

# So geht die Reform der klimaschädlichen Subventionen im Verkehrssektor

Nächste Regierung kann bei Pendlerförderung, Dieselprotektionismus und Dienstwagenprivileg jährlich 1,04 Milliarden Euro sparen

## 1. Einleitung

Österreich muss seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um 48 Prozent senken, um die EU-Klimaziele zu erfüllen und hohe Strafzahlungen zu vermeiden. Die Ökologisierung der Wirtschaft, die damit einhergeht, bietet große Chancen für Wohlstand und Arbeitsmarkt. Gleichzeitig gilt es, das Budget angesichts wachsender wirtschaftlicher Herausforderungen effizient einzusetzen. Klimaschädliche Subventionen behindern diese Ziele: Jährlich belasten sie das nationale Budget mit bis zu 5,7 Milliarden Euro und fördern den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Mehr als 60 Prozent aller klimaschädlicher Subventionen betreffen den Verkehrssektor, der als einziger Bereich seit 1990 keine Reduktion, sondern einen Anstieg der Emissionen verzeichnet. Die aktuelle Situation der Regierungsverhandlungen samt anschließender Budgetplanung ist der passende Zeitpunkt, um eine notwendige Reform umzusetzen. Eine Analysereihe von KONTEXT hat sich mit drei der größten klimaschädlichen Subventionen im Bereich Mobilität beschäftigt: der Pendlerförderung, dem Dieselprotektionismus und dem Dienstwagenprivileg. Dabei wurden Reformoptionen entwickelt, die ökologisch verantwortungsvoll, ökonomisch vernünftig und sozial gerecht sind.

## 2. Ökologisierung der Pendlerförderung

### Problemstellung

Rund 510 Millionen Euro gibt der Staat zusätzlich zum Verkehrsabsetzbetrag jährlich dafür aus, Arbeitnehmer:innen bei den Kosten ihres Arbeitsweges zu unterstützen. In ihrer derzeitigen Form ist die Pendlerförderung komplex, teuer, sozial nicht gerecht und überfordert den PKW - zulasten des Klimas.

- **Kein Anreiz für Öffentlichen Verkehr (ÖV):** Kein Anreiz zur Nutzung trotz Verfügbarkeit.
- **Fehlende soziale Treffsicherheit:** Das Pendlerpauschale ist aktuell ein pauschaler Steuerfreibetrag. Dadurch erhalten Menschen mit höherem Einkommen mehr Förderung.
- **Hohe Komplexität:** Die Ausgestaltung der verschiedenen Pendlerförderungen ist durch die Aufteilung in Pendlerpauschale, Pendlereuro und Verkehrsabsetzbetrag sehr komplex.

## Erforderliche Maßnahmen

- 1. Umstieg von PKW auf öffentlichen Verkehr fördern:**
  - ÖV am Arbeitsweg verfügbar: Kopplung der Förderung an ÖV-Benutzung durch Bereitstellung eines regionalen Jahrestickets.
  - ÖV nur auf Teilen des Arbeitswegs verfügbar: ab 5 km ökologisch faires Kilometergeld bis zum nächsten ÖV-Hub zusätzlich zum regionalen Jahresticket.
  - ÖV nicht zumutbar: Kilometergeld für die gesamte Strecke (ab 7 km) bis zu einem Höchstsatz in Höhe eines Jahrestickets.
- 2. Mehr soziale Treffsicherheit:** Kilometergeld soll als Steuerabsetzbetrag für Bezieher:innen mit unterschiedlichen Einkommen gleich hoch sein.
- 3. Komplexität reduzieren:** Zusammenlegung von Pendlerpauschale und Pendlereuro.
- 4. Budgeteffizienz erhöhen:** Einsparungen durch Einbeziehung des Verkehrsabsetzbetrag in die Höhe der Förderung (nur die Differenz wird ausgezahlt).

## 3. Abschaffung des Dieselprotektionismus

### Problemstellung

Die Steuer auf Diesel beträgt aktuell 39,7 Cent pro Liter – 8,5 Cent weniger als jene auf Benzin. Diese Subvention, die ursprünglich den heimischen Dieselmotor und den Transportsektor stärken sollte, verursacht heute erhebliche Nachteile.

- **Erhöhte Umweltbelastung:** Dieselautos stoßen durchschnittlich mehr CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus als Benziner.
- **Tanktourismus wird angekurbelt:** Die niedrigeren Preise in Österreich fördern den Kauf von Diesel für den Verbrauch im Ausland, verursachen Umwege und steigern so die heimischen Emissionen.
- **Schienengüterverkehr leidet:** Die niedrige Dieselbesteuerung hemmt die notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

### Erforderliche Maßnahmen

- 1. Anhebung der Dieselsteuer:** Eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer auf das Niveau von Benzin über drei Jahre.
- 2. Temporäre Unterstützung für die Landwirtschaft:** Um Mehrkosten durch höhere Dieselpreise abzufedern, sollten Landwirt:innen eine befristete Rückvergütung erhalten.

