

MASSNAHME 6: ÖKOLOGISIERUNG PENDLERPAUSCHALE

Aus RegPro2020: Ökologisierung und Erhöhung der Treffsicherheit des Pendlerpauschales (RegPro2020)

Abgestimmte Ausgestaltung neu:

- Pendlerpauschale wird an ÖV-Nutzung gekoppelt
- Für ÖV-Kosten bis zum 1-2-3-Ticket werden die tatsächlichen Kosten der ÖV-Nutzung ausbezahlt; somit praktisch Netzkarte für jede BezieherIn
- Kleines PP: Unterste Distanzklasse (2 km bis 20 km) zusätzlich aufnehmen
- Großes PP: Wird für die Reise zum nächsten ÖV-Hub ausbezahlt

Ergebnisse: THG-Reduktionspotential kurzfristig: **20 kt CO₂-Äq** (2021)

THG-Reduktionspotential langfristig: **80 kt CO₂-Äq** (2030)

Ohne Begleitmaßnahmen und in der vorgeschlagenen Ausgestaltung hat die Maßnahme das Potential, die THG-Emissionen im Verkehr kurzfristig um **0,08 %** zu senken.

Sektor THG-Wirkung: non-ETS

Status Quo:

Über das PendlerInnenpauschale (PP) werden grundsätzlich Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abgegolten. Das PP wurde eingeführt, um in strukturschwachen Räumen ohne zumutbaren ÖV die Landflucht zu verhindern. Mittlerweile ist das PP höher, je größer die Entfernung Arbeitsstätte-Wohnort unter Berücksichtigung der entsprechenden Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel ist, somit werden bspw. dezentrale Siedlungsstrukturen gefördert.

Das PP ist aktuell ein **Steuerfreibetrag**, d.h. die Steuerbemessungsgrundlage wird entsprechend verringert.

Ergänzend zum PP wird der Pendlereuro zuerkannt. Dieser ist ein **Absetzbetrag**, reduziert damit die Lohnsteuer (nicht, wie das PP, die Bemessungsgrundlage), und beläuft sich auf 2 Euro pro Kilometer auf die Distanz Wohnung – Arbeitsplatz.

Das PP ist höher, je größer die Entfernung Arbeitsstätte-Wohnort, unter Berücksichtigung der entsprechenden Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (Zumutbarkeitsregelung):

- Das „**kleine**“ PP steht zu, wenn die Benützung eines Massenverkehrsmittels zumutbar ist
- Das „**große**“ PP steht zu, wenn die Benützung eines Massenverkehrsmittels nicht zumutbar ist

Derzeit besteht keine Bindung des Bezugs des Pendlerpauschales an die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels.

Vorgeschlagene Regelung neu:

Folgende Ausgestaltung wurde nach Abstimmung mit dem BMF für die Maßnahme gewählt: Die Pendlerpauschale soll an eine ÖV-Nutzung gekoppelt werden. Die tatsächlichen Kosten der ÖV-Nutzung sollen ausbezahlt werden, damit gibt es praktisch eine Netzkarte für jede BezieherIn. Beim kleinen Pendlerpauschal soll eine neue untere Distanzklasse (2km-20km) zusätzlich zu den bestehenden Distanzklassen aufgenommen werden. Das große Pendlerpauschal soll dahingehend geändert werden, dass es für die Reise zum nächsten ÖV-Hub ausbezahlt werden soll.

Zuständigkeit:

Bundesministerium für Finanzen

Relevante Rechtsakte: [Einkommensteuergesetz](#) §16 (1), Z6 und §33 (5)

Ökologische und ökonomische Wirkungen:¹

Wird der Effekt der Maßnahme auf Basis einer Sektormodellierung abgeschätzt so ergibt sich folgendes Bild:

- Jährlicher, kurzfristiger Treibhausgas (THG)-Effekt der Maßnahme:
20kt CO₂ Äquivalente Einsparung (2020)
- Jährlicher, langfristiger Treibhausgas (THG)-Effekt
80kt CO₂ Äquivalente Einsparung (2030)

Tabelle 1: ökologische und ökonomische Wirkung des Pendlerpauschalvorschlags, 2021 und 2030.

