

[KON]KRET #3

So geht die Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Dienstwagenprivileg: Status Quo	5
3. Reformbedarf des Dienstwagenprivilegs	8
4. Lösungsoptionen	12
4.1. So geht die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs	14
5. Fazit	18
Literaturverzeichnis & Appendix	19

1. Einleitung

Um die verpflichtenden EU-Klimaziele zu erreichen und Strafzahlungen zu vermeiden, muss Österreich seine Emissionen bis 2030 um 48 Prozent reduzieren¹. Die Ökologisierung der Wirtschaft, die damit einhergeht, bietet große Chancen für Wohlstand und Arbeitsmarkt. Gebremst wird diese Transformation jedoch von Staatsausgaben bzw. -kosten, die klimaschädliche Produkte und Verhaltensweisen begünstigen oder sogar gezielt fördern. Trotz der Dringlichkeit der Klimakrise besteht immer noch eine Vielzahl solcher *klimaschädlicher Subventionen* (siehe Info-Box). Im Rahmen des Nationalen Klima- und Energieplans (NEKP) hat sich Österreich dazu verpflichtet, diese Subventionen bis 2030 schrittweise abzubauen und die Emissionen dadurch um mindestens zwei Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zu reduzieren.

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden Budgetplanungen im Anschluss an die Regierungsbildung 2024 und den wirtschaftlichen Herausforderungen der nächsten Jahre, scheint die aktuelle Situation ein passender Zeitpunkt, öffentliche Ausgaben zu reformieren – besonders jene, die nicht nur das Budget belasten, sondern gleichzeitig negative Folgen für Klima und Umwelt mit sich bringen (angelehnt an: IHS, 2024; WIFO, 2024). Aus diesem Grund geht KONTEXT in dieser Analyse-Reihe folgender Frage nach:

Wie können klimaschädliche Subventionen in der kommenden Legislaturperiode abgeschafft oder reformiert werden?

Die vorliegende Analyse ist der dritte Teil der Analyse-Reihe, die einige der klimaschädlichen Subventionen mit besonders großer Budgetrelevanz untersucht, welche in Österreich abgeändert werden können.

¹ Die EU-Vorgabe der Emissionsreduktion von 48 Prozent bezieht sich auf alle Sektoren, die nicht dem Emissionshandel (EU ETS 1) unterliegen.

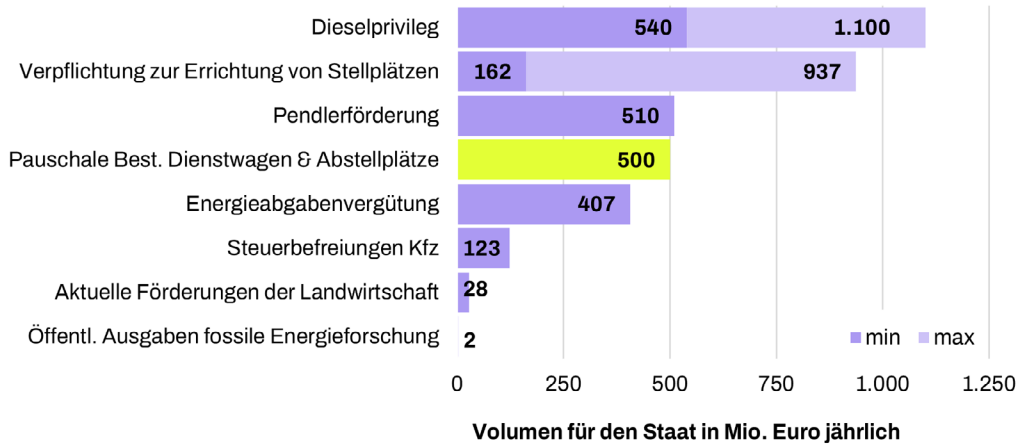


Bis dato gibt es keine einheitliche Definition klimaschädlicher Subventionen. Auch international unterscheiden sich sowohl die Begriffsdefinitionen als auch die Berichtspflichten und die Datenverfügbarkeit. Die „Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich“ des Wirtschaftsforschungsinstituts (WIFO) sieht jedoch, angelehnt an die Definition des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), öffentliche Anreize und Förderungen, deren „Effekte den Klima- und Energiezielen aktiv entgegenwirken, Treibhausgas-Emissionen erhöhen und den Anteil erneuerbarer Energien am Endverbrauch verringern oder die Energieeffizienz reduzieren“, als potenziell klimaschädlich.

Da die WIFO-Studie zum aktuellen Zeitpunkt die umfangreichste Auflistung und vor allem auch eine Quantifizierung der klimaschädlichen Subventionen in Österreich bietet, ist sie die Basis für die vorliegende Analyse. Zusätzlich wurden zur Erstellung dieser Analyse eine breite Literaturrecherche und fünf qualitative Interviews mit gezielt ausgewählten Expert:innen aus dem Verkehrs-, Wissenschafts- und Verwaltungsbereich durchgeführt. Eine fachliche Einordnung zu notwendigen Abgrenzungen des Subventionsbegriffs findet sich im Kapitel „Hintergrund“ im [ersten \[KON\]KRET](#) dieser Analyse-Serie, zusammen mit dem Methoden-Kapitel, sowie einem Literaturüberblick.

Grafik 1 zeigt jene 8 von 22 klimaschädlichen Subventionen nach Kletzan-Slamanig et al. (2022), die über nationale Gesetze reformiert werden können (dafür also keine EU-Regelungen oder internationale Abkommen benötigen) und gleichzeitig aufgrund zureichender Datenqualität monetär quantifiziert werden konnten. Die Liste aller Subventionen findet sich im Appendix.

Klimaschädliche Subventionen: Reformpotenzial in Österreich



Anmerkung: Die Liste klimakontraproduktiver Förderungen und Anreize unterliegt der Definition nach Kletzan-Slamanig et al. (2022). Die Grafik zeigt jene Subventionen mit nationaler Abänderungskompetenz, die in der Studie quantifiziert wurden. Volumen sind steuerliche Mindereinnahmen, tatsächliche Ausgaben oder volkswirtschaftliche Kosten.

Quelle: Kletzan-Slamanig et al. (2022)

Grafik 1

Kletzan-Slamanig et al. (2022) schätzen das Volumen klimaschädlicher Förderungen und Anreize in Österreich auf 4,1 bis 5,7 Milliarden Euro jährlich, wovon mehr als 60 Prozent den Verkehrssektor betreffen. Dieser Sektor ist eine zentrale Herausforderung für die Klimapolitik, da er seit 1990 als einziger Bereich keine Reduktion, sondern einen Anstieg der Emissionen – um rund 50 Prozent – verzeichnet hat (UBA, 2024a). Die Hauptursachen hierfür liegen im steigenden Verkehrsaufkommen durch einen Fokus auf motorisierten Individualverkehr und an fehlenden Maßnahmen zur effektiven Transformation des Verkehrsbereichs.

Die erste Analyse dieser Reihe ([KON]KRET #1) zeigt, wie das Pendlerpauschale ökologisiert werden kann. Die zweite Analyse ([KON]KRET #2) widmet sich der steuerlichen Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin, also dem Dieselprotektionismus bzw. dem „Dieselprivileg“, und dem

damit einhergehenden Anstieg verkehrsbedingter Emissionen.

Im Zentrum der vorliegenden Analyse steht die Besteuerung und Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstwägen („Dienstwagenprivileg“) und die notwendige Reform. In allen Analysen werden die ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen dieser klimaschädlichen Subventionen und konkrete Lösungswege herausgearbeitet. Wichtig bleibt hier zu erwähnen, dass viele klimaschädliche Subventionen nicht isoliert betrachtet werden können, sondern in ein Gesamtsystem eingebettet sind. Dennoch ist es für informierte politische Entscheidungen notwendig, pro Maßnahme verschiedene Lösungsansätze aufzuzeigen und detailliert zu diskutieren, um die jeweils bestmöglichen Optionen zur Reform oder Abschaffung herauszuarbeiten.

