

# *Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich*

## *Ein Beitrag zur Ökologisierung des Steuersystems*

UWD-Hintergrundpapier  
Oktober 2010

**Umweltdachverband**  
Alser Straße 21, 1080 Wien

**ZVR-Zahl**  
255345915

## *Inhalt*

1.	Einleitung .....	4
2.	Definition .....	5
3.	Umweltschädliche Subventionen und EU-Politik.....	7
3.1.	Umweltschädliche Subventionen in EU-Strategiedokumenten .....	7
3.2.	EU-Methode zur Identifikation und zum Abbau umweltschädlicher Subventionen.....	9
4.	Ökologische Steuerreform und umweltschädliche Subventionen.....	11
5.	Umweltschädliche Subventionen in Österreich .....	12
	Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick .....	14
	UWD-Maßnahmenkatalog: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen .....	15
5.1	Umweltschädliche Subventionen im Verkehr .....	16
5.1.1.	Steuerbegünstigung des Flugverkehrs .....	16
5.1.2.	Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin .....	17
5.1.3.	Steuerbegünstigung von Dienstwagen .....	18
5.1.4.	Steuerbegünstigung von Agrardiesel .....	19
5.1.5.	PendlerInnenpauschale .....	20
5.1.6.	Amtliches Kilometergeld .....	22
5.1.7.	Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen .....	23
5.1.8.	Stellplatzverpflichtung für PKW.....	23
5.1.9.	Wohnbauförderung und Raumordnung.....	24
5.1.10.	Mineralölsteuerbefreiung des gewerblichen Schiffsverkehrs .....	24
5.1.11.	Externe Kosten im Verkehr .....	25
5.2.	Umweltschädliche Subventionen in der Industrie.....	26
5.2.1.	Rückvergütung der Energieabgabe .....	26
5.2.2.	Rückvergütung der Ökostromaufwendungen.....	28
5.2.3.	Externe Kosten der Wasserkraft durch Wasserkraftnutzungsbeitrag internalisieren .....	28
5.2.4.	Förderzinsabgabe: nicht gerechtfertigte Abschläge werden gewährt.....	29
5.2.5.	Gratiszertifikate im Emissionshandel (NAP 2).....	30
5.2.6.	Förderung der Atomindustrie durch Mitgliedschaft bei Euratom .....	31
5.2.7.	Förderung von Ölkesseln durch die Wohnbauförderung und das IWO (Institut für wirtschaftliche Ölheizung).....	32
6.	Fazit .....	34
	Literatur .....	36
	Anhang .....	38

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: EHS reform tool.....	10
Abbildung 2: Bezieher der Pendlerpauschale nach Einkommen.....	21
Abbildung 3: Energieabgabe und Anteil der Rückvergütung.....	26

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick.....	14
Tabelle 2: UWD-Maßnahmenkatalog: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen.....	15
Tabelle 3: Energiesteueraufkommen in Österreich 2008.....	27
Tabelle 4: Abschaffung der Förderung von Ölheizungen auf Länderebene.....	33

Zusammenstellung und Recherche:  
Mag. Johannes Wahlmüller

Redaktion: Dr. Sylvia Steinbauer, Mag. Michael Proschek-Hauptmann

Herausgeber: Umweltdachverband  
Alserstraße 21, 1080 Wien  
Tel. +43 (0)1/40113, Fax. +43 (0)1/40113-50  
E-mail:office@umweltdachverband.at

Mit freundlicher Unterstützung des Lebensministeriums



lebensministerium.at

## 1. Einleitung

Die Ökologisierung der Staatsfinanzen gerät zunehmend in den Blickpunkt der Umweltpolitik. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die umweltpolitischen Anforderungen in der Klimapolitik wie auch in naturschutzrelevanten Themenbereichen wie der Biodiversitätspolitik steigen, zunehmend wächst aber auch das Bewusstsein, dass diesen Problemen nicht mit einzelnen Förderprogrammen begegnet werden kann, sondern grundlegende Strukturen – wie sie das Steuersystem mit hervorbringt – hinterfragt und neu gestaltet werden müssen. Dem Einfluss ökonomischer Rahmenbedingungen wird deshalb zunehmend stärkeres Gewicht bei der Erreichung umweltpolitischer Zielsetzungen beigemessen. Immer klarer wird, dass ohne eine grundlegende Umgestaltung der steuerpolitischen An- und Abreizsysteme kaum umweltpolitisches Terrain zu gewinnen ist. In diesem Zusammenhang werden auch staatlich gewährte Zuschüsse, Steuererleichterungen und ordnungspolitische Regelungen einer kritischen Betrachtung unterworfen. Dadurch entsteht Rechtfertigungsdruck: Historisch gewachsene Förderstrukturen werden gegenwärtigen Problemen oft nicht mehr gerecht. Im Falle umweltschädlicher Subventionen verursachen oder verschärfen sie diese sogar. Es ist eine Frage der politischen Kohärenz, Förderungen so zu gestalten, dass damit unerwünschte Nebeneffekte auf andere Bereiche unterbleiben. Es ist aber auch eine Frage des effizienten Mitteleinsatzes: Wo umweltschädliche Subventionen unerwünschte Verhaltensmuster fördern, verpuffen oft gut gemeinte Umweltförderprogramme. Es ist daher ein Gebot der Stunde, umweltschädliche Subventionen zu identifizieren, zu reformieren oder abzubauen. Das vorliegende Hintergrundpapier soll einen Beitrag dazu leisten, umweltschädlichen Subventionen in Österreich zu begegnen. Es sollen aber auch bedeutende umweltschädliche Subventionen benannt werden, deren Abschaffung nur auf europäischer Ebene beschlossen werden kann. Die vorliegende Arbeit erhebt nicht den Anspruch, eine umfassende Erhebung von umweltschädlichen Subventionen durchzuführen. Es wird ein Fokus auf umweltschädliche Subventionen im Verkehr und der Industrie gelegt – die zwei größten Verursacher von Treibhausgasen in Österreich. Förderungen für die Landwirtschaft wurden nicht untersucht – dort ist eine eindeutige Zuordnung schwieriger. Das Ziel ist es, einen Startschuss zum Abbau von umweltschädlichen Subventionen zu geben und Reformoptionen anzubieten, die auch Rücksicht auf soziale Aspekte nehmen.

