

Ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor in Österreich - ein Diskussionspapier

Kurzfassung

Version März 2021

Angesprochen von der im **Regierungsprogramm 2020 – 2024** angekündigten ökosozialen Steuerreform haben sich Fachleute der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr dem Thema angenommen. Die Motivation zu diesem Papier besteht darin, konkrete Vorschläge für eine ökosoziale Steuerreform im Verkehrssektor zu unterbreiten, die es möglich machen, die Klimaziele für Österreich zu erreichen - seien es die nationalen Ziele für 2030 bis 2050 oder erst recht die durch die EU jüngst beschlossenen verschärften Ziele.

Verfehlung der Klimaziele

Die **Entwicklung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen** in Österreich zeigt in den letzten Jahren eine tendenzielle Zunahme auf 24 Mio.t für 2019. Die Prognose der national festgelegten Maßnahmen für Österreich ergibt für 2030 eine Zielüberschreitung von 7 Mio.t oder 46% und für 2050 eine Überschreitung von 18 Mio.t, das sind 75% der heutigen THG-Emissionen. Diese Maßnahmenprognose baut auf sehr optimistischen Annahmen auf. Sie enthält keine sogenannten „Push-Maßnahmen“, sondern lediglich Verbesserungen oder Förderungen auf freiwilliger Basis, seien es technologische, infrastrukturelle oder organisatorische Maßnahmen. Eine unbedingt notwendige, aber allein nicht ausreichende Voraussetzung zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist daher eine ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und Ausgaben.

Internalisierung der externen Kosten

Eine **Lösung der Umwelt und Klimaprobleme** wird nur dann gelingen, wenn die externen Kosten im Sinne der Kostenwahrheit internalisiert werden. Für diese Kosten kommen die Verkehrsteilnehmer heute nicht auf, sondern belasten damit andere und vor allem künftige Generationen. Diese Kosten müssen im Sinn der Fairness und Kostenwahrheit den Verursachern angelastet werden. Sie betragen in Österreich für fossil betriebene Pkw etwa 13, für Bus und Bahn 3,5 und für das Flugzeug 3,4 €-ct je Personenkilometer. Zur Lösung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele ist es notwendig, dass jene Verkehrsteilnehmer, die keine klimaneutralen und nachhaltigen Verkehrsmittel benützen, für den von ihnen verursachten Schaden aufkommen. Letztendlich bedeutet dies, dass durch die Internalisierung der externen Kosten der Verkehr mit fossilem Antrieb spürbar teurer wird, während Verkehrsmittel mit klimaneutralem Antrieb von der Teuerung nicht betroffen sind, aber ausreichend angeboten werden müssen.

Steuern und Abgaben

Die derzeitigen Steuern und Abgaben teilen sich in fahrzeugbezogene und fahrleistungsbezogene: Die **fahrzeugbezogenen Steuern und Abgaben**, dazu zählen die Motorbezogene Versicherungssteuer für Pkw, die Normverbrauchsabgabe für Pkw, die Kfz-Steuer für Lkw und die Maut-Vignette. Die ökosoziale Steuerreform muss in diesem Bereich das Ziel haben, dass beim Kauf eines Fahrzeuges ein spürbarer Anreiz durch eine Steuerreduktion gesetzt wird, ein umweltfreundliches, möglichst fossilfreies Fahrzeug anzuschaffen. Die derzeit in geringem Ausmaß vorhandene ökosoziale Komponente dieser Steuerarten muss deutlich verstärkt werden, wenn die vorgegebenen Ziele erreicht werden sollen. Da die Lebensdauer eines Pkw im Mittel 15 Jahre beträgt, sind die Maßnahmen so zu setzen, dass zur Erreichung des Pariser Klimaziels 15 Jahre vorher, also 2035 nur

mehr fossilfreie Pkw in Betrieb gehen. Für die Erreichung des Regierungsziels, ab 2040 fossilfrei unterwegs zu sein, wäre das ab 2025.

Zu den **fahrleistungsbezogenen Steuern, Abgaben und Förderungen** zählen die Mineralölsteuer, die Maut für Autobahnen und Schnellstraßen sowie die Flugabgabe und die Pendlerförderung. Die ökosoziale Steuerreform muss zur Zielerreichung in diesem Bereich z.B. eine **Umwelt- und Klimaabgabe (UKA)** für fossilen Treibstoff mit dem Ziel der Internalisierung externer Verkehrskosten umfassen:

- im Zeitbereich von 2021 bis 2030 zur Herstellung von Wettbewerbsfairness zwischen MIV und ÖV mit einer jährlichen Steigerung von 0,05 € je Liter Treibstoff,
- im Zeitbereich von 2031 bis 2035 zur Erreichung von Kostenwahrheit für den MIV mit einer jährlichen Steigerung von weiteren 0,16 €/Liter. Das ergäbe im Jahr 2035 einen Treibstoffpreis von 2.60 € je Liter Treibstoff. Diese Erhöhung kann als Alternative auch über eine auf allen öffentlichen Straßen eingehobene fahrleistungsbezogene Maut für Pkw und Lkw erfolgen.

Zweckwidmung der Mehreinnahmen mit sozialer Komponente

Eine zentrale Rolle einer ökosozialen Steuerreform im Verkehrssektor spielt die **Zweckwidmung der Mehreinnahmen**:

Diese sollen einerseits für Investitionen und Betrieb eines ökologischen und klimaneutralen Verkehrssystems verwendet werden und andererseits jenen Verkehrsteilnehmern zugutekommen, die sich umweltfreundlich verhalten.

Eine sozial treffsichere Lösung dafür stellt der **Mobilitätsbonus** in Verbindung mit einer ökosozialen Pendlerförderung dar. Im Sinne einer Grundsicherung für Mobilität erhält jeder Bürger einen monatlichen Bonusbetrag. Das ergäbe z.B. bei Herstellung der Kostenwahrheit im Jahr 2035 einen Betrag von 1.370 €/Jahr oder 114 €/Monat und Person. Entscheidet man sich für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten, so spart man sich trotz der Umwelt- und Klimaabgabe Geld. Wird eine weniger umwelt- und klimaschonende Mobilitätsform genutzt, so zahlt man dafür im Sinne des Verursacherprinzips mehr.

Push- und Pull-Maßnahmen mit breiter Öffentlichkeitsarbeit

Die vertiefende Beschäftigung mit der Thematik zeigt, dass die Klimaziele im Verkehrssektor nicht allein durch Maßnahmen technologischer Art oder durch Angebotsverbesserung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erreicht werden können. Entscheidend sind auch ergänzende Push-Maßnahmen. Dazu zählt eine ökosoziale Reform der Steuereinnahmen und der staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor.

Der Erfolg der Reform hängt aber nicht zuletzt von einer zuvor geführten breiten öffentlichen Information und Diskussion, in der die demokratiepolitisch erwünschte Akzeptanz sichergestellt werden kann. Mit dem hier gezeigten Konzept kann sichergestellt werden, dass die Klimaziele mit sozial treffsicheren, ökologisch und ökonomisch fairen Steuerungsmaßnahmen erreicht werden.

Bearbeitung/Autoren:

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV)

Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens

Arbeitsausschuss Verkehrspolitik

Gerd Sammer, Sepp Snizek