2. **Dienstwagenprivileg: Status Quo**

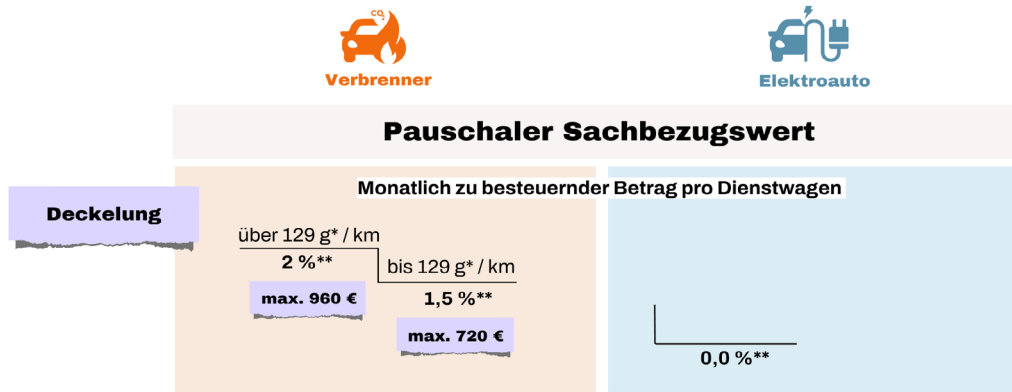
Unternehmen bzw. Arbeitgeber:innen haben die Möglichkeit, ihren Angestellten Dienstwägen zur Verfügung zu stellen. In Österreich und vielen anderen Ländern können diese jedoch nicht nur für berufliche Zwecke, sondern auch für private Fahrten genutzt werden. Dabei kann ein finanzieller Vorteil für die Bezieher:innen dieser Leistung entstehen, da die Kosten der privaten Nutzung des Dienstwagens häufig geringer sind als die Kosten eines privat gekauften und genutzten PKW. Werden die Kosten für die private Nutzung von Dienstwägen also unterschätzt, ist die Steuerbemessungsgrundlage auch dementsprechend geringer als sie sein sollte. So entstehen für den Staat Mindereinnahmen gegenüber einer adäquaten Berechnung der Leistung. Dies führt zu einem Anreiz für den Besitz von Dienstwägen und deren übermäßige private Nutzung. Aus diesem Grund wird die private Nutzung von Dienstwägen häufig als klimaschädliche Subvention diskutiert (Beermann et al., 2020; Kletzan-Slamanig et al., 2022; OECD, 2014).

In Österreich wird ein Dienstwagen, der privat genutzt wird, als sogenannter Sachbezug (auch Sachleistung) verbucht. Der Sachbezug bzw. die freie Verfügbarkeit über den PKW kann als eine Form der Entlohnung betrachtet werden, die zusätzlich zum regulären Bruttolohn gewährt wird. Deshalb muss der Sachbezug auch der Einkommenssteuer unterliegen. Aus diesem Grund wird bei Erhalt eines privat nutzbaren Dienstwagens monatlich ein Aufschlag zur Bemessungsgrundlage für Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträge hinzugerechnet. So erhöht sich die zu bezahlende Steuer für Bezieher:innen, als auch die Lohnnebenkosten für Arbeitgeber:innen. Die Höhe des Aufschlags bzw. Sachbezugs sollte dabei dem Preis des Produktes (in diesem Fall den monatlichen Kosten des PKW) entsprechen und den finanziellen Vorteil durch die Privatnutzung ausgleichen (BMF, 2024b; Wirtschaftskammer Österreich, 2024b).

Der Sachbezugswert von privat nutzbaren Dienstwägen beträgt in der derzeitigen Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs in der Regel **2 Prozent der tatsächlichen Anschaffungskosten** des PKW pro Monat. Maximal ist der monatliche Betrag jedoch mit 960 Euro gedeckelt, was einem PKW mit einem Kaufwert von 48.000 Euro entspricht. Für emissionsärmere Autos, deren CO₂-Emissionswert unter einer festgelegten Grenze liegt, beträgt der Sachbezugswert seit dem Jahr 2016 **1,5 Prozent der Anschaffungskosten** und maximal 720 Euro (ebenfalls Kaufwert von 48.000 Euro). Dieser Grenzwert hängt vom jeweiligen Datum der Erstzulassung des PKW ab und wird von Jahr zu Jahr geringer. Im Jahr 2024 lag der Grenzwert der CO₂-Emissionen bei 129 Gramm pro Kilometer. Für Fahrzeuge ohne direkte CO₂-Emissionen (E-Autos, E-Fahrräder, etc.) **liegt der Sachbezugswert bei Null**. Das E-Fahrzeug kann also von dem/der Arbeitnehmer:in ohne zusätzlich anfallende Einkommenssteuern und Abgaben genutzt werden.

In der derzeitigen Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs wird der Sachbezug außerdem nur auf die Anschaffungskosten des PKW bezogen. Zusätzliche variable Kosten (Tank-, Reparatur- und Instandhaltungskosten) werden nicht zum Sachbezug gerechnet. So werden auch die variablen Kosten, die für Privatfahrten anfallen, nicht als Einkommen für Arbeitnehmer:innen versteuert. Dazu zählt auch das unentgeltliche Aufladen von E-Autos (BMF, 2024b). Gleichzeitig werden variable Kosten meist von den Arbeitgeber:innen übernommen, was einen weiteren finanziellen Vorteil für den/die Dienstwagenbesitzer:in darstellt (VCÖ, 2022). Die Höhe des Sachbezugswerts wird somit rein durch die Höhe der Anschaffungskosten und dem CO₂-Emissionswert bestimmt. Die Größe oder der Energie- bzw. Stromverbrauch des PKW spielen keine Rolle.

Dienstwagenprivileg: Status Quo



* Gramm CO₂
 ** Prozent des Anschaffungswerts



Lesebeispiel: Bei einem CO₂-armen Verbrenner mit einem Anschaffungswert von 37.000 Euro beträgt der Sachbezugswert 37.000 x 1,5% = 555 Euro pro Monat. Bei einem Einkommen von 3.418 brutto pro Monat entspricht das tatsächlichen Kosten von 262 Euro. Die Kosten für die Arbeitnehmerin sind unabhängig davon, wie viel die Dienstwagen-Besitzerin fährt und wer für die Tankkosten aufkommt.

Anmerkung: Eigene Darstellung

Grafik 2

Wird ein Dienstwagen verhältnismäßig wenig für private Fahrten genutzt, beträgt der Sachbezugswert nur die Hälfte der angeführten Werte - also 1 Prozent bzw. 0,75 Prozent für CO₂-arme Fahrzeuge. Als Grenze gelten hier 6.000 Kilometer im Jahr bzw. 500 Kilometer im Monat. Für die Reduktion des Sachbezugswerts müssen die Privatfahrten in einem Fahrtenbuch protokolliert und vorgewiesen werden können. Für jene Fälle, wo der Firmen-PKW nur äußerst selten privat genutzt wird, kann ein kilometerabhängiger Sachbezug angesetzt werden. Die Beträge pro Kilometer liegen hier bei 0,67 Euro bzw. 0,5 Euro für schadstoffarme PKW. Für Arbeitnehmer:innen macht das nur dann Sinn, wenn so wenig privat gefahren wird, dass auch bei einer Halbierung des pauschalen Sachbezugswerts die Kosten für die Privatfahrten überschätzt werden (Wirtschaftskammer Österreich, 2024b).

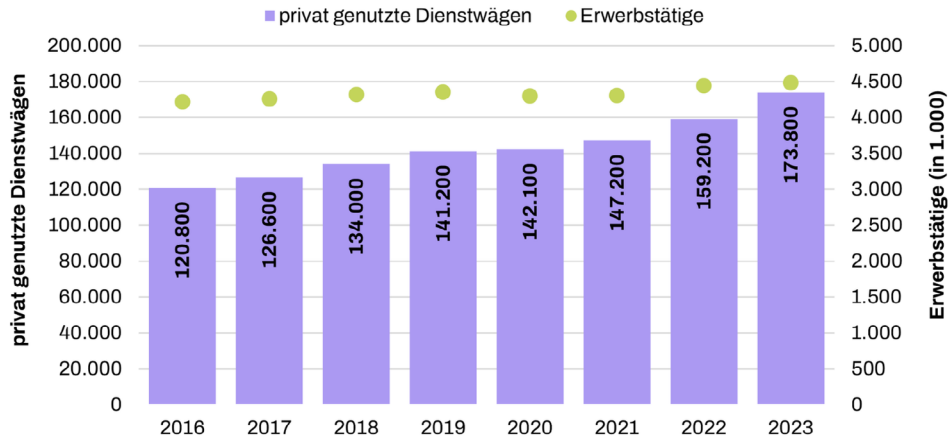
Derzeit werden zwei Drittel der Neuwägen auf Firmen, juristische Personen und Gebietskörperschaften zugelassen. Für das Jahr 2023 entspricht das etwa 159.000 von rund 239.000 neu zugelassenen PKW (Statistik Austria, 2024a, 2024b).

Die Tendenz ist dabei steigend: Der Anteil lag 2010 bei nur 52% und hat sich seither kontinuierlich erhöht (VCÖ, 2020). Ein erheblicher Teil der auf Firmen zugelassenen PKW wird auch privat verwendet. In Österreich gab es im Jahr 2023 etwa 174.000 Personen, die laut Lohnzettel einen Firmenwagen für private Zwecke nutzen. Im Jahr 2016 waren es nur rund 121.000 Personen. Das entspricht einem Plus von 44 Prozent innerhalb von sechs Jahren, wie Grafik 2 verdeutlicht (BMF, 2022, 2024a; Statistik Austria, 2023).

Dienstwägen und damit das Dienstwagenprivileg spielen in Österreich also eine bedeutende Rolle dabei, wie viele und vor allem welche PKW in Umlauf gebracht werden. Besonders auffällig ist dabei außerdem, dass die Zahl der privat genutzten Dienstwägen prozentuell schneller steigt als

die Zahl der erwerbstätigen Österreicher:innen (siehe *Grafik 3*). Das Dienstwagenprivileg und die budgetäre Belastung durch die steuerlichen Mindereinnahmen, die damit einhergeht, weiten sich somit aus.