## 2. Definition

Schon bei der Frage nach einer Definition von umweltschädlichen Subventionen scheiden sich die Geister, da es keine einheitlich anerkannte Definition gibt. Die OECD hat allerdings mehrere Ansätze entwickelt, um den Begriff umweltschädliche Subvention einzugrenzen. Welcher Ansatz gewählt wird ist letztendlich entscheidend dafür, wie umfangreich das Problem erfasst wird. Drei Ansätze werden hier vorgestellt:

Die OECD (2005) definiert umweltschädliche Subventionen als.

*„A result of government action that confers an advantage on consumers or producers, in order to supplement their income or lower their costs, but in doing so, discriminates against sound environmental practices.“<sup>1</sup>*

Hier wird der Vorteil für KonsumentInnen oder ProduzentInnen hervorgehoben, der umweltschädliche Effekt entsteht unabsichtlich. Eine Reihe von staatlichen Förderungen und Steuerbegünstigungen fallen unter diese Definition. Nicht enthalten sind jedoch negative Effekte auf die Umwelt, die sich durch staatliche Inaktivität ergeben, dies betrifft insbesondere die mangelnde Internalisierung **aller externen Kosten**. In einem Ansatz, der die Produktion von Gütern betont, definiert die OECD (2005) umweltschädliche Subventionen als

*„All other things being equal, the [environmentally harmful] subsidy increases the levels of output/use of a natural resource and therefore increases the level of waste, pollution and natural exploitation to those connected“<sup>2</sup>*

Hier wird davon ausgegangen, dass negative Wirkungen auf die Umwelt eine Folge der Produktion von Gütern darstellen. Jede Förderung der Güterproduktion wird daher als umweltschädliche Subvention angesehen. Externe Effekte werden allerdings auch in diesem Fall nicht berücksichtigt. Angela Köppl und Karl Steininger wählen in ihrem Buch „Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich“ einen anderen OECD-Ansatz aus dem Jahr 1998. Sie sehen umweltschädliche Subventionen als:

---

<sup>1</sup> OECD (2005): Environmental harmful subsidies: challenges for reform

<sup>2</sup> OECD (2005): Environmental harmful subsidies: challenges for reform

*„All kinds of financial support and regulations that are put in place to enhance the competitiveness of certain products, processes or regions, and that, together with the prevailing taxation jurisdiction, (unintentionally) discriminate against sound environmental practices.“ (OECD)<sup>3</sup>*

Auch hier wird die Produktionsseite betont. Der Begriff umfasst also direkte finanzielle Unterstützungen, Steuererleichterungen und Regulierungen die umweltschädliches Verhalten begünstigen, auch wenn sie den ökologisch schädlichen Effekt nicht beabsichtigen.

In allen Definitionen werden **externe Kosten** nicht berücksichtigt. Es ist in der Fachwelt umstritten, ob auch externe Kosten zu den umweltschädlichen Subventionen gezählt werden sollen. Gemäß dem Verursacherprinzip, einem Grundprinzip der Umweltpolitik, müssen alle Kosten den VerursacherInnen von Schäden zugeordnet werden. Weiters führt die fehlende Internalisierung von externen Kosten dazu, dass umweltfreundliche Lösungen Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen müssen. Nur wenn alle externen Kosten internalisiert werden, ist fairer Wettbewerb möglich. Es ist daher wichtig, externe Kosten zu thematisieren. Dennoch wird im vorliegenden Papier eine Unterscheidung zwischen externen Kosten und umweltschädlichen Subventionen vorgenommen: Erstens, weil mit dem Abbau umweltschädlicher Förderungen, Steuererleichterungen und Regelungen eine – zumindest teilweise – Internalisierung externer Kosten erreicht werden kann und es sonst zu Doppelgleisigkeiten kommen könnte. Zweitens hat der Großteil der hier vorgestellten Subventionen und Förderungen eindeutig negative ökologische Folgewirkungen. Externe Kosten umfassen zwar auch negative ökologische Auswirkungen, es werden aber auch externe soziale Kosten wie Unfallkosten, Gesundheitskosten, Lärm oder Staukosten dazugezählt. Es macht daher Sinn, eine Unterscheidung zwischen externen Kosten und umweltschädlichen Subventionen vorzunehmen.

