

VCÖ: Ökologische Steuerreform ist im Verkehr nötig

Das Steuersystem im Verkehrsbereich setzt wenig Anreize für nachhaltige Mobilität trotz steigender Spritpreise. Die Klimaschutzziele Österreichs sind in Gefahr. Eine ökologische Steuerreform ermöglicht, die Abhängigkeit von Erdöl zu verringern, wie eine aktuelle Studie des VCÖ zeigt.

Die EU will erreichen, dass die Erderwärmung auf maximal zwei Grad Celsius begrenzt bleibt. Für Österreich bedeutet das, die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich bis zum Jahr 2050 um 75 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 zu verringern. Dafür ist eine gravierende Umstellung unserer Mobilität erforderlich. Ein derartiger Wandel braucht Zeit. Mit einer ökologischen Steuerreform im Verkehrsbereich können rechtzeitig Schritte unternommen werden. Das ist umso wichtiger, da der Trend in die andere Richtung weist. Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß haben in Österreich im Jahr 2010 zugenommen.

Ökologische Steuerreform im Verkehrsbereich bringt mehr Gerechtigkeit

Das Steuersystem im Verkehrsbereich ist unausgewogen. Die derzeitigen Einnahmen aus Verkehrssteuern decken die durch den Kfz-Verkehr entstehenden Kosten bei weitem nicht. Zudem haben 60 Prozent der Haushalte im unteren Einkommensviertel gar keinen Pkw, aber 56 Prozent des oberen Viertels besitzen zwei Pkw oder mehr. Von der fehlenden Kostengerechtigkeit profitieren daher vor allem Wohlhabende. Der VCÖ empfiehlt eine ökologische Steuerreform im Verkehrsbereich umzusetzen.

Faire Steuern für den Verkehr



Teuer und kontraproduktiv:

Direkte und indirekte Subventionen im Verkehrsbereich verursachen eine Zunahme des Pkw-Verkehrs. Umweltschäden und Staus sind die Folge.

Die Verkehrsausgaben der Öffentlichen Hand in Österreich haben im Jahr 2009 rund 5,7 Milliarden Euro betragen. Dazu zählen die Erhaltung und der Neubau von Straßen und Schienen sowie Förderungen für den Betrieb des Öffentlichen Verkehrs. Kontraproduktive und umweltschädliche Förderungen des Verkehrs

schlagen sich mit weiteren 3,6 Milliarden Euro zu Buche.

Zusätzlich verursacht der Verkehr Kosten durch Unfälle, Luftverschmutzung, die Beeinträchtigung der Gesundheit und die klimaschädlichen Abgase. Diese sogenannten externen Kosten des Straßenverkehrs betragen rund elf Milliarden Euro pro Jahr.

Einnahmen aus Verkehr decken Kosten nicht

Der Pkw-Verkehr hat im Jahr 2010 rund 4,3 Milliarden Euro an Verkehrssteuern und Abgaben bezahlt. Der Lkw-Verkehr ist für 2,4 Milliarden Euro aufgekommen. Zusammen betragen die Einnahmen rund 6,7 Milliarden Euro. Dem stehen Kosten von 20,3 Milliarden Euro pro Jahr gegenüber.

Unterschätzte umweltschädliche Subventionen

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. Im Jahr 2010 hat diese Begünstigung des Pkw gegenüber der Bahn 130 Millionen Euro betragen. Zahlreiche derartiger umweltschädlicher Subventionen verstecken sich im Steuersystem. Dazu zählt auch die Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin und die verpflichtende Einrichtung von Pkw-Stellplätzen im Wohnbau, durch die Kosten des Verkehrs auf den Wohnbau übergewälzt werden. Insgesamt wird umweltschädliches Verhalten in Österreich im Verkehrsbereich so mit rund 3,6 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert.

Firmenwagen sind steuerlich privilegiert

Im Jahr 2010 wurden in Österreich 328.563 Pkw neu zugelassen. 47 Prozent davon von Firmen und Institutionen. Leitenden Angestellten wird häufig ein Firmenwagen zur Verfügung gestellt, der auch privat genutzt werden kann. Unternehmen profitieren dabei durchschnittlich mit 3.150 Euro pro Jahr im Vergleich zu jenem Betrag, der bei Auszahlung eines gleich hohen Nettolohns erforderlich wäre. Auch Privatpersonen sparen sich je nach Einkommen mehrere Tausend Euro pro Jahr durch Firmenwagen, die privat genutzt werden können. Energieverbrauch und Umweltverschmutzung werden so steuerlich gefördert. Hingegen ist ein steuerlich vergünstigtes Jobticket für den Öffentlichen Verkehr nicht für alle Beschäftigten möglich.