Anzahl privat genutzter Dienstwägen steigt stärker als die Zahl der Erwerbstätigen



Quelle: BMF (2022), BMF (2024a), Statistik Austria (2016-2023)

Grafik 3

3. Reformbedarf des Dienstwagenprivilegs

a) Sachbezugswerte sind im Durchschnitt geringer als der geldwerte Vorteil eines Dienstwagens

Die aktuellen Sachbezugswerte von 1,5 bzw. 2 Prozent liegen bei durchschnittlichem Fahrverhalten unter dem tatsächlichen geldwerten Vorteil, den Arbeitnehmer:innen aus der privaten Nutzung dieser Fahrzeuge ziehen. Der reale durchschnittliche geldwerte Vorteil eines Dienstwagens, der privat gefahren werden darf, liegt laut Abschätzung von OECD-Daten bei rund 2,4 Prozent der Anschaffungskosten pro Monat (Gansterer, 2015). Eine Mindestanforderung an eine sinnvolle Gestaltung wäre es, den Sachbezug an die Höhe des tatsächlichen geldwerten Vorteils anzupassen, sodass die Alternative, statt dem Dienstwagen eine entsprechende Gehaltserhöhung zu erhalten, zu einer äquivalenten Steuerlast führt.

Tabelle 1 zeigt den potenziellen geldwerten Vorteil anhand vier der zehn meistverkauften Firmenfahrzeuge in Österreich laut ALD Automotive (2024). Beispiel: Ein CO₂-armer Verbrenner der Skoda Octavia Reihe (Österreichs beliebtestes Firmenauto 2023) verursacht Anschaffungskosten für ein Unternehmen von 37.211 Euro. Er wird mit 1,5 Prozent des Anschaffungspreises monatlich versteuert, was einem Sachbezug von 558 Euro entspricht. Für eine Person mit einem Einkommen in Höhe des mittleren österreichischen Bruttogehalts beträgt die darauf zu zahlende Steuer in dieser Steuerklasse 264 Euro. Berechnet man die „Total Cost of Ownership“ (den Gesamtbetriebskosten der Nutzung des Autos inklusive Kraftstoff, Versicherung, Wertverlust und Wartung) für den privaten Kauf desselben PKW, ergeben sich bei 20.000 gefahrenen Kilometern und einer Nutzungsdauer von vier Jahren monatliche Kosten von rund 808 Euro². In diesem Fall ist der Sachbezug also zu gering angesetzt, was

zu einer effektiven Steuerbegünstigung von 105 Euro pro Monat bzw. 1.254 Euro im Jahr führt. Die Differenz zeigt einen deutlichen finanziellen Anreiz für die private Nutzung eines Dienstwagens, sowohl für Arbeitgeber:innen (in Form reduzierter Lohnnebenkosten) als auch für Arbeitnehmer:innen (durch geringere Einkommensteuer und Sozialversicherungsbeiträge). Bei 30.000 gefahrenen Kilometern im Jahr steigt der Steuervorteil bei demselben PKW auf etwa 157 Euro pro Monat an, da die variablen Kosten auch bei stärkerer Nutzung nicht berücksichtigt werden. Es gibt also einen großen Anreiz, das Auto privat mehr zu nutzen.

Am höchsten ist der geldwerte Vorteil bei E-Autos, deren Sachbezug gar nicht besteuert wird. *Tabelle 1* zeigt hier zwei Beispiele für ein E-Auto mittlerer und höherer Preisklassen. Bei einem E-Auto mit einem Anschaffungspreis für Firmen von rund 68.000 Euro beträgt der geldwerte Vorteil bzw. die entgangene Steuer rund 550 Euro pro Monat. Hier wird ebenso deutlich, dass die Steuerbegünstigung für teure E-Fahrzeuge besonders hoch ist.

Die exakte Summe der steuerlichen Mindereinnahmen durch das Dienstwagenprivileg ist schwer abzuschätzen. Zieht man den meistgekauften Firmenwagen (Skoda Octavia) mit einem Modell mittlerer Preisklasse und eine Person mit dem mittleren österreichischen Bruttojahreseinkommen als Beispiel zur Quantifizierung heran, läge die klimaschädliche Subvention durch das Dienstwagenprivileg für 173.800 Bezieher:innen bei durchschnittlich 20.000 privat gefahrenen Kilometern jährlich bei *218 Millionen Euro*. Beachtet man das Verhältnis von E-Autos zu Verbrennern innerhalb der zehn meistverkauften Dienstwagen (57:43) und zieht wieder die Beispiele in *Tabelle 1* als Annäherung heran, ergäben sich aufgrund der derzeitigen Steuerbefreiung von E-Autos steuerliche Mindereinnahmen von sogar *465 Millionen Euro pro Jahr*, *94 Millionen* davon für PKW mit fossilem Antrieb.

² Fahrleistung und Nutzungsdauer beruhen dabei auf Durchschnittsnennungen laut OECD (2014).

Tabelle 1: Subventionshöhe der privaten Nutzung von Dienstwägen anhand von vier Beispielen

	CO ₂ -intensiver Verbrenner	CO ₂ -armer Verbrenner	E-Auto	E-Auto
	VW Golf R-Line eTSI	Skoda Octavia Ambition	BMW iX3 Impressive	Skoda Enyaq 50 AT Loft
Anschaffungskosten inkl. NOVA	37.451€	37.211€	35.982€	67.761€
Österr. Median-Bruttoeinkommen	3.418€	3.418€	3.418€	3.418€
Sachbezug aktuell (0% - 1,5% - 2%)	749€	558€	0€	0€
Steuer auf Sachbezug aktuell	-345€	-264€	0€	0€
Subvention bei 20.000 gefahrenen Kilometern pro Jahr				
Total Cost of Ownership (TCOO)	735€	808€	669€	1.251€
Steuer auf Sachbezug laut TCOO	-377€	-369€	-312€	-548€
Subvention pro Monat	32€	105€	312€	548€
Subvention pro Jahr	390€	1.254€	3.744€	6.581€
Subvention bei 30.000 gefahrenen Kilometern pro Jahr				
Total Cost of Ownership (TCOO)	872€	938€	792€	1.432€
Steuer auf Sachbezug laut TCOO	-433€	-421€	-362€	-622€
Subvention pro Monat	88€	157€	362€	622€
Subvention pro Jahr	1.055€	1.884€	4.344€	7.460€

Anmerkungen: Die vier Dienstwägen sind unter den Top 10 Firmenwägen im Jahr 2023, die genauen Modelle wurden nach ähnlicher Preisklasse ausgesucht. Die Anschaffungskosten für Unternehmen berücksichtigen einen 10%-Rabatt auf den Listpreis (= durchschnittliche Vergünstigungen beim Dienstwagenkauf für Unternehmen laut OECD (2014)). Die Total Cost of Ownership repräsentieren die Gesamtkosten für private Autobesitzer:innen pro Monat über einen Nutzungszeitraum von 4 Jahren (= durchschnittliche Nutzungsdauer von Dienstwägen laut OECD (2014)). Diese inkludieren: Wertverlust, Kraftstoffkosten, Wartungskosten, Versicherungskosten, möglichen Wiederverkaufswert nach 4 Jahren laut ÖAMTC-Autothek Online-Rechner. Die Steuer bezieht sich auf das Einkommen in Höhe des österr. Medians von ganzjährig Vollzeit unselbständig Beschäftigten im Jahr 2023 und den Steuersätzen ab 2025. Die Subvention berechnet sich aus der Differenz der aktuellen Steuerhöhe („Steuer auf Sachbezug aktuell“) und der tatsächlich adäquaten Steuerhöhe („Steuer auf Sachbezug laut TCOO“). Zahlen können Rundungsdifferenzen beinhalten.

Quelle: ÖAMTC-Autothek (2024); BMF Brutto-Netto-Rechner (2024); Statistik Austria (2024); eigene Berechnung.

b) Pauschalierung des Sachbezugs begünstigt hohe Privatnutzung

Der pauschale Sachbezugswert schafft einen Anreizeffekt, der eine hohe Fahrleistung finanziell begünstigt. Die aktuelle Regelung in Österreich, durch die monatlich ein fixer Prozentsatz des Anschaffungspreises versteuert wird, lässt die tatsächlich gefahrenen Kilometer völlig unberücksichtigt. Neben den Verschleißkosten, die stets vom Unternehmen getragen werden, übernimmt dieses in der Regel auch die Ausgaben für Service- und Reparaturarbeiten sowie Kraftstoffkosten (VCO, n.d.). Damit entstehen für Besitzer:innen von Dienstwägen dieselben Kosten, egal ob 6.001 km (knapp über dem Grenzwert für die Halbierung des Sachbezugswerts) oder 30.000 km im Jahr gefahren werden, wie *Tabelle 1* bereits verdeutlicht. Eine intensive Privatnutzung ist dadurch besonders attraktiv. Da jeder zusätzliche Kilometer mit dem Dienstwagen keine Kosten mit sich bringt, fehlt der Anreiz, alternative Mobilitätsformen zu nutzen (solange diese nicht ebenfalls keine Grenzkosten haben). Somit schafft der pauschale Sachbezug Anreize für Klima- und Umweltbelastung, selbst wenn der Betrag den durchschnittlichen Kosten entspricht, da die Grenzkosten für das Zurücklegen zusätzlicher Kilometer und damit für die Emissionen null sind (OECD, 2014).