Umweltschädliche Subventionen werden hier als

- direkte und
- Indirekte Subventionen verstanden, sowie
- Regelungen, die umweltschädliches Verhalten begünstigen.
- Externe Kosten werden gesondert aufgeführt.

<sup>3</sup> Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. S. 23

### 3. Umweltschädliche Subventionen und EU-Politik

Der Abbau umweltschädlicher Subventionen ist auch auf EU-Ebene seit langem Thema und fand in zahlreichen Strategien Eingang. Vor allem bei Themen, die von überregionaler Bedeutung sind, hat die EU Bestrebungen gezeigt, umweltschädliche Subventionen abzubauen. So sind insbesondere die Themen Landwirtschaft, Fischerei und Energie auf den Agenden der EU.

#### 3.1. Umweltschädliche Subventionen in EU-Strategiedokumenten

Im Jahr 2001 wurde die **europäische Nachhaltigkeitsstrategie (ESDS 2001) in Göteborg** angenommen. Darin ist der Abbau von Subventionen vorgesehen, die einen „*verschwenderischen Umgang mit natürlichen Ressourcen begünstigen*.“ Bis 2010 ist darin der Abbau von Subventionen die den „*Konsum und die Produktion von fossilen Energieträgern begünstigen*“ vorgesehen. Es werden allerdings Einschränkungen unternommen: Für die Kohlenutzung sollen Subventionen, soweit sie dem Aufbau von Vorräten dienen, aus Gründen der Energiesicherheit nicht vollständig abgebaut werden.<sup>4</sup> Im Blickpunkt der EU-Kommission waren damals aber auch andere Bereiche wie die Fischerei. Subventionen, die die Überfischung begünstigen, sollten abgebaut werden. Dies sollte zu einer generellen Trendwende in der EU-Agrarpolitik weg von Quantität hin zu Qualität genutzt werden, alternative Einkommensquellen für LandwirtInnen sollten gesucht werden, eine Diskussion, die auch aktuell geführt wird.

Im **Review zur europäischen Nachhaltigkeitsstrategie 2006** wurde die derzeit gültige neue Fassung der Nachhaltigkeitsstrategie ausgearbeitet. Der Schwerpunkt hinsichtlich umweltschädlicher Subventionen wurde dabei neu gelagert. Klimapolitik und damit verbunden Energiepolitik geriet immer stärker in den Fokus der Politik. Umweltschädliche Subventionen werden jetzt mit Aspekten wie Energiesicherheit, Klimaschutzpolitik, Ressourceneffizienz und Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Naturverbrauch stärker verbunden. Verankert ist auch das Verursacherprinzip: Dementsprechend setzt sich die Strategie das Ziel, externe Umweltkosten in die Marktpreise zu internalisieren. Für den Abbau von umweltschädlichen Subventionen war vorgesehen, eine **Roadmap bis 2008**

---

<sup>4</sup> Vgl. Europäische Kommission (2001): Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt: Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung. Mitteilung der Kommission. Brüssel, 15.5.2001. KOM (2001) 264 endgültig.

zu erstellen, die in den einzelnen Bereichen Aufschluss über die Höhe der Subventionen gibt und einen Abbauplan vorsieht. Als weitere wichtige Maßnahme wird eine Ökologisierung des Steuersystems und eine Umschichtung der Steuerlast weg vom Faktor Arbeit hin zu Energie- und Ressourcensteuern angesehen – auch, um die Beschäftigungsziele der Lissabonziele zu erreichen.<sup>5</sup> Der Abbau von umweltschädlichen Subventionen als Beitrag zu einer Ökologisierung des Steuersystems wird zudem im Grünbuch der europäischen Kommission zum *Einsatz von marktwirtschaftlichen Instrumenten für umweltpolitische und damit verbundene Ziele* (2007) ins Spiel gebracht und auf die Erstellung einer Roadmap bis zum Jahr 2008 hingewiesen.<sup>6</sup>

In einem **Monitoring-Report 2007 von Eurostat** wurde betont, dass es wichtig ist, einen Indikator zu entwickeln, der den Abbau umweltschädlicher Subventionen kontrollierbar macht.<sup>7</sup> Eurostat hat deshalb eine Reihe von Pilotprojekten in Auftrag gegeben, um eine passende Methode dafür zu entwickeln. Auch die Statistik Austria hat einen Auftrag dafür bekommen und im Juni 2010 eine Methode vorgestellt. Derzeit muss noch darüber entschieden werden, wie umweltschädliche Subventionen am sinnvollsten zu erfassen sind.