Überblick über umweltschädliche Subventionen im Verkehrsbereich in Österreich



Umweltschädliche Subvention	Höhe der Subvention im Jahr 2010
Kerosinsteuerbefreiung des Flugverkehrs	371 Millionen Euro
Steuerbegünstigung für Diesel*	621 Millionen Euro
Steuerliche Begünstigung von Firmenwagen	1,6 Milliarden Euro
Pendelpauschale	275 Millionen Euro
Kilometergeld	130 Millionen Euro
Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen	130 bis 150 Millionen Euro
Stellplatzverpflichtung für Pkw	170 bis 210 Millionen Euro
Wohnbauförderung und Raumordnung	215 bis 320 Millionen Euro
Summe	3,5 bis 3,7 Milliarden Euro
Fehlende Internalisierung externer Kosten im Verkehr	11 Milliarden Euro

* durch geringere Mineralölsteuer als Benzin



Pendelförderung grundlegend reformieren

Das derzeitige Pendelpauschale ist mehrfach ungerecht. Zum einen erhalten Beschäftigte, die mit Bahn oder Bus zur Arbeit kommen können, ein geringeres Pendelpauschale als jene, die mit dem Auto fahren. Zum zweiten bevorzugt das derzeitige System Besserverdienende. Ein Drittel jener, die Pendelpauschale beziehen, hat ein Einkommen von mehr als 40.000 Euro. Nötig ist eine grundlegende Reform des Pendelpauschales. Neben einer Einkommensobergrenze ist Fairness zwischen den Verkehrsmitteln herzustellen. Zudem ist der Verkehrsabsatzbetrag, den alle Beschäftigten erhalten und der seit dem Jahr 1988 nicht mehr erhöht wurde, deutlich anzuheben.

Ausweitung der Lkw-Maut wichtig

Die Infrastrukturkosten des Lkw-Verkehrs haben im Jahr 2010 rund 3,3 Milliarden Euro ausgemacht. Hinzu kommen externe Kosten des Lkw-Verkehrs in der Höhe von 2,1 Milliarden Euro. Die Einnahmen aus Mineralölsteuer, Lkw-Maut und Kfz-Steuer machten 2,4 Milliarden aus. Die Kostendeckung des Lkw-Verkehrs beträgt damit lediglich 45 Prozent. Während bei der Bahn am gesamten Netz von 5.600 Kilometern Infrastrukturbenutzungsentgelt bezahlt werden muss, wird bei der Straße mit 2.175 Kilometern lediglich ein Bruchteil des Netzes bemautet. Wird die Lkw-Maut in Österreich ausgeweitet, sind zusätzliche Einnahmen von rund 500 Millionen Euro pro Jahr möglich. Einnahmen, die auch den Gemeinden und Bundesländern zugute kommen. In der Slowakei wurde die Lkw-Maut erfolgreich auch abseits der Autobahnen eingeführt. In Frankreich und Deutschland steht eine Ausweitung der Lkw-Maut unmittelbar bevor.

Pkw-Vignette bevorzugt Vielfahrende

Das bestehende Vignettensystem benachteiligt jene, die nur wenig Auto fahren. Wer 1.000 Kilometer pro Jahr auf Österreichs Autobahn- und Schnellstraßennetz unterwegs ist, zahlt mit 7,6 Cent das Zehn-

fache pro Kilometer wie eine Person, die im Jahr 10.000 Kilometer auf vignettenpflichtigen Straßen unterwegs ist. Die Umstellung auf eine elektronische Vignette ermöglicht fahrleistungsabhängige Tarife. Das führt zu mehr Kostenbewusstsein. Ein Kilometer tarif von vier Cent pro Kilometer bei einer Deckelung des Vignettenpreises bei 180 Euro würde die Einnahmen erhöhen und der Pkw-Verkehr im hochrangigen Netz würde gegenüber dem Trend langfristig um 18 Prozent zurückgehen.

Flugverkehr: Hohe Steuerprivilegien

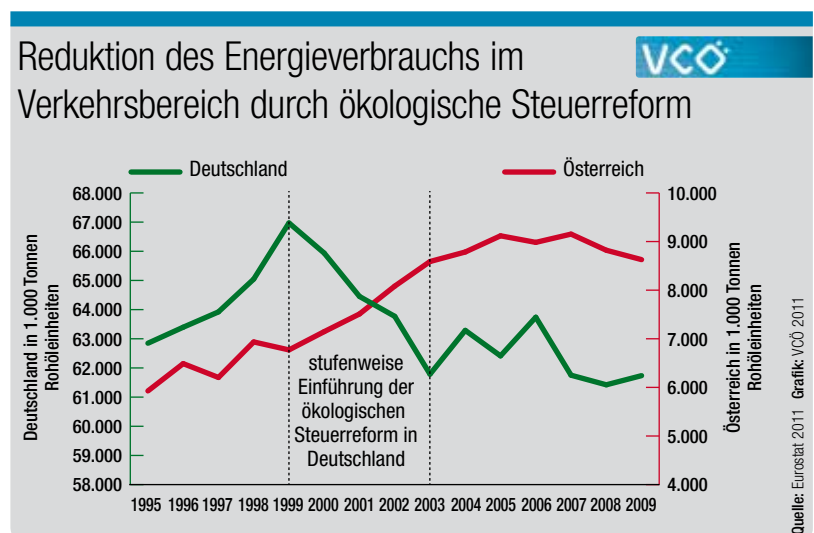
Flugverkehr ist eine besonders umweltschädliche Form des Güter- und Personentransports. Im Jahr 2010 wurden in Österreich rund 840 Millionen Liter Flugbenzin getankt, ohne dass dafür Mineralölsteuer bezahlt wurde. Laut Mineralölsteuersatz für Benzin bedeutete das einen Verlust an Steuereinnahmen von 371 Millionen Euro. Flugtickets sind zudem von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Die Flugabgabe, die seit April 2011 eingezogen wird, ist ein erster Schritt für mehr Kostengerechtigkeit.