Neben dem klimakontraproduktiven Anreiz weist die Pauschalierung auch verfassungsrechtliche Lücken auf. Laut Verfassungsrecht (VfGH 14. 3. 2012, V 113/11) ist eine Pauschalierung nur dann zulässig, wenn sie für eine wirtschaftlich homogene Gruppe gilt und für die Mehrheit der Fälle realistische Ergebnisse liefert. Bei der Sachbezugsregelung für Firmenwägen ist diese Homogenität allein durch die unterschiedlichen Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht gegeben. Arbeitnehmer:innen, die einen Dienstwagen aufgrund längerer Arbeitswege intensiver nutzen,

profitieren unverhältnismäßig im Vergleich zu Arbeitnehmer:innen mit kurzen Wegen, was zu einer ungleichen Verteilung der steuerlichen Vorteile führt (Gansterer, 2015).

c) Deckelung des Sachbezugswerts bevorzugt teure Fahrzeuge

Die derzeitige Deckelung des maximalen Sachbezugswerts führt zu einer systematischen Bevorzugung teurer Dienstwägen. Der geldwerte Vorteil eines Dienstwagens wird steuerlich nicht weiter erhöht, sobald ein monatlicher Sachbezugswert von 960 Euro (bei einem Emissionswert ab 130g CO₂/km) oder 720 Euro (bei einem Emissionswert bis 129g CO₂/km) erreicht ist. Diese Beträge entsprechen Fahrzeugen mit einem Anschaffungspreis von etwa 48.000 Euro (inklusive Steuern und Abgaben). Das bedeutet, dass Fahrzeuge mit einem Anschaffungspreis von 48.000 Euro den gleichen Sachbezugswert haben wie jene, die viel teurer sind, obwohl der geldwerte Vorteil bei teureren Fahrzeugen deutlich höher läge. Je höher der Anschaffungspreis, desto größer ist somit der steuerliche Vorteil im Verhältnis zu den realen Nutzungskosten. Dies führt zu einer überproportionalen Bevorzugung von besonders teuren, und dadurch meist großen und schweren PKW. Das bestätigen auch Daten auf Anfrage der Statistik Austria: PKW, die im Jahr 2023 auf Firmen, juristische Personen oder Gebietskörperschaften neu zugelassen wurden, waren im Schnitt größer als jene, die auf Privatpersonen laufen³. Eine Studie von Transport and Environment (2024) zeigt zudem, dass Unternehmen deutlich häufiger besonders schwere Fahrzeuge registrieren lassen. Während bei Privatpersonen 15 Prozent der Zulassungen auf SUVs oder Fahrzeuge der Klassen D, E, F und G entfallen, liegt dieser Anteil bei betrieblichen Zulassungen mit 28 Prozent um 13 Prozentpunkte höher.

³ Verglichen wurde die Spurweite in Millimeter.

Zusätzlich wurden die Sachbezugsgrenzen seit der Steuerreform 2016 nicht valorisiert. Die Belastung für das österreichische Budget durch die entgangenen Steuereinnahmen wird also immer höher. Mit Oktober 2024 liegt der Verbraucherpreisindex der Kategorie „Kauf von neuen Kraftfahrzeugen“ bei 34,8 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015. Das entspräche einer Erhöhung der Deckelung auf Sachbezugswerte von 971 Euro für CO₂-arme bzw. 1.294 Euro für CO₂-intensive Verbrenner bzw. einen Kaufpreis von **64.700 Euro** (Statistik Austria, 2024c).

d) Sachbezugsbefreiung für Elektroautos unabhängig von Größe und Energieeffizienz

Eine Begünstigung von E-Mobilität gegenüber Verbrennern ist ein wichtiger Schritt, um den Verkehrssektor bzw. den Individualverkehr zu dekarbonisieren. Verschiedene Studien zeigen, dass steuerliche Vorteile den Verkauf und den Marktanteil von E-Autos steigern können (Azarafshar & Vermeulen, 2020; Jenn et al., 2018; Xue et al., 2021). Die gegenwärtige Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge gilt jedoch unabhängig von deren Größe, Energieverbrauch oder Effizienz. Diese undifferenzierte Regelung begünstigt energieintensive, große Elektro-SUVs steuerlich genauso wie kleine, besonders effiziente Elektroautos. Da die Herstellung und Nutzung von großen und schweren Elektrofahrzeugen einen größeren

Ressourcenverbrauch und höhere Umweltbelastung verursachen, ist diese pauschale Befreiung ökologisch nicht zielführend. Zusätzlich reduziert ein Sachbezug von 0% den Anreiz, auf ressourcenschonendere und platzsparende öffentliche Verkehrsmittel oder aktive Mobilität umzusteigen.

e) Das Dienstwagenprivileg hindert eine Mobilitätswende

Durch die genannten Einschränkungen der aktuellen Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs haben Firmen einen starken Anreiz, Dienstwagen in Umlauf zu bringen. Das zeigt sich auch in Zahlen der Statistik Austria: Zwei Drittel der Neuzulassungen laufen auf Firmen, Gebietskörperschaften oder juristische Personen (Statistik Austria, 2024b). Europaweit sind es ähnlich viele (6 von 10). Aufgrund der erhöhten Fahrleistung von Dienstwagen sind Firmenwagen in der EU für 74 Prozent der CO₂-Emissionen von neu zugelassenen Fahrzeugen verantwortlich (Transport & Environment, 2024). Die Begünstigung der Benutzung von Dienstwagen in und außerhalb der Arbeit erhöht somit den PKW-Bestand, begünstigt eine hohe Fahrleistung und steht somit einer langfristig nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilitätswende im Wege.

4. Lösungsoptionen

Erhöhung des pauschalen Sachbezugs: Das Umweltbundesamt (2024b) schlägt in seinem Maßnahmenbericht zur Mobilitätswende vor, die Ermäßigung von Dienstwägen mit niedrigem CO₂-Emissionswert abzuschaffen, um einen noch stärkeren Anreiz für Elektroautos zu schaffen. Alle fossilen Dienstwägen würden damit gleich besteuert werden. Zusätzlich soll der pauschale Prozentsatz von 2 Prozent auf 2,4 Prozent steigen, um den durchschnittlichen geldwerten Vorteil akkurater zu reflektieren. Ein anderer Vorschlag, vorgelegt vom Bundesministerium für Finanzen, setzt die Grenze für die Ermäßigung auf 100 g/km herab und sieht eine Erhöhung des Sachbezugs für andere Dienstwägen auf 3 Prozent vor (UBA, n.d.).

Berücksichtigung der privat gefahrenen Kilometer: Der VCÖ sowie das WIFO schlagen vor, statt einem höheren pauschalen Sachbezug den Gehaltsvorteil entsprechend der privat gefahrenen Kilometer zu besteuern (Kletzan-Slamanig et al., 2022; VCÖ, n.d.). Einige OECD-Länder haben ergänzend zum pauschalen Sachbezug ein kilometerbasiertes System eingeführt, bei dem die Steuerlast mit zunehmender Nutzung ansteigt. In Kanada und Finnland beispielsweise werden zusätzlich zum pauschalen Sachbezug (welcher 2 Prozent in Kanada und 1,5 Prozent in Finnland beträgt) 19 Cent pro gefahrene Kilometer berechnet (Canada Revenue Agency, 2024; Finnish Tax Administration, 2024). In Finnland verringert sich dieser Kilometerbetrag um 8 Cent, wenn die Kraftstoffkosten von Arbeitnehmer:innen übernommen werden. Damit ist der Sachbezug näher am tatsächlichen geldwerten Vorteil als bei reinen Pauschalierungen, denn bei einem pauschalen Betrag werden hohe Fahrleistungen immer gegenüber geringeren Fahrleistungen bevorzugt. Die Einführung eines kilometerabhängigen Betrags würde so Anreiz zur Reduktion von gefahrenen Kilometern bieten und externe Kosten von Dienstwägen besser abbilden. Ein gängiges

Argument dagegen war lange Zeit die Voraussetzung eines Fahrtenbuchs und der, mit der Dokumentation verbundene, bürokratische Aufwand. Mittlerweise gibt es jedoch zahlreiche Angebote für digitale Fahrtenbücher, die mit einer Smartphone-App, einem Fahrzeug-Stecker oder einem Navigationssystem automatisch die gefahrenen Strecken aufzeichnen können (finanz.at, 2022).