## 4. Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs

### Problemstellung

In Österreich wird die private Nutzung von Dienstwagen als Sachbezug besteuert, jedoch oft unter ihrem tatsächlichen Wert. Dies führt zu Steuerausfällen und klimaschädlichen Anreizen:

- **Anreiz für fossile Dienstwagen:** Durch den steuerlichen Vorteil für die Privatnutzung von Dienstwagen werden auch fossile Fahrzeuge gefördert und Emissionen subventioniert.
- **Anreiz für hochpreisige Autos:** Durch die Deckelung des Sachbezugswerts werden hochpreisige Autos besonders begünstigt.
- **Anreiz für intensive Privatnutzung:** Variable Kosten wie Treibstoff oder Instandhaltung werden bei der Besteuerung nicht berücksichtigt, was eine hohe Nutzung fördert.

## Erforderliche Maßnahmen

1. **Abschaffung der Deckelung des Sachbezugswerts:** Dadurch wird eine unverhältnismäßige Bevorzugung teurer Fahrzeuge vermieden.
2. **Einführung einer kilometerabhängigen Abgabe:** Der Sachbezug wird um 15 Cent/km bei Verbrennern und 7,5 Cent/km bei E-Autos erhöht. Durch die Berücksichtigung privat gefahrener Kilometer wird ein Anreiz geschaffen, die Nutzung zu reduzieren und der Steuervorteil für fossile Dienstwagen abgeschafft.
3. **Anreiz für effiziente Elektroautos:** Durch die Einführung eines gestaffelten Steuersatzes für E-Autos (0,5 Prozent für effiziente, 1 Prozent für weniger effiziente Modelle) wird ein Anreiz für besonders energieeffiziente Fahrzeuge geschaffen.
4. **Steuerbegünstigung für Mobilitätsbudget:** Zusätzlich wird ein betriebliches Mobilitätsbudget steuerlich begünstigt und so der Anreiz geschaffen, öffentliche Verkehrsmittel und emissionsfreie Alternativen wie E-Carsharing oder Fahrräder zu nutzen.

## 5. Gesamtrechnung

Der Abbau klimaschädlicher Subventionen im Verkehrsbereich entlang der herausgearbeiteten Maßnahmen hat das Potential die österreichische Verkehrspolitik sozial gerecht, ökonomisch sinnvoll und ökologisch verantwortungsvoll zu reformieren.

- **Emissionsreduktion:** Durch die Abschaffung des Dieselprotektionismus könnten laut Umweltbundesamt (2024) 648.000 Tonnen, durch eine Reform des Dienstwagenprivilegs mindestens 67.000 Tonnen und durch eine Reform der Pendlerförderung mindestens 49-98.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr eingespart werden. Die gezielte Förderung effizienter E-Autos, sowie eines nachhaltigen Mobilitätsbudgets und der deutlich stärkere Fokus auf öffentlichen Verkehr in der Pendlerförderung würden voraussichtlich zu weit größeren Emissionseinsparungen führen.
- **Zusätzliche Staatseinnahmen:** Die Abschaffung des Dieselprotektionismus und die Reform des Dienstwagenprivilegs erhöhen das Steueraufkommen um 500 bzw. 300 Millionen Euro. Die Ökologisierung der Pendlerförderung würde in der vorliegenden Form rund 244 Millionen Euro jährlich einsparen. In Summe könnten die drei Reformvorschläge den Staatshaushalt um ca. 1,04 Milliarden Euro entlasten.
- **Vermeidung von Strafzahlungen:** Bei Einhaltung der EU-Reduktionsziele werden Ausgleichszahlungen vermieden, die ohne weitere Maßnahmen ca. 4,7 Milliarden Euro betragen könnten (BMF, 2024).
- **Stärkung sozialer Gerechtigkeit:** Es profitieren nicht mehr überproportional Besserverdienende oder nur einzelne Beschäftigte von staatlicher Förderung.