Zukunft steuern:

Die großen Herausforderungen, wie die Erreichung der Klima- und Energieziele, sind ohne ökologische Steuerreform im Verkehr nicht erreichbar.

Ökologisierung wirkt:

In Deutschland hat sich gezeigt, dass der Energieverbrauch durch eine höhere Besteuerung signifikant gesenkt werden kann.



Mit Steuern Verkehr auf Klimakurs bringen



Für Fairness:

Die ökologische Steuerreform steht für Klimaschutz und Fairness gegenüber den nächsten Generationen.

Im Vergleich der EU15-Staaten haben nur Spanien und Luxemburg eine niedrigere Mineralölsteuer als Österreich. In Großbritannien werden Diesel und Benzin gleich hoch besteuert. Durch den niedrigeren Steuersatz auf Diesel ergab sich in Österreich eine indirekte Subvention von 621 Millionen Euro im Jahr

2010. Im Zuge einer ökologischen Steuerreform ist es nötig, die Treibstoffbesteuerung über eine Klimabgabe auf das Niveau vergleichbarer Nachbarstaaten anzuheben. Nur so können die Ziele bei Energie und Klimaschutz erreicht werden.

Im Vergleich der EU15-Staaten haben nur Spanien und Luxemburg eine niedrigere Mineralölsteuer als Österreich. In Großbritannien werden Diesel und

Ökologische Steuerreform umsetzen

Mit einer ökologischen Steuerreform wird Fortbewegung, die viel Energie braucht und viele Treibhausgase ausstößt höher besteuert. Energieaufwändige, lange Transporte werden teurer und es kommt zu einer Verlagerung auf kürzere Wege. Öffentlicher Verkehr, Gehen und Radfahren gewinnen an Bedeutung.

Das reichste Viertel der Haushalte in Österreich legt viereinhalb Mal so viele Pkw-Kilometer zurück wie das Viertel mit dem geringsten Einkommen. Eine ökologische Steuerreform trägt dazu bei, die bestehenden sozialen Ungerechtigkeiten im Verkehrsbereich zu beseitigen. Das hilft, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen, den Wirtschaftsmotor nachhaltig anzukurbeln und den Wohlstand der Bevölkerung zu erhöhen.

Quelle: VCÖ „Verkehr fair steuern“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2011



Die VCÖ-Publikation „Verkehr fair steuern“ zeigt mit Daten und Fakten fundiert einen Weg zur Ökologisierung des Verkehrs. Die Publikation kann beim VCÖ um 25 Euro bestellt werden.

T: +43-(0)1-893 26 97

E: vcoe@vcoe.at

www.vcoe.at

vcö-empfehlungen

Umweltschädliche Subventionen abschaffen

Versteckte Förderungen von Pkw- und Lkw-Verkehr schaden der Umwelt. Das Pendelpauschale ist zu reformieren.

Ökologische Steuerreform im Verkehr umsetzen

Auf Treibstoffe ist eine Klimabgabe einzuführen.

Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs erhöhen

Lkw-Maut auf Landesstraßen ausweiten und die Besteuerung von Diesel auf das Niveau von Benzin anheben.

Gehen und Radfahren forcieren

Gehen und Radfahren sind umweltschonend, günstig und gesund.

Flugverkehr höher besteuern

Die Steuerprivilegien des Flugverkehrs sind nicht mehr zeitgemäß.

Kosten bei Autobahnen und Bahninfrastruktur einsparen

Großprojekte auf Sinnhaftigkeit und Sparpotenzial prüfen.



DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitiker:

„Das derzeitige Steuersystem im Verkehr ist mehrfach ungerecht. Wohlhabende profitieren von direkten und indirekten Subventionen wesentlich stärker als Einkommenschwache. Zukünftige Generationen müssen die Rechnung für die Umweltschäden von heute bezahlen. Eine ökologische Steuerreform macht den Verkehr fairer und bringt Österreich auf Klimakurs.“



Spenden verwendet der VCÖ für seine Forschungstätigkeit.

Sie sind steuerlich absetzbar.

Spenden-Konto: BAWAG PSK 7.540.714