Deckelung des Sachbezugs abschaffen: Expert:innen in den von KONTEXT durchgeführten Interviews sowie der VCÖ, sehen die Abschaffung der Deckelung des Sachbezugs, welche teure Fahrzeuge steuerlich begünstigt, als notwendig an (VCÖ, 2014). Laut OECD (2014) hat kein anderes OECD-Land eine vergleichbare Obergrenze wie Österreich. Die Abschaffung dieser Regelung würde die Steuerlast direkt an die tatsächlichen Anschaffungskosten koppeln und dadurch die Bevorteilung von Luxusfahrzeugen beenden.

Differenzierung bei Elektroautos: Zusätzlich zur Anpassung der Besteuerung fossiler Dienstwägen, schlägt der VCÖ vor, auch für Elektroautos neue Vorgaben einzuführen. Da besonders große und schwere Modelle einen deutlich höheren Stromverbrauch haben, könnte eine differenzierte Regelung einen wichtigen Beitrag leisten, um effiziente und kleinere E-Autos gegenüber großen E-SUVs zu bevorzugen (VCÖ, 2023). In den meisten Ländern sind Elektrofahrzeuge nicht vollständig von der Sachbezugsbesteuerung befreit, sondern erhalten bestimmte, teils abgestufte Vergünstigungen. Finnland reduziert den kilometerabhängigen Steuerbetrag um 8 Cent pro Kilometer, während Norwegen den Sachbezug um 50 % senkt (Finnish Tax Administration, 2024; OECD, 2014). In Deutschland hängt die Begünstigung vom Listenpreis ab: Für E-Fahrzeuge mit einem Preis von unter 95.000 Euro beträgt der Sachbezug ein Viertel des Sachbezugs von fossilen Dienstwägen, bei teureren Modellen die Hälfte (ADAC, 2024; Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 2024).

Neben dem Anschaffungspreis kann auch eine Abstufung nach Stromverbrauch stattfinden, um die Förderung an den Effizienz zu binden.

Mobilitätsbudget mit Carsharing anstatt individueller Dienstwägen: Der VCÖ (2022) plädiert dafür, das gesamte Dienstwagenprivileg zum Mobilitätsbudget weiterzuentwickeln. Bei einem Mobilitätsbudget handelt es sich um einen festgelegten Betrag, den Arbeitgeber:innen Arbeitnehmer:innen für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung stellen, um Mobilitätsdienstleistungen zu bezahlen. Die Arbeitnehmer:innen können dabei aus einem vorher festgelegten Portfolio von Verkehrsmitteln wählen. Ziel des Mobilitätsbudgets ist es, einen Wandel hin zu multimodalem und klimafreundlicheren Mobilitätsverhalten zu bewirken (Schlegel & Stopka, 2022).

Grundsätzlich ist es Unternehmen selbst überlassen, ob sie ihren Arbeitnehmer:innen klassische Dienstwägen oder Mobilitätsbudgets anbieten, zweiteres wird jedoch steuerlich weniger bevorzugt. Beispielsweise ist E-Carsharing nur bis zu einem Betrag von 200 Euro pro Jahr sachbezugsbefreit, während für E-Dienstwägen keine Obergrenze für die Steuerbefreiung besteht (BMF, 2024b). Eine steuerliche Begünstigung von Mobilitätsbudgets anstelle von fossilen Dienstwägen könnte jedoch den Wandel hin zu nachhaltigeren Mobilitätslösungen fördern.

In Belgien wird beispielsweise das „federal mobility budget“ angeboten. Damit bekommen Arbeitnehmer:innen die Möglichkeit ihre Dienstwägen bzw. das Angebot eines Dienstwagens für ein klimafreundliches Mobilitätsbudget in der Höhe der „Total Cost of Ownership“ pro Jahr einzutauschen. Dabei können Arbeitnehmer:innen zwischen klimafreundlichen Alternativen wie einem (E-)Fahrrad, einem Jahresticket für öffentliche Verkehrsmittel oder einem E-Carsharing Angebot wählen, die steuerfrei zur Verfügung gestellt werden. Der Restbetrag kann dann steuerbegünstigt für Wohnungskosten oder als Gehalt ausgezahlt werden (KPMG, 2023).

In Deutschland wurde ein Konzept entwickelt, um Mobilitätsbudgets einfacher zu besteuern und attraktiver zu gestalten. Unternehmen können ein Mobilitätsbudget von bis zu 2.400 Euro pro Jahr mit einer pauschalen Lohnsteuer von 25 % versteuern, während Arbeitnehmer:innen keine zusätzlichen Steuern zahlen müssten (Deutscher Bundestag, 2024). Der Vorschlag fand jedoch keine Zustimmung im Bundestag und stieß auch bei Umweltorganisationen auf Kritik. Diese bemängelten die fehlende ökologische Ausrichtung des Entwurfs und forderten die Verwendung des Mobilitätsbudget ausschließlich für emissionsfreie Fahrzeuge und nur als Alternative zu einem Dienstwagen (Tartler, 2024).

4.1. So geht die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs

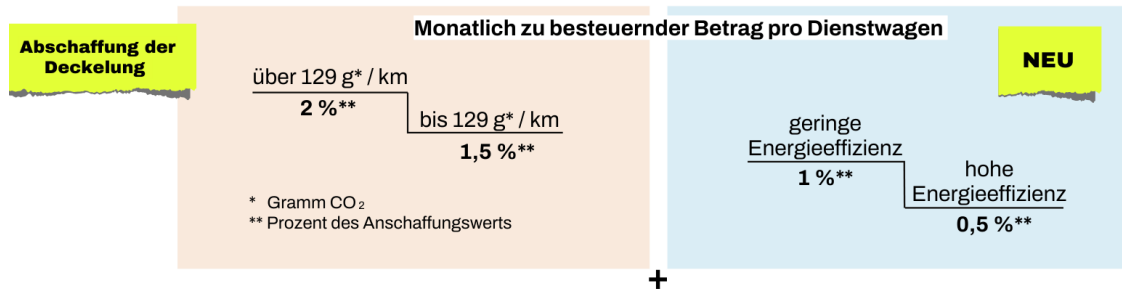
Da das Dienstwagenprivileg in Österreich Steuervorteile für Unternehmen und Arbeitnehmer:innen schafft, die höhere Fahrleistung und größere sowie schwerere Fahrzeuge bevorteilt und auch Verbrenner begünstigt, ist eine Umbau der Be-

steuerung sinnvoll. Um den Sachbezug an den tatsächlichen geldwerten Vorteil anzupassen, sowie den Energieverbrauch und die Intensität der privaten Nutzung zu berücksichtigen, sind folgende Änderungen notwendig:

So geht die Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs



1. Anpassung des pauschalen Sachbezugswerts



2. Einführung einer kilometerabhängigen Abgabe

NEU	Zu besternder Betrag pro Kilometer	
	Unternehmen zahlt Kraftstoff/Strom	15 Cent / km
Arbeitnehmer:in zahlt Kraftstoff/Strom	7 Cent / km	3,5 Cent / km

+ Zusätzlich: Steuerbegünstigung für Mobilitätsbudgets

NEU
Mobilitätsbudget für öffentliche und emissionsfreie Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad, Öffi-Ticket, E-Carsharing) bis zu 2.400 Euro pro Jahr ist steuerfrei

i **Lesebeispiel:** Bei einem CO₂-armen Verbrenner mit einem Anschaffungswert von 37.000 Euro beträgt der Sachbezugswert $37.000 \times 1,5\% = 555$ Euro pro Monat bzw. 6.660 Euro pro Jahr. Die Dienstwagen-Besitzerin fährt damit 20.000 Kilometer pro Jahr privat, die Tankkosten dafür werden aber vom Arbeitgeber übernommen. Der kilometerabhängige Sachbezugswert beträgt deshalb $20.000 \times 0,15$ Euro = 3.000 Euro. Insgesamt zahlt die Bezieherin im Gesamtjahr der Nutzung somit Einkommenssteuer auf einen Betrag von $6.660 + 3.000 = 9.660$ Euro pro Jahr bzw. 805 Euro pro Monat. Bei einem Einkommen von 3.418 brutto pro Monat entspricht das tatsächlichen Kosten von 367 Euro.

Anmerkung: Eigene Darstellung

Grafik 4

1. Anpassung des pauschalen Sachbezugswerts & Abschaffung der Deckelung

Die Pauschale für fossile Dienstwagen bleibt bei 2 Prozent bzw. 1,5 Prozent für CO₂-arme PKW unter 129g/km. Dieser Grenzwert sollte im Sinne der [EU-Verordnung 2023/851](#) bis 2050 auf 0g/km sinken und somit jährlich stärkere Anreize setzen, von fossilen PKWs abzukommen. Für Elektroautos wird ein gestaffelter Ansatz vorgeschlagen: Fahrzeuge mit hoher Energieeffizienz unterliegen einem Steuersatz von 0,5 Prozent, während für weniger effiziente Modelle ein Satz von 1 Prozent gilt. Die [EU-Verordnung 2017/1369](#) definiert Grenzwerte für die Energieeffizienz bestimmter Geräte, umfasst jedoch derzeit keine Regelungen für Fahrzeuge. Ein ähnliches Modell wie in der Schweiz, bei dem Autos nach Energieklassen eingeteilt werden, könnte als Grundlage für den Reformvorschlag dienen (Schweizer Bundesamt für Energie, 2024). Solange entsprechende Grenzwerte für Fahrzeuge noch nicht festgelegt sind, könnte eine Anschaffungskosten-Grenze von 40.000 Euro herangezogen werden, wie sie bereits für Vorsteuerabzüge verwendet wird (Wirtschaftskammer Österreich, 2024a).