Wirkungen	Differenz (absolut) in 2021	Differenz (absolut) in 2030
Δ THG [kt CO ₂ eq]	-20	-80
Δ Budget [Mio. €]	-207	-205

Einordnung der Ergebnisse:

Wird die Wirkung dieser Maßnahme mit den CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor aus dem Jahr 2018 (23,9 Mio. Tonnen CO₂ Äquivalent) in Beziehung gesetzt, so beträgt das kurzfristige Potential der Maßnahme in der vorgeschlagenen Ausgestaltung (2021) und ohne Begleitmaßnahmen etwa **0,08 Prozent** an den Gesamt-Emissionen.

Annahmen

Das ausgewiesene Potential berücksichtigt nicht die Ausgestaltungsoption der Maßnahme, dass „**das große Pendlerpauschal nur zum nächsten ÖV-Hub ausbezahlt**“ wird. Hierfür bedarf es einer Operationalisierung des Begriffs „ÖV-Hub“. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass eine solche Ausgestaltung nennenswerte THG-Emissionsreduktionen bewirken würde.

Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

Generell eignet sich die Pendlerpauschale als Instrument zur Verkehrsverlagerung, allerdings hängt das Potential massiv von ihrer tatsächlichen Ausgestaltung ab.

Anzumerken ist, dass die Ticketbindung beim kleinen Pendlerpauschal eine wichtige Maßnahme ist, welche eine kleine THG-Einsparung bewirkt und dadurch tatsächlich ein Verlagerungseffekt auf den ÖV eintreten könnte. Ebenso führt die neue kleine Distanzklasse <20km beim kleinen Pendlerpauschal dazu, dass nun auch Pendlerpauschal ausbezahlt wird. Dies allein führt aber nicht zu THG-Einsparungen, diese erfolgen erst durch die Bindung an das ÖV-Ticket.

Eine Ausgestaltung, die Anreize zum Umstieg auf bspw. Null- oder Niedrig-Emissionsfahrzeuge bietet, hat ein wesentlich höheres THG-Reduktionspotential. Das volle Potential zur Ökologisierung des Instruments Pendlerpauschale ist mit dem vorliegenden Vorschlag noch nicht voll ausgeschöpft.

¹ Die Wirkungen der Maßnahme wurden anhand eines sektoralen Bottom-up Ansatzes abgeschätzt.

Methodik:

Die Abschätzung der ökologischen und ökonomischen Wirkung der oben beschriebenen Ausgestaltung einer Ökologisierung des PP basiert auf der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 47/J vom 8. November 2019. Wie aus diesem Dokument hervorgeht, wurde im Jahr 2018 von 1,3 Millionen Erwerbstätigen PP im Ausmaß von 1,314 Millionen Euro beantragt und genehmigt. Auch wird in diesem Dokument die Aufteilung auf kleines und großes PP sowie auf unterschiedliche Distanzklassen ausgewiesen. Daneben wird die Erwerbstätigenstatistik nach Entfernungskategorien der Statistik Austria herangezogen. Diese unterscheidet Erwerbstätige nach NichtpendlerInnen, Gemeinde-BinnenpendlerInnen und AuspendlerInnen in andere Gemeinden, politische Bezirke, Bundesländer oder ins Ausland und ermöglicht so einen groben Abgleich mit den Informationen zu den Distanzklassen aus der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage.

Aufbauend auf und im Rahmen dieser Informationen wird zunächst ein Mengengerüst entwickelt, das eine Aufteilung der Erwerbstätigen auf kleines und großes PP sowie auf unterschiedliche Distanzklassen abbildet und dabei die aktuellen Pauschalbeträge berücksichtigt. Dabei wird der Anstieg der Anzahl Erwerbstätiger in Österreich ebenso wie der Anzahl der BezieherInnen des PP linear bis 2030 fortgeschrieben und die zukünftigen budgetären Auswirkungen einer unveränderten PP-Struktur abgeschätzt. Innerhalb dieses Mengengerüsts werden dann die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmendetails wie neue reduzierte Pauschalsätze in Kombination mit dem 1-2-3-Ticket, eine neue Bezugsgruppe innerhalb des kleinen PP <20km oder einer Ticketbindung beim kleinen PP eingearbeitet und hinsichtlich ihres ökologischen (Δ THG) und ökonomischen (Δ Budget) bewertet. Die zugrundeliegenden Emissionsfaktoren werden dem Klima- und Energieszenario *With Existing Measures* aus dem Jahr 2019 entnommen.