Im Jahr **2009 wurde von der EU-Kommission eine weitere Überprüfung der Nachhaltigkeitsstrategie eingeleitet**. Die vorgesehene Roadmap wurde zwar immer noch nicht veröffentlicht, es wird in der Überprüfung jedoch auf die erfolgreiche Integration – etwa in der Fischereipolitik – verwiesen. Auf umweltschädliche Subventionen wird bei der Überprüfung 2009 nicht mehr so stark eingegangen wie 2006, von der Erstellung einer Roadmap wird nun nicht mehr gesprochen, die Staaten werden jedoch aufgefordert, marktverzerrende Regelungen abzustellen.<sup>8</sup> Dieser Umstand wird vom Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) bemängelt. Er fordert die EU-Kommission in einer Stellungnahme zum Überprüfungsbericht auf, die seit 2008 fällige EU-Roadmap auszuarbeiten.<sup>9</sup> Derzeit sind jedoch keine Bestrebungen bemerkbar in absehbarer Zeit eine Road-

---

<sup>5</sup> Vgl. Council of the European Union (2006): Review of the EU sustainable Development Strategy (EU SDS) – Renewed Strategy. Brüssel, 26. Juni 2006

<sup>6</sup> Vgl. Europäische Kommission (2007): Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele. Grünbuch. Brüssel, 28.3. 2007, KOM (2007) 140 endgültig.

<sup>7</sup> Vgl. Eurostat (2007): Measuring progress towards a more sustainable Europe. 2007 monitoring report of the EU sustainable development strategy

<sup>8</sup> Vgl. Europäische Kommission (2009): Förderung einer nachhaltigen Entwicklung durch die EU-Politik: Überprüfung der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung 2009. Mitteilung der Kommission KOM (2009) 400 endgültig. Brüssel, 24. Juli 2009

<sup>9</sup> Vgl. Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2009): Zukunftsperspektiven der Strategie für nachhaltige Entwicklung. Stellungnahme. 5. November 2009

map auszuarbeiten. Umweltschädliche Subventionen sollen vielmehr als Querschnittsmaterie Eingang in EU-Materien finden.

Dieser Zugang zeigte sich auch in der Diskussion um die EU-Strategie bis 2020. Im März 2010 stellte die EU-Kommission ihre **Eckpfeiler für eine EU-Strategie bis 2020** vor. Sie soll die auslaufende Lissabon-Strategie ersetzen und die EU-Ziele Wachstum, Beschäftigung, Innovation, Klimaschutz, Bildung und Armutsbekämpfung in Einklang bringen. In dem Dokument werden die Mitgliedsstaaten aufgefordert, umweltschädliche Subventionen abzubauen, mit Ausnahme von Subventionen, die sozialen Charakter aufweisen. Weiters werden die Mitgliedsstaaten aufgefordert, den Faktor Arbeit zulasten von Energie- und Ressourcenabgaben zu entlasten.<sup>10</sup>

Auch in den Empfehlungen des Rates zur **grundlegenden Ausrichtung der Wirtschaftspolitik der EU** finden sich umweltschädliche Subventionen wieder. So wird gefordert, dass „umweltschädlich wirkende Beihilfen“ abgebaut werden sollen, um Innovation und nachhaltige Entwicklung zu fördern. Weiters wird die Internalisierung externer Umweltkosten – insbesondere im Verkehrssektor – betont.

Auf EU-Ebene werden umweltschädliche Subventionen also bereits seit langem diskutiert – wiewohl sie außer in allgemeinen Strategiedokumenten nirgends enthalten sind. Die Erfolgsquote der Ambitionen ist auch deshalb gering, weil die EU in Strategiedokumenten nur unverbindliche Empfehlungen abgeben kann. Eine stärkere Verbindlichkeit zum Abbau umweltschädlicher Subventionen kann nur über den Einbezug in Richtlinien, wie etwa der Energiesteuerrichtlinie, erreicht werden. So bleibt es bisher den Staaten überlassen gegen umweltschädliche Subventionen vorzugehen.

### **3.2. EU-Methode zur Identifikation und zum Abbau umweltschädlicher Subventionen**

Da es der EU derzeit an direkten Druckmitteln fehlt, die Staaten zum Abbau umweltschädlicher Subventionen zu bewegen, versucht sie auf andere Weise Einfluss zu nehmen. Im Jahr 2009 wurde eine Studie präsentiert, in der eine Methode zur Erfassung und Beseitigung umweltschädlicher Subventionen entwickelt wurde. Mit der Studie „Environ-

---

<sup>10</sup> Vgl. Europäische Kommission (2010): Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Mitteilung der Kommission. KOM (2010) 2020 endgültig. Brüssel, 3. März 2010

mental Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment“ versucht die DG Environment den Nationalstaaten eine Anleitung zum Abbau von umweltschädlichen Subventionen anzubieten. Mit dem Ansatz, der auf der OECD-Methode des „Checklist Approach“ aufbaut, soll es den Staaten ermöglicht werden, umweltschädliche Subventionen nach einer Prioritätenreihung abzubauen.

In einem ersten Schritt soll nach der vorgestellten Methode der Kommission ein grobes **Screening** durchgeführt werden, das einen Überblick über Förderinstrumente mit möglichen umweltschädlichen Auswirkungen gibt. Beim Screening soll auch festgestellt werden, wie stark die Auswirkungen auf die Umwelt eingeschätzt werden und ob starke Hindernisse bei der Abschaffung der Subvention zu erwarten sind. Damit kann eine erste Übersicht und Prioritätensetzung vorgenommen werden.