Zudem entfällt die bisherige Deckelung, um die Steuer an den tatsächlichen Anschaffungspreis zu koppeln und eine unverhältnismäßige Bevorzugung teurer Fahrzeuge zu vermeiden.

2. Einführung einer kilometerabhängigen Abgabe

Die zusätzliche kilometerabhängige Abgabe ergänzt die Pauschalbesteuerung, indem sie die tatsächliche Nutzung der Fahrzeuge berücksichtigt. Die vorgeschlagenen 15 Cent pro Kilometer bei fossilen PKW und 7,5 Cent bei Elektroautos basieren darauf, dass diese Sätze in Kombination mit dem pauschalen Sachbezugswert von

1,5 Prozent den „Total Cost of Ownership“ des beliebtesten Dienstwagens (Škoda Octavia) abbilden. Dadurch entsteht weder eine steuerliche Subvention noch eine zusätzliche Belastung. Die niedrigeren Sätze für Elektroautos reflektieren deren geringeren Energieverbrauch und Umweltbelastung. Bei Fahrzeugen, deren Kraftstoffkosten von den Arbeitnehmer:innen selbst getragen werden, reduzieren sich die Sätze auf 7 Cent (fossile PKW) bzw. 3,5 Cent (Elektroautos).

Steuerbegünstigung für Mobilitätsbudget

Zusätzlich wird ein steuerlich begünstigtes Mobilitätsbudget eingeführt, das Arbeitnehmer:innen ermöglicht, emissionsfreie Alternativen wie öffentliche Verkehrsmittel, E-Carsharing oder Fahrräder zu nutzen. Mobilitätsbudgets für solche Verkehrsmittel bleiben bis zu einem Betrag von 2.400 Euro pro Jahr steuerfrei, sofern es sich um keine Gehaltsumwandlung handelt und das Budget zusätzlich zum regulären Gehalt gewährt wird⁴. Der Betrag von 2.400 Euro orientiert sich an einem ähnlichen Entwurf im deutschen Jahressteuergesetz und bietet genügend Flexibilität, um verschiedene Mobilitätsbedürfnisse abzudecken (Deutscher Bundestag, 2024). Da Elektroautos, Jobfahrräder und Jobtickets bereits in der aktuellen Steuerregelung steuerlich begünstigt oder befreit sind, würde die neue Regelung insbesondere den Zugang zu flexiblen und multimodalen Mobilitätslösungen wie E-Carsharing oder kombinierten Angeboten erleichtern und attraktiver gestalten (Arbeiterkammer, n.d.; Wirtschaftskammer Österreich, 2024b)

Kombination mit (ökologisiertem) Pendlerpauschale

In der aktuellen Regelung der Dienstwagenbesteuerung entfällt die Pendlerpauschale für Arbeitnehmer:innen, die einen Dienstwagen auch

⁴ Die Regelung entspricht der beim Jobticket: Eine Gehaltsumwandlung liegt vor, wenn das Mobilitätsbudget anstelle von steuerpflichtigem Arbeitslohn, kollektivvertraglichen Gehaltserhöhungen oder anderen Gehaltsbestandteilen gewährt wird. Steuerfreiheit ist nur gegeben, wenn das Budget zusätzlich zum vereinbarten Gehalt zur Verfügung gestellt wird.

privat nutzen können. Das bleibt beim vorgelegten Lösungsvorschlag erhalten. Bei der vorgeschlagenen Ökologisierung des Dienstwagenprivilegs könnte jedoch die kilometerabhängige Abgabe auf Arbeitswegen entfallen, sofern Anspruch auf das Pendlerpauschale besteht. So wären die Fahrten von Wohnort zu Arbeitsstätte für Pendler:innen abgegolten und eine bessere Vereinbarkeit mit den bestehenden Pendlerregelungen geschaffen.

Wird das Pendlerpauschale ebenfalls ökologisiert (siehe Vorschlag [\[KON\]KRET #1](#)), würde die kilometerabhängige Abgabe nur für jene Streckenanteile des Arbeitswegs entfallen, die nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Dies würde eine gezielte Entlastung sicherstellen und den ökologischen Ansatz der Reform unterstützen.

Ökologisch verantwortungsvoll

Das vorgeschlagene Modell beendet Steuerbegünstigungen für fossile Dienstwagen, indem es den geldwerten Vorteil adäquat besteuert. Indem der tatsächliche finanzielle Vorteil, den Arbeitnehmer:innen durch den Dienstwagen erhalten, besteuert wird, besteht keine Subvention bzw. Steuerbegünstigung der Privatnutzung von fossilen Dienstwagen. Würde statt einem Dienstwagen eine entsprechende Gehaltserhöhung gewährt, zahlten sowohl Arbeitnehmer:innen als auch Arbeitgeber:innen Steuern in derselben Höhe.

Elektroautos werden unter Berücksichtigung von Unterschieden in der Energieeffizienz weiterhin begünstigt. Da große, energieintensive Elektrofahrzeuge wie SUVs zwar emissionsfrei fahren, aber einen höheren Ressourcenverbrauch und größere Umweltkosten während der Produktion und Nutzung verursachen, sollte die Effizienz Berücksichtigung finden. Durch die Einführung einer differenzierten Behandlung nach Effizienz bzw. Preisklasse werden kleinere Elek-

trofahrzeuge attraktiver. Diese Maßnahme trägt nicht nur zur Senkung des Energieverbrauchs bei, sondern minimiert auch die ökologischen Folgekosten der Elektromobilität, wie etwa erhöhten Strombedarf aus nicht-erneuerbaren Quellen.

Die Abschaffung der Deckelung für Steuersätze fördert die Nutzung von kleineren, effizienteren Dienstwagen. Aktuell sind die Steuersätze für Fahrzeuge mit Anschaffungskosten über 48.000 Euro gedeckelt, wodurch hochpreisige, oft große und emissionsintensive Fahrzeuge wie Luxus-SUVs einen unverhältnismäßigen steuerlichen Vorteil genießen. Durch die Aufhebung der Deckelung werden die Steuersätze an die tatsächlichen Anschaffungskosten gekoppelt. Dies fördert die Nutzung von kleineren, effizienteren Dienstwagen.

Eine kilometerabhängige Besteuerung ermöglicht Lenkungswirkung. Die zweite Kostenkomponente, die proportional zur Fahrleistung (pro gefahrenen Kilometer) steigt, schafft finanzielle Anreize, Freizeitfahrten einzuschränken, kürzere Wege zu bevorzugen und auf alternative Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder oder Carsharing umzusteigen. Eine Quantifizierung der Lenkungswirkung ist schwierig.

Der Anreiz für ein Mobilitätsbudget kann die Nachfrage für Dienstwagen verringern. Wenn Arbeitnehmer:innen frei zwischen attraktiven Alternativen zu Dienstwagen wählen können, ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach privaten Dienstwagen sinkt. Eine belgische Studie zeigt, dass finanzielle Anreize in Form attraktiver Mobilitätsbudgets wirksam dazu beitragen können, die Nutzung emissionsarmer Alternativen zu fördern.

Die genauen CO₂-Einsparungen durch das vorgeschlagene Modell lassen sich nur schwer vorab quantifizieren, dürften jedoch mindestens vergleichbar mit den Einsparungen von Maßnahmen sein, die allein die pauschale Anhebung des

geldwerten Vorteils auf 2,4 % vorsehen. Laut dem Maßnahmenbericht des Umweltbundesamts führt diese Anpassung zu einer Reduktion von etwa 67.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Durch die zusätzliche Einführung von kilometerabhängiger Besteuerung und der stärkeren Förderung effizienter, emissionsfreier Alternativen könnten die tatsächlichen Einsparungen durch die vorgeschlagene Reform deutlich darüber liegen.

Ökonomisch vernünftig

Der Reformvorschlag hat das Potenzial, die Steuereinnahmen zu erhöhen. Die Abschaffung von Subventionen für fossile Dienstwagen erhöht die Steuerlast in diesem Bereich und kann zu höheren Einnahmen führen. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass fossile Dienstwagen weniger nachgefragt werden, was die staatlichen Einnahmen aus diesem Segment mindern würde. Die differenzierten Steuersätze für Elektroautos und die kilometerabhängige Besteuerung schaffen jedoch zusätzlich neue Einnahmequellen, wodurch für den Staatshaushalt insgesamt positive Effekte zu erwarten sind. Letztlich hängt die Entwicklung der Einnahmen davon ab, wie Unternehmen und Arbeitnehmer:innen die neuen Anreize nutzen.

