

STEUER UND STRAßENVERKEHR FORDERUNGEN DER AK

In der Folge werden einige Vorschläge der AK im Zusammenhang mit der Besteuerung des Straßenverkehrs kurz erläutert und soweit möglich auch Aufkommens- bzw Kostenschätzungen vorgenommen.

UMWANDLUNG DES PENDLERPAUSCHALES IN EINEN PENDLER:INNENABSETZBETRAG MIT ÖKOBONUS

Das Pendlerpauschale ist sozial ungerecht, da wegen der Ausgestaltung als Freibetrag der gefahrene Kilometer für Besserverdiener:innen (mit höherem Grenzsteuersatz) effektiv mehr wert ist. Daneben besteht das Problem, dass dem Pendlerpauschale die ökologischen Anreize fehlen. AK und ÖGB treten daher seit geraumer Zeit für einen

Pendler:innenabsetzbetrag mit Ökobonus auf Basis der folgenden Eckpunkte ein:

- **Kurzfristig:** Umrechnung der bestehenden gestaffelten Freibeträge in Absetzbeträge mit einem Grenzsteuersatz von 50 %; Einführung eines Ökobonus für die nachweisliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit (Zuschlag von 200 Euro zum „kleinen“ Pendler:innenabsetzbetrag);
- **Langfristig:** Kilometerabhängige Ausgestaltung und Fusion mit dem Pendlereuro.

Die **einkommensunabhängige Wirkung** eines Absetzbetrages ermöglicht eine effektive Entlastung für Pendler:innen mit kleinen und mittleren Einkommen und setzt zugleich Anreize, die ökologischen Alternativen - dort wo sie vorhanden sind - auch tatsächlich zu nutzen. Dadurch kann, neben dem notwendigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs entlang von Pendler:innenrouten, ein Schritt zur Ökologisierung des Pendlerpauschales gesetzt werden.

Die Kosten des Pendler:innenabsetzbetrages (ohne Ökobonus) können auf **etwa 200 Mio Euro** geschätzt werden.

EINFÜHRUNG EINER FLÄCHENDECKENDEN LKW-MAUT

Während die Unternehmen im Bahnwesen flächendeckend das sogenannte „Infrastrukturbenützungsentgelt“ leisten müssen, beschränkt sich die Lkw-Maut auf das höherrangige Straßennetz. Autobahnen und Schnellstraßen machen allerdings nur rund 2 % des gesamten Straßennetzes aus. Eine **flächendeckende Lkw-Maut** (wie es sie beispielsweise in der Schweiz gibt) würde daher für mehr Kostenwahrheit sorgen und einen Wettbewerbsvorteil des Straßen- gegenüber dem Bahnverkehr beseitigen. Bei Einführung einer solchen Mautpflicht für jeden Lkw-Straßenkilometer wäre mit effektiven Mehreinnahmen von **rund 500 Mio Euro** zu rechnen.

Durch die **vollständige Ausschöpfung des unionsrechtlichen Spielraums bei Mautaufschlägen für CO₂, Luftverschmutzung und Lärm** für Fahrten auf dem hochrangigen Straßennetz, könnten zusätzlich noch einmal **bis zu 650 Mio Euro** generiert

werden. Damit würde der Schwerverkehr auf Autobahnen einen fairen Beitrag zur Klimawende leisten, und die Mehreinnahmen aus diesen Mautaufschlägen könnten zudem für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

MÖGLICHE ANPASSUNGEN DURCH ENERGIESTEUE- RICHTLINIE NEU - "DIESELPRIVILEG"

Auf europäischer Ebene wird seit längerer Zeit über eine Änderung der Energiesteuerrichtlinie verhandelt, welche Mindeststeuersätze vorsieht, die **am Energiegehalt** – und nicht mehr am Volumen – anknüpfen. Zudem müssen die Steuersätze im Sinne einer konsequenten Besteuerung in den einzelnen Verwendungsgruppen (Treibstoffe, Heizstoffe, Strom) für jeden Energieträger gleich hoch sein.

Durch eine solche Umstellung der Mindeststeuersätze von Euro pro Liter auf Euro pro Energieeinheit wäre das sogenannte **"Dieselprivileg" nicht mehr zulässig**. Darunter versteht man die derzeit um 8,5 Cent (ohne Umsatzsteuer) pro Liter niedrigere Mineralölsteuer (MöSt) auf Diesel als jene auf Benzin. Eine Anpassung der Dieselbesteuerung an das Niveau der Benzinbesteuerung würde hauptsächlich die Frächter:innen treffen, weil 70-75 % des Dieselverbrauchs auf den Straßengüterverkehr entfällt. Verbraucher:innen sind immer weniger betroffen, da der Anteil der Diesel-PKW in den letzten Jahren sowohl bei den Neuzulassungen als auch beim Bestand kontinuierlich rückläufig ist.

Soziale Härtefälle könnten dann entstehen, wenn Arbeitnehmer:innen für den Arbeitsweg oder im Beruf auf den eigenen PKW angewiesen sind. Daher müsste eine Abschaffung des "Dieselprivilegs" jedenfalls **durch begleitende Abfederungsmaßnahmen** wie zB die Einführung eines Pendler:innenabsetzbetrages (siehe erster Abschnitt) **flankiert** werden.

Zu beachten gilt es allerdings, dass vor dem Hintergrund der nach wie vor bestehenden - und im europäischen Vergleich hohen - Teuerung die Anhebung der MöSt auf Diesel jedenfalls eine **inflationserhöhende Maßnahme** darstellen würde, weswegen die Umsetzung in der gegenwärtigen Situation wenig realistisch erscheint.

Aufkommensschätzungen gestalten sich zudem **schwierig**: Auf Basis der 2024 verbrauchten Mengen brächte die Anhebung (inklusive USt) knapp 700 Mio Euro. Da aber der Tanktourismus (bewegt sich überwiegend im Dieselmotorbereich und ist für etwa 20 bis 25 % der heimischen CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich verantwortlich) zurückgehen würde, ist unklar, ob ein signifikanter Nettomehrertrag erzielt werden kann. Gleichzeitig reduziert der Abbau des Tanktourismus unmittelbar die Zahl der anzukaufenden teuren CO₂-Zertifikate, sodass das Bundesbudget insgesamt jedenfalls deutlich entlastet werden würde.

KONTAKT

Arbeiterkammer Wien - Abteilung für Steuerrecht
florentin.döller@akwien.at