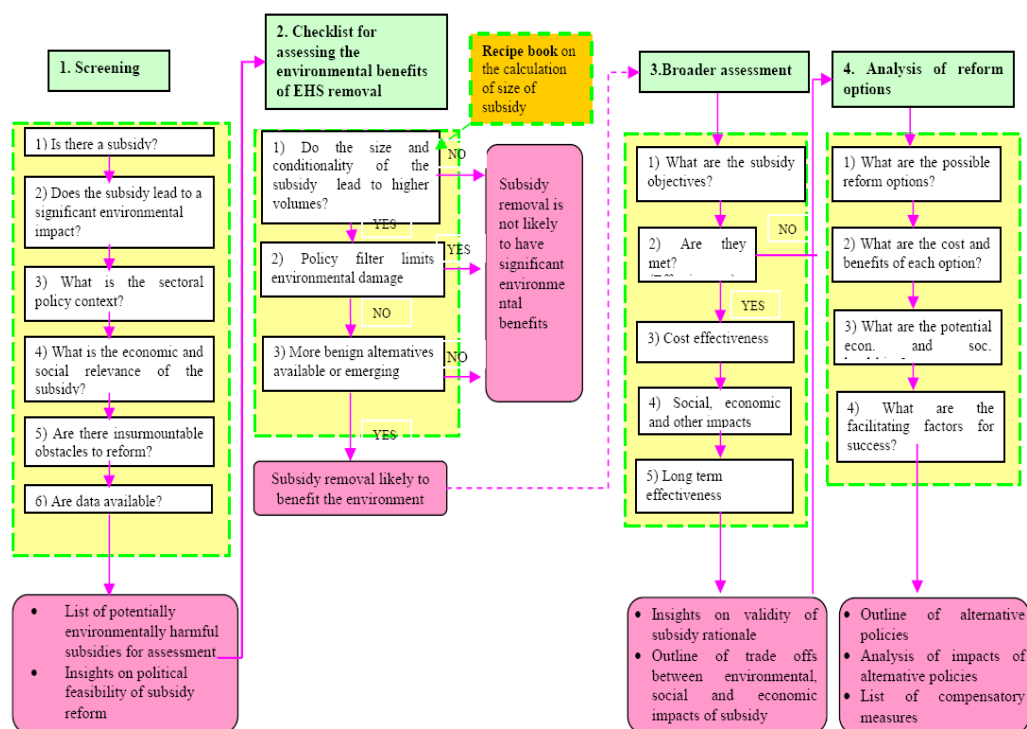


Abbildung 1: EHS reform tool.

Quelle: IEEP (2009): Environmental Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment

Im zweiten Schritt ist die Ausarbeitung einer **Checklist** vorgesehen, bei der der Umfang der umweltschädlichen Subvention genauer ermittelt werden soll und festgestellt werden

soll, ob die negativen Auswirkungen der Subvention durch andere Gesetze abgedeckt werden und ob es gute Alternativen zur bestehenden Regelung gibt.

Diejenigen umweltschädlichen Subventionen, die diese ersten beiden Filter durchlaufen haben, sollen dann einer eingehenden Analyse (**broader assessment**) unterzogen werden. Dabei soll ermittelt werden, ob die Subvention ihren ursprünglichen Zweck kosteneffizient erfüllt und welche sozialen, ökonomischen und langfristigen Effekte zu erwarten sind. Danach sollen Reformoptionen ausgearbeitet und mehrere Alternativen gegeneinander abgewogen werden (siehe Abbildung 1).

Zur Veranschaulichung der Methode wurde sie in sechs Case Studies angewandt: Untersucht wurde die Reduktion der Umsatzsteuer auf Energie in Großbritannien, Steuererleichterungen für biogene Treibstoffe in Deutschland, Subventionen für die Atomindustrie in Deutschland, die niedrigere Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin in Österreich<sup>11</sup>, den Niederlanden und Großbritannien, die Dienstwagenbegünstigung in den Niederlanden und die Subventionen für Bewässerungslandwirtschaft in Spanien.

#### 4. Ökologische Steuerreform und umweltschädliche Subventionen

Umweltschädliche Subventionen sind eng mit der Thematik einer *ökosozialen Steuerreform* verzahnt, die das Ziel hat, mit einer Umschichtung von Steuern weg vom Faktor Arbeit hin zu mehr Energie- und Ressourcensteuern eine nachhaltigere Ausrichtung des gesamten Wirtschaftssystems zu erreichen. Werden bei der Umsetzung einer umfassenden ökologischen Steuerreform umweltschädliche Subventionen nicht beachtet, könnte dies negative Folgen zeitigen. Durch die Verzerrungen, die sich durch Regulierungen, direkte und indirekte Subventionen ergeben, würde die Wirkung der ökologischen Steuerreform geschmälert. Zu beachten ist dabei, dass es durch die fehlende Internalisierung externer Kosten zu weiteren Marktverzerrungen kommt, die umweltfreundliche Lösungen benachteiligen. Der Abbau umweltschädlicher Subventionen und die Internalisierung externer Kosten stellen damit wichtige Komponenten einer ökologischen Steuerreform dar. Dies ist nicht nur im Hinblick auf die Erreichung ökologischer Ziele wichtig, sondern auch, was die Vermeidung von unerwünschten sozialen Nebeneffekten betrifft.