Der Vorschlag reduziert Wettbewerbsverzerrungen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Dienstwagen. Derzeit profitieren private Fahrten mit dem Dienstwagen durch steuerliche Begünstigungen gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln, Carsharing oder aktiver Mobilität. Das vorgeschlagene Modell, insbesondere die kilometerabhängige Besteuerung, schafft einen Schritt in Richtung Kostenwahrheit und macht emissionsfreie Mobilitätsformen konkurrenzfähig.

Sozial gerecht

Das Modell reduziert indirekte soziale Benachteiligungen, die sich aus der steuerlichen Bevorzugung von Dienstwagen ergeben. Aktuell profitieren Arbeitnehmer:innen mit Zugang zu Dienstwagen von steuerlichen Vorteilen, die jene ohne Dienstwagen nicht haben. Besonders teure Firmenwagen, wie Luxusfahrzeuge oder große Elektro-SUVs, profitieren überproportional von der derzeitigen Regelung. Durch die Abschaffung der Deckelung und die differenzierte Besteuerung von energieintensiven Elektrofahrzeugen wird diese Ungleichheit abgebaut, und die steuerliche Bevorzugung unverhältnismäßig teurer Fahrzeuge endet. Zusätzlich entfällt durch die Einpreisung der variablen Kosten auch der steuerliche Vorteil von Dienstwagenbesitzer:innen gegenüber anderen Arbeitnehmer:innen.

Die Einführung eines Mobilitätsbudgets sorgt für eine gerechtere Verteilung der Vorteile.

Auch Arbeitnehmer:innen, die keinen Zugang zu einem Dienstwagen haben, können von Alternativen wie E-Carsharing, Öffi-Tickets oder Fahrrädern profitieren. Gleichzeitig entsteht keine Benachteiligung für jene, die private Autos nutzen. Dieses Modell verringert damit die Diskriminierung zwischen Verkehrsteilnehmer:innen und fördert fairere Bedingungen unabhängig von der individuellen Verkehrsmittelwahl.

Durch die kilometerabhängige Besteuerung wird die Fahrleistung fair abgerechnet. Arbeitnehmer:innen mit geringerer Fahrleistung zahlen weniger, während Vielfahrer:innen entsprechend ihrer intensiveren Nutzung einen höheren Beitrag leisten.

5. Fazit

Die Analyse zeigt, dass eine Reform des Dienstwagenprivilegs sowohl ökologisch als auch ökonomisch und sozial zielführend ist. Die Anpassung der Sachbezugswerte an den tatsächlichen geldwerten Vorteil bei fossilen PKW beendet die fossile Subvention. Die Einführung einer kilometerabhängigen Abgabe schafft zudem Anreize zur Reduktion der Fahrleistung und erhöht die Steuergerechtigkeit. Eine differenzierte Besteuerung von Elektroautos nach Energieeffizienz kann ressourcenschonende Fahrzeugmodelle gezielt fördern, während die Abschaffung der Deckelung des Sachbezugs die systematische Bevorzugung hochpreisiger Fahrzeuge beendet. Alle Maßnahmen gemeinsam führen zu staatlichen Mehreinnahmen. Durch die Abschaffung der Förderung fossiler Dienstwagen kann eine jährliche Reduktion von mindestens 67.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten erreicht werden (UBA, 2024b).

Die zusätzliche Einführung eines steuerlich begünstigten Mobilitätsbudgets bietet eine attraktive Möglichkeit, Beschäftigte zum Wechsel von individuellen Dienstwagen hin zu flexiblen und klimafreundlichen Alternativen wie öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern oder E-Carsharing zu motivieren. Gleichzeitig profitieren auch Beschäftigte davon, die zuvor keinen Zugang zu Dienstwagen hatten. So können Mobilitätsbudgets den Zugang zu multimodaler, emissionsfreier Mobilität erleichtern und damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Die vorgeschlagene Reform des Dienstwagenprivilegs ist ökologisch verantwortungsvoll, da sie emissionsarme und effiziente Mobilität fördert, ökonomisch sinnvoll durch die Abschaffung einer klimaschädlichen Subvention und adäquater Besteuerung von E-Autos und Fahrleistung und sozial gerecht, da sie mit Förderung eines niederschweligen Mobilitätsbudgets eine faire und nachhaltige Mobilitätsgestaltung unterstützt. Klar ist außerdem, dass nicht nur die Pendlerförderung, sondern auch die anderen national abänderbaren klimaschädlichen Subventionen mit einem Gesamtvolumen von 2,3 Milliarden Euro (s. Tabelle 3) in der kommenden Legislaturperiode reformiert oder abgeschafft werden sollten. Um Klimaneutralität zu erreichen und Strafzahlungen in der Höhe mehrerer Milliarden zu vermeiden, ist *jede* Maßnahme, die klimaschädliche Anreize bietet, umzugestalten. „Denn es macht keinen Sinn, Klimainvestitionen zu fördern, während klimaschädliche Anreize bestehen bleiben – das ist wie Bremsen und Gas geben gleichzeitig“ (Expert:innen-Interviews, 2024).

Literaturverzeichnis & Appendix

- ADAC. (2024). E-Auto als Firmenwagen: Geldwerter Vorteil und Ladekosten. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektroauto/elektroauto-firmenwagen-steuern/>
- ALD Automotive. (2024). OTS-Pressemeldung: Österreichs beliebteste Firmenfahrzeuge 2023. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20240131_OTS0019/oesterreichs-beliebteste-firmenfahrzeuge-2023
- Arbeiterkammer. (n.d.). Jobrad statt Firmenauto—So funktioniert's! https://ooe.arbeiterkammer.at/beratung/arbeitsrecht/Arbeitsvertrag/Alternative_zum_Firmenauto-_das_Jobrad.html
- Azarafshar, R., & Vermeulen, W. N. (2020). Electric vehicle incentive policies in Canadian provinces. *Energy Economics*, 91, 104902. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2020.104902>
- Beermann, A.-C., Fiedler, S., Meyer, M., Runkel, M., Schrems, I., & Zorzawy, F. (2020). Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus. Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet. Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft im Auftrag von Greenpeace. https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf
- BMF. (2022). Parlamentarische Anfrage Nr. 9618/J vom 31. Jänner 2022. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/AB/9435/imfname_1435355.pdf
- BMF. (2024a). Parlamentarische Anfrage Nr. 18313/J. Bundesministerium für Finanzen. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/AB/17778/imfname_1635852.pdf
- BMF. (2024b). Sachbezug Kraftfahrzeug. <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitnehmerinnenveranlagung/pendlerfoerderung-das-pendlerpauschale/sachbezug-kraftfahrzeug.html#:~:text=Der%20Sachbezugswert%20betr%C3%A4gt%20monatlich%20,unter%20einer%20bestimmten%20Grenze%20liegt>
- Canada Revenue Agency. (2024). Calculate payroll deductions and contributions. Motor vehicle provided by the employer. <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/tax/businesses/topics/payroll/benefits-allowances/automobile/automobile-motor-vehicle-benefits/automobile.html>
- Deutscher Bundestag, Parlamentsnachrichten. (2024). Finanzen—Ausschuss—Hib 705/2024. Mobilitätsbudget vom Tisch, Jahressteuergesetz gebilligt. <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1024748>
- finanz.at. (2022). Fahrtenbuch führen—Software-Vergleich & Vorlage 2024. <https://www.finanz.at/business/fahrtenbuch/>

- Finnish Tax Administration. (2024). In-Kind Benefits (Fringe Benefits) 2025. <https://www.vero.fi/en/detailed-guidance/decisions/47380/in-kind-benefits-fringe-benefits-2025/>
- Gansterer, M. (2015). Firmen-Pkw: Sachbezugswert angemessen? In RdW - Österreichisches Recht der Wirtschaft (p. S. 69-140, ART.-NR. 72-136). https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Infocorner/Fragen%20und%20Antworten/Gansterer_RdW_02_2015.pdf
- IHS. (2024). Herbst-Prognose der österreichischen Wirtschaft2024–2025. Österreichische Wirtschaft fällt in Europa zurück. Institut für Höhere Studien (IHS). https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/2024/Herbstprognose/IHS_Konjunkturprognose_2024_10_Herbst.pdf
- Jenn, A., Springel, K., & Gopal, A. R. (2018). Effectiveness of electric vehicle incentives in the United States. Energy Policy, 119, 349–356. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.04.065>
- Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayr, S., Müller, S., Rimböck, A., Voit, T., Heher, M., & Schanda, R. (2022). Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO). https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-2332/s_2022_klimakontraproduktive_subventionen_69687_.pdf
- KPMG. (2023). The mobility budget. Finally a formula for a more simple calculation. <https://kpmg.com/be/en/home/insights/2023/10/ppl-the-mobility-budget.html>
- OECD. (2014). Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs (OECD Taxation Working Papers 20; OECD Taxation Working Papers, Vol. 20). <https://doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en>
- Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. (2024). Signal für klimafreundliche Mobilität. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/gesetzesvorhaben/kabinetts-wachstumsinitiative-2306106>
- Schlegel, M., & Stopka, U. (2022). Corporate Mobility Budgets as a Contribution to the Enforcement of Sustainable Mobility. In H. Krömker (Ed.), HCI in Mobility, Transport, and Automotive Systems (Vol. 13335, pp. 600–617). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-04987-3_41
- Schweizer Bundesamt für Energie. (2024). Die Energieetikette für Personenwagen. <https://www.bfe.admin.ch/bfe/de/home/effizienz/mobilitaet/personenwagen.html>
- Statistik Austria. (2023). STATISTIK AUSTRIA, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2016-2023. <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/erwerbstaetigkeit/erwerbstaetige-merkmale>
- Statistik Austria. (2024a). Pressemitteilung: 13 242-008/24. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2024/01/20240111KfzZulassungen2023.pdf>



