro
Niederösterreich: 6.120 Euro
Österreich-Durchschnitt: 5.240 Euro
Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2011

Österreich – Deutschland im Vergleich

Wirkungen der ökologischen Steuerreform in Deutschland

Energieverbrauch des Verkehrs:

(Zeitraum: 1999 bis 2003)

Deutschland: minus 7,7 Prozent

Österreich: plus 26,8 Prozent

Pkw-Fahrleistung:

(Zeitraum: 1999 bis 2003)

Deutschland: minus 7,1 Prozent

Österreich: plus 18,1 Prozent

CO₂-Emissionen des Verkehrs

(Zeitraum: 1990 bis 2008)

Deutschland: minus 8,7 Prozent

Österreich: plus 61,4 Prozent

Quelle: VCÖ 2011