---

<sup>11</sup> Die Fallstudie über die Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin in Österreich, den Niederlanden und Großbritannien im Anhang.

Umweltschädliche Subventionen, die heute bestehen, wurden in der Vergangenheit meist aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen geschaffen. In vielen Fällen ist die soziale Treffsicherheit jedoch verlorengegangen. Dennoch könnte der Abbau von umweltschädlichen Subventionen negative unbeabsichtigte Folgen nach sich ziehen. Entscheidend ist deshalb die Einbettung des Abbaus von umweltschädlichen Subventionen in eine umfassende ökologische Steuerreform – über soziale und wirtschaftliche Ausgleichsmaßnahmen, etwa in Form von Bonuszahlungen oder der Senkung von Lohnnebenkosten, können negativen Effekte abgemildert oder sogar umgekehrt werden.

## 5. Umweltschädliche Subventionen in Österreich

Der Abbau umweltschädlicher Subventionen ist auch in Österreich ein Thema. In einer Schriftenreihe des Joanneum Research Instituts aus dem Jahr 2004 wurden in Österreich umweltschädliche Subventionen im Energiesektor, im Verkehr und in der Landwirtschaft untersucht. Die dort angesprochenen Probleme bestehen bis heute nahezu unverändert. Wo bisher umweltschädliche Subventionen abgebaut wurden, geschah dies oft zufällig: So endete die Subventionierung des Kohlebergbaus mit der Stilllegung des Kohlekraftwerks in Voitsberg und dem Ende der Kohleförderung.

Auf den zwei folgenden Seiten befinden sich eine Übersicht über umweltschädliche Subventionen in Österreich im Sektor Verkehr und der Industrie und ein Maßnahmenkatalog über kurzfristig abbaubare Subventionen. In Österreich werden ohne externe Kosten im Verkehrs- und Energiebereich umweltschädliche Subventionen in der Größenordnung von **4,5 bis 4,9 Mrd. Euro** gewährt. **Rund 2,5 Mrd. Euro** wären kurzfristig abbaubar. Dabei handelt es sich nicht um eine erschöpfende Darstellung, sondern um einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen. Dennoch wird klar, dass sich im Energie- und Verkehrsbereich eine Vielzahl an umweltschädlichen Subventionen finden, die auch kurzfristig abgebaut werden können. Wichtig ist, dass der Abbau umweltschädlicher Subventionen sozial abgedeckt werden muss: Dies betrifft insbesondere Maßnahmen wie die Ökologisierung der PendlerInnenpauschale, die Reform des Kilometergeldes und die Angleichung des Steuersatzes von Diesel auf Benzin. Die 2,5 Mrd. Euro stünden daher nur eingeschränkt für andere Zwecke zur Verfügung.

**Bedeutung für die Klimapolitik:** Geht man davon aus, dass ein Teil der abgebauten umweltschädlichen Subventionen als liquide Mittel für andere Zwecke zur Verfügung

stehen, könnte damit ein erheblicher Beitrag für den Klimaschutz geleistet werden. Eine Studie der EU-Kommission zeigt, dass eine Ausweitung der EU-Klimaziele auf eine 30 %-ige Treibhausgasreduktionsverpflichtung Investitionen in Höhe von 0,5 % des europäischen BIPs erfordern würde. Für Österreich würde das bedeuten, dass 1,38<sup>12</sup> Mrd. Euro pro Jahr an Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz notwendig sind. Das könnte allein mit dem Abbau umweltschädlicher Subventionen in Höhe von 2,5 Mrd. Euro finanziert werden, dann stünde immer noch knapp eine Milliarde Euro für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung. Wichtig dabei: Alle Investitionen in den Klimaschutz stellen dabei Zukunftsinvestitionen dar, die sich langfristig rechnen.