- Statistik Austria. (2024b). Pressemitteilung: 13 443-209/24. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2024/10/20241009KfzNeuzulassungenSeptember2024.pdf>
- Statistik Austria. (2024c). StatCube: Verbraucherpreisindex 2015, Coicop—Hauptgruppen / Consumer Price Index 2015, Coicop—Main groups (VPI_2015_T01_devpi15). <https://www.statistik.at/statistiken/volkswirtschaft-und-oeffentliche-finanzen/preise-und-preisindizes/verbraucherpreisindex-vpi/hvpi>
- Tartler, J. (2024). Mobilitätsbudget kommt vorerst nicht. Tagesspiegel Background. <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/mobilitaetsbudget-kommt-vor-erst-nicht>
- Transport & Environment. (2024). Unveiling Europe's corporate car problem. How the EU can unlock the potential of company fleets. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Unveiling-Europes-corporate-car-problem_TE.pdf
- UBA. (n.d.). MASSNAHME 4: ÖKOLOGISIERUNG DES DIENSTWAGENPRIVILEGS FÜR NEUE DIENSTWÄGEN. https://www.bmf.gv.at/dam/jcr:042a828d-1c3f-4643-a445-66b9f13ed410/04_Dienstwagenprivileg.pdf
- UBA. (2024a). Klimaschutzbericht 2024. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0913.pdf>
- UBA. (2024b). MABNAHMENBERICHT FÜR EINE SOZIAL- UND KLIMAVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSWENDE. Sachstand Mobilität 2024. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0928.pdf>
- VCÖ. (n.d.). Warum schlägt der VCÖ vor, Steuerprivilegien für Firmenwagen abzuschaffen? <https://vcoe.at/service/fragen-und-antworten/warum-schlaegt-der-vcoe-vor-steuerprivilegien-fuer-firmenwagen-abzuschaffen>
- VCÖ. (2014). Firmenwagen sozial gerecht und ökologisch vernünftig besteuern. https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2013-2017/2014-16%20FirmenwagenNEU/VCOe-Factsheet_Firmenwagen.pdf
- VCÖ. (2020). VCÖ: Bereits zwei von drei Neuwagen sind Firmenwagen—Anteil emissionsfreier Firmen-Pkw zu niedrig. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-bereits-zwei-von-drei-neuwagen-sind-firmenwagen-anteil-emissionsfreier-firmen-pkw-zu-niedrig>
- VCÖ. (2022). Mobilität mit Zukunft 2/2022: Kilometergeld und Dienstwagen-Privileg zu Mobilitätsbudget weiterentwickeln. <https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Themen/Gesellschaftliche%20Kosten%20des%20Verkehrs%20reduzieren/Kapitel%20PDFs/8%20Kilometergeld%20und%20Dienstwagen-Privileg%20zu%20Mobilit%C3%A4tsbudget%20weiterentwickeln.pdf>



VCÖ. (2023). VCÖ: In Vorarlberg ist E-Pkw Anteil bei Neuwagen am höchsten – außerhalb Wiens liegt bei Bezirken Kirchdorf an der Krems an der Spitze. https://vcoe.at/index.php/presse/presse-aussendungen/detail/vcoe-in-vorarlberg-ist-e-pkw-anteil-bei-neuwagen-am-hoechsten-ausserhalb-wiens-liegt-bei-bezirken-kirchdorf-an-der-krems-an-der-spitze?page_n168=4

WIFO. (2024). Rezession in Österreich hält sich hartnäckig. Prognose für 2024 und 2025. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO). https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-2342/kp_2024_03.pdf

Wirtschaftskammer Österreich. (2024a). Elektromobilität aus steuerlicher Sicht. Erleichterungen und Regelungen. <https://www.wko.at/steuern/elektromobilitaet-steuerliche-sicht>

Wirtschaftskammer Österreich. (2024b). KFZ-Sachbezug. Infos für die Lohnverrechnung. <https://www.wko.at/lohnverrechnung/kfz-sachbezug>

Xue, C., Zhou, H., Wu, Q., Wu, X., & Xu, X. (2021). Impact of Incentive Policies and Other Socio-Economic Factors on Electric Vehicle Market Share: A Panel Data Analysis from the 20 Countries. *Sustainability*, 13(5), 2928. <https://doi.org/10.3390/su13052928>



Klimaschädliche Subventionen in Österreich



	Volumen (Mio. €)		Volumen (%)		nationale Abänderungs-kompetenz	Kategorie
	mind. 4.065	max. 5.675	mind. 100 %	max. 100 %		
Verkehr	2.492	4026	61 %	71 %		
Kraftfahrzeuge	1.835	3.170	45 %	56 %		
Mineralölsteuervergünstigung für Diesel (Dieselprivileg)	540	1.100	13 %	19 %	x	Steuerbegünstigung
Steuerbefreiungen KFZ-Gesetz, motorbezogene Versicherungssteuer und NoVA	123	123	3 %	2 %	x	Steuerbefreiung
Derzeitige Ausgestaltung der Pendlerförderung	510	510	13 %	9 %	x	Steuerbegünstigung, direkte Förderung
Pauschale Besteuerung von Dienstwagen (Dienstwagenprivileg) und Abstellplätzen	500	500	12 %	9 %	x	Steuerbegünstigung
Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen	162	937	4 %	17 %	x	Regulatorische Verpflichtung
Vorsteuerabzug von "Fiskal-Lkw"	-	-	-	-		Steuerbegünstigung
Ausnahme des besonderen AfA-Satzes - betriebliche Pkw und Fahrschulautos	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Kfz-Aufwendungen im Dienstverhältnis – Fahrtkostenvergütungen, Kilometergelder	-	-	-	-	x	Direkte Förderung
Klimakontraproduktive Anreize im Kontext von Gemeindesteuern	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Andere Verkehrsträger	657	856	16 %	15 %		
Mineralölsteuerbefreiung Binnenschifffahrt	22	22	1 %	0 %		Steuerbefreiung
Mineralölsteuerbefreiung Luftfahrtbetriebsstoff für gewerbliche Luftfahrt	408	408	10 %	7 %		Steuerbefreiung
Mehrwertsteuerbefreiung grenzüberschreitender Flüge	227	426	6 %	8 %		Steuerbefreiung
Derzeitige Ausgestaltung der Flugabgabe	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Energieerzeugung und -verwendung	1.545	1.621	38 %	29 %		
Herstellerprivileg	678	678	17 %	12 %		Steuerbefreiung
Energiesteuerbefreiung bei nichtenergetischer Verwendung fossiler Energieträger	213	213	5 %	4 %		Steuerbefreiung
Energieabgabenvergütung	407	407	10 %	7 %	x	Direkte Förderung
Kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten (EHS)	245	321	6 %	6 %		Steuerbefreiung
Ausgaben der öffentl. Hand für Energieforschung (fossile Energie & Verkehr)	2	2	0 %	0 %	x	Direkte Förderung
Steuererleichterung für Heizöl	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Landwirtschaft	28	28	1 %	0 %		
Aktuelle Förderungen der Landwirtschaft mit potentiell schädli. Klimawirkung	28	28	1 %	0 %	x	Regulatorischer Anreiz
Reduzierte Umsatzsteuer auf tierische Produkte	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Steuerliche Bevorzugung von Treibstoffen auf pflanzlicher Basis	-	-	-	-	x	Steuerbefreiung

Anmerkung: „Volumen“ bezieht sich auf die Summe von steuerlichen Mindereinnahmen, tatsächlichen Ausgaben, sowie volkswirtschaftlichen Kosten nach Kletzan-Slamanig et al. (2022).

Quelle: Kletzan-Slamanig et al. (2022)

Autorinnen

Johanna Roniger
Anna Pixier

Zitierhinweis:

Pixier, A., Roniger, J. (2024).
[KON]KRET #3: So geht die Ökologisierung des
Dienstwagenprivilegs. In: KONTEXT – Institut für
Klimafragen.



Kontaktinformationen:

Liechtensteinstraße 55/8
1090 Wien

Homepage: <https://kontext-institut.at>

Email: info@kontext-institut.at