Neben den drei detailliert analysierten Subventionen bieten sich der Bundesregierung weitere Möglichkeiten, das Budgetdefizit klimafreundlich zu verringern. Eine Reform der Lkw-Maut, die an die CO<sub>2</sub>-, Luft- und Lärmbelastung angepasst wird, könnte laut Umweltbundesamt (2023) jährlich bis zu 316 Millionen Euro zusätzlich in die Staatskasse bringen. Darüber hinaus verursachen Steuerbefreiungen im Kraftfahrzeuggesetz, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA laut Kletzan-Slamanig et al. (2022) Einnahmenverluste von 123 Millionen Euro pro Jahr. Zahlreiche weitere klimaschädliche Subventionen lassen sich aufgrund mangelnder Datenlage nicht quantifizieren – klar ist aber, dass ihre Reform und Ökologisierung nicht nur das Staatsbudget entlastet, sondern gleichzeitig die Weichen für eine klimafreundliche Zukunft ohne Strafzahlungen stellt.

	<b>Emissionseinsparungen</b> CO <sub>2</sub> -äquivalent pro Jahr	<b>Staatliche Mehreinnahmen</b> pro Jahr
<b>Pendlerförderung</b>	min. 49-98.000 Tonnen	244 Millionen Euro
<b>Dieselprotektionismus</b>	ca. 648.000 Tonnen	500 Millionen Euro
<b>Dienstwagenprivileg</b>	min. 67.000 Tonnen	300 Millionen Euro
<b>Gesamt</b>	<b>min. 764.000 Tonnen</b>	<b>1,04 Milliarden Euro</b>

Quelle: CO<sub>2</sub>-Einsparungen: UBA (2024), Mehreinnahmen: UBA (2024) & eigene Berechnung.

## Methodik:

**Pendlerförderung:** Die Berechnung der Mehreinnahmen durch die Ökologisierung beruhen auf der Abgestimmten Erwerbsstatistik ([Statistik Austria, 2022](#)), den Kosten der regionalen Klimatickets laut regionalen Verkehrsverbänden (Stand: Dezember 2024), einem Verkehrsabsatzbetrag von 463 Euro ([BMF, 2024](#)), sowie einer parlamentarischen Anfragebeantwortung zu Fallzahlen des Pendlerpauschale pro Bundesland ([Nr. 18313/J, 2024](#)). Annahmen hinter der Berechnung: Anspruchsberechtigte inkludieren Pendler:innen ab 7 Kilometern Arbeitsweg, exklusive Personen die auf bis zu 20 Kilometer Arbeitsweg von Großstädten nach Großstädten (>100.000 EW) pendeln. Der Anteil an Anspruchsberechtigten mit zumutbaren ÖV orientiert sich an der derzeitigen Verteilung des kleinen & großen Pendlerpauschales. Die Nähe zum nächsten ÖV-Hub wurde mit dem halben Arbeitsweg angenommen. Die Gesamtrechnung inkludiert Gewichtungen nach Bundesländern für: regionale Klimaticketpreise, Anspruchsberechtigte, durchschnittliche Pendeldistanzen. Die Höhe des kilometerabhängigen Absatzbetrags orientiert sich an der derzeitigen Höhe des großen Pendlerpauschales. CO<sub>2</sub>-Einsparungen basieren auf dem Maßnahmenbericht zur Mobilitätswende des UBA ([2024](#)).

**Dieselprotektionismus:** Die Berechnungen der Mehreinnahmen und CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Zuge der Abschaffung des Dieselprotektionismus stammen aus dem Maßnahmenbericht zur Mobilitätswende des UBA ([2024](#)).

**Dienstwagenprivileg:** Zur Berechnung der Mehreinnahmen wurden folgende Annahmen verwendet: Verteilung der Fahrzeuge basierend auf den 10 meistgekauften Dienstwagen im Jahr 2023 ([Industriemagazin, 2024](#)) mit 5 Prozent emissionsintensiven Verbrennern, 38 Prozent emissionsarmen Verbrennern, 40 Prozent effizienten E-Autos und 17 Prozent weniger effizienten E-Autos, 10 Prozent Unternehmensdiscount auf den Listpreis nach OECD ([2014](#)), Fahrzeugkosten (fix und variabel) nach ÖAMTC Autothek ([2024](#)), durchschnittliche private Nutzung von 12.890 km/Jahr ([VCÖ, 2023](#)) und österreichisches Brutto-Median Gehalt der ganzjährig Vollzeit Beschäftigten von 3.418 Euro/Monat ([Statistik Austria, 2024](#)), sowie 173.800 privat genutzte Dienstwagen laut parlamentarischer Anfragebeantwortung ([Nr. 18313/J, 2024](#)). Berechnet wurden Mehreinnahmen ohne Verhaltensänderungen. Die untere Grenze der möglichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen basieren auf dem Maßnahmenbericht zur Mobilitätswende des UBA ([2024](#)).