---

<sup>12</sup> Vgl. Statistik Austria (2010): BIP 2009: 276 Mrd. Euro

<b>Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick<sup>13</sup></b>			
<b>Umweltschädliche Subvention</b>	<b>Negative Wirkung</b>	<b>Höhe der Subvention</b>	<b>Reformoption</b>
Kerosinsteuerbefreiung des Flugverkehrs	Förderung des umweltschädlichsten Verkehrsmittels	380 Mio. Euro (2010)	Einführung einer Flugticketabgabe auf nationaler Ebene in Höhe von 10 Euro pro Flugticket (Einnahmen: 120 Mio. Euro)
Steuerbegünstigung für Diesel	Förderung von Verkehrsaufkommen, Feinstaubbelastung	750 Mio. Euro (2008)	Der Steuersatz auf Diesel soll jenem von Benzin angeglichen werden.
Rückvergütung der Energieabgabe und Ökostromaufwendungen	Begünstigung von fossilen Energieträgern in der Industrie; Verminderung von Anreizen für Investitionen in Energieeffizienz	580 bis 680 Mio. Euro (2008)	Einschränkung der Rückvergütung, verpflichtende Energiebuchhaltung und Nachweis von Energieeffizienzmaßnahmen als Auflage
Steuerliche Begünstigung von Dienstwagen	Förderung von PKW mit hohem Spritverbrauch; Förderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	1,6 Mrd. Euro	Anhebung des Kalkulationsatzes für die Einkommensteuer, Aufhebung der Deckelung von 600 Euro/Monat
Steuerbegünstigung von Agrardiesel	Subvention fossiler Energie in der Landwirtschaft	44 Mio. Euro (2008)	Aufhebung der Steuerbegünstigung
Fehlende Internalisierung externer Kosten der Wasserkraft*	Irreversibler Eingriff in Gewässer; massive Schädigung von Flussökosystemen	Keine Daten verfügbar	Einführung eines Wasserkraftnutzungsbeitrags in Höhe von 0,33 Euro/1.000 m <sup>3</sup> Jahresdurchflussmenge. Damit könnten bis zu 500 Mio. Euro eingenommen werden
PendlerInnenpauschale	Zersiedelung, Biodiversitätsverlust, Förderung des Verkehrsaufkommens	260 Mio. Euro (2008)	Verringerung; Ökologisierung der Pendlerpauschale durch Begünstigung des öffentlichen Verkehrs
Kilometergeld	Begünstigung des MIV gegenüber öffentlichem Verkehr	130 Mio. Euro (2010)	Verringerung des Kilometergeldes und Anpassung an variable Kosten; Gleichstellung des öffentlichen Verkehrs; fixe Pauschale für überwiegend dienstlich genutzte Fahrzeuge
Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen	Verbilligung von Straßenbauprojekten; Förderung von Flächenverbrauch, Biodiversitätsverlust	110 bis 130 Mio. Euro (2004)	Verkehrsflächen sollen grundsteuerpflichtig werden, die Kosten sollen in Mauten etc. einkalkuliert werden. Damit soll ein Beitrag zur Kostentransparenz im Verkehr geleistet werden
Stellplatzverpflichtung für PKW	Begünstigung des MIV; Überwälzung von Kosten des Verkehrs auf Wohnbau	145 bis 175 Mio. Euro (2004)	Die Höhe der vorzusehenden Stellplätze soll an die vorhandene öffentliche Verkehrsanbindung angepasst werden
Wohnbauförderung und Raumordnung	Zersiedelung, Flächenverbrauch, Förderung von Verkehrsaufkommen, Biodiversitätsverlust	180 bis 270 Mio. Euro (2004)	Die Vergabe der Wohnbauförderung soll an die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gekoppelt werden. Die Raumordnung soll Zersiedelungstendenzen entgegenwirken
Fehlende Internalisierung externer Kosten im Verkehr*	Unfälle, Luftverschmutzung, Gesundheitskosten, Klimakosten, etc.	11 Mrd. Euro (2009)	Internalisierung der externen Kosten durch Anhebung der Treibstoffpreise, Einbindung in LKW-Maut oder Einführung einer fahrleistungsabhängigen PKW-Maut
Abschlag auf Förderzinsabgabe	Förderung von Öl und Gas in Österreich wird steuerlich begünstigt	40 Mio. Euro	Anhebung des Förderzinses; Ersatz durch progressiven Tarif, der sich an den Preis anpasst
Gratiszertifikate im Emissionshandel (NAP2)	Begünstigung der CO <sub>2</sub> -Intensiven Industrie; Anreize für Investitionen in Energieeffizienz unterbleiben;	390 bis 450 Mio. Euro	Österreich soll sich dafür einsetzen, dass auf europäischer Ebene ein höherer Anteil der Zertifikate versteigert wird
Euratom*	Förderung der Atomindustrie	Genauere Höhe nicht bekannt	Nach Inkrafttreten des Lissabon-Vertrags ist ein Ausstieg Österreichs aus Euratom rechtlich eindeutig geklärt
Ölheizkessel-Förderung*	Ölheizkessel werden über die Wohnbauförderung und das IWO gefördert	Mehr als 20 Mio. Euro	Abbau aller öffentlichen Förderungen für Ölheizkessel
<b>Summe:</b>		<b>4,6 bis 4,9 Mrd. Euro (exkl. mit * gekennzeichnete Subventionen)</b>	

**Tabelle 1: Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick**

<sup>13</sup> Umweltschädliche Subventionen im Bereich Landwirtschaft wurden nicht untersucht. In diesem Bereich ist es schwierig Förderungen eindeutig als umweltschädlich zu identifizieren.

## UWD-Maßnahmenkatalog: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

Maßnahme	Beschreibung	Abbau (UWD-Schätzung)
<b>Flugticketabgabe von 10 Euro pro Ticket</b>	Zumindest teilweiser Abbau der Steuerbegünstigungen des Flugverkehrs	120 Mio. Euro
<b>Gleiche Steuer für Diesel und Benzin</b>	Anhebung der MöSt auf Diesel um 10 Cent	750 Mio. Euro
<b>Reform der Steuerbegünstigung von Dienstwagen</b>	Anhebung des Kalkulationsatzes für die Einkommensteuer, Aufhebung der Deckelung von 600 Euro/Monat	250 Mio. Euro
<b>Reform der Energieabgabenrückvergütung</b>	Starke Einschränkung der Energieabgabenrückvergütung; Durchführung von Energieeffizienzmaßnahmen und verpflichtende Energiebuchhaltung als Voraussetzung; stärkere Kontrollen	400 Mio. Euro
<b>Wasserkraftnutzungsbeitrag</b>	Internalisierung von externen Kosten der Wasserkraft. Höhe: 0,33 Euro/1.000 m <sup>3</sup> Jahresdurchflussmenge	500 Mio. Euro
<b>Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Agrardiesel</b>	Die Rückvergütungsmöglichkeit für LandwirtInnen, die 2005 geschaffen wurde, soll wieder abgeschafft werden	44 Mio. Euro
<b>Ökologisierung der PendlerInnenpauschale</b>	Begünstigung des öffentlichen Verkehrs gegenüber MIV durch Angleichung von kleiner und großer PendlerInnenpauschale; kleine PendlerInnenpauschale an die Benützung des öffentlichen Verkehrs koppeln, Einkommensobergrenzen für den Bezug der PendlerInnenpauschale einziehen; Verringerung der PendlerInnenpauschale und Umwandlung in einen Absetzbetrag	80 Mio. Euro
<b>Reform des Kilometergeldes</b>	Die Höhe des Kilometergeldes soll an variable Kosten angepasst werden; Fixkosten sollen nur noch für überwiegend dienstlich genutzte Fahrzeuge in Form eines Pauschalbetrages abgegolten werden	50 Mio. Euro
<b>Grundsteuerpflicht für Verkehrsflächen</b>	Volle Grundsteuerpflicht für Verkehrsflächen	130 Mio. Euro
<b>Reform der Stellplatzverpflichtung</b>	Anpassung an den vorhandenen öffentlichen Verkehr	145 bis 175 Mio. Euro
<b>Reform des Förderzinses</b>	Anpassung des Förderzinses und Einführung eines progressiven Tarifs, damit Preisschwankungen am Ölmarkt nicht zu Sondergewinnen für die Mineralölindustrie führen	40 Mio. Euro
<b>Abbau der Ölheizkessel-Förderung</b>	Abbau aller öffentlichen Förderungen für Ölheizkessel	20 Mio. Euro
	<b>Summe:</b>	<b>rund 2,5 Mrd. Euro</b>

Tabelle 2: UWD-Maßnahmenkatalog: kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

## 5.1 Umweltschädliche Subventionen im Verkehr

Der Verkehr ist eines der Problemkinder der österreichischen Klimapolitik, seit 1990 sind die Emissionen um 61 % (2008) gestiegen, mehr als in jedem anderen Sektor. Im Verkehrsbereich findet sich auch eine Vielzahl an Regulierungen und Unterstützungsmaßnahmen, die hohes Verkehrsaufkommen begünstigen und der Wahl des privaten PKW als Transportmittel gegenüber umweltfreundliche Alternativen bevorzugen. Weiters kommt dem Flugverkehr eine steuerliche Sonderstellung zu, obwohl Fliegen die klimaschädlichste Form der Fortbewegung darstellt. Umweltschädliche Subventionen im Verkehrsbereich sind vielfältig, eine ganze Reihe von Regelungen ist historisch gewachsen, die oft aus sozialen oder wirtschaftlichen Gründen eingeführt wurden, ihren ursprünglichen Zweck heute aber oft deutlich verfehlen und die heute deshalb neu hinterfragt werden müssen.

### 5.1.1. Steuerbegünstigung des Flugverkehrs

Der **Flugverkehr** ist derzeit der durch Steuerbefreiungen am stärksten begünstigte Sektor: Für Kerosin fällt keine MöSt an, internationale Flugtickets unterliegen keiner Mehrwertsteuer und Flughäfen sind von der Grundsteuer befreit. Im Jahr 2008 wurden in Österreich mehr als 880 Mio. Liter Kerosin verbraucht.<sup>14</sup> Bei einer einheitlichen europaweiten Besteuerung in Höhe von 0,49 Euro pro Liter (aktueller MöSt.-Steuersatz auf Benzin in Österreich) entsteht in Österreich ein Steuerausfall von ca. **380 Mio. Euro**. Würde eine Besteuerung nach dem derzeitigen österreichischen Steuersatz auf Kerosin vorgenommen (355 Euro/1000 Liter) wäre immer noch ein Steuerausfall von 312 Mio. Euro zu verzeichnen. Die Steuerbefreiung für den Flugverkehr ist für das Klima besonders problematisch, weil sich die Emissionen des Flugverkehrs in großer Höhe 2- bis 4-mal klimaschädlicher auswirken als am Boden.<sup>15</sup>

Auch durch die Einbeziehung in den europäischen Emissionshandel ist keine wesentliche Besserung der Situation zu erwarten. Ab 2012 wird der Flugverkehr zwar in den Emissionshandel eingebunden, die Emissionsobergrenze (Cap) wurde mit 97 % der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 aber sehr hoch angesetzt. Zu Beginn sollen weiters 85 % der Zertifikate gratis ausgegeben werden. Der Flugverkehr wird also

---

<sup>14</sup> Vgl. BMWFJ (2010): Energiestatus 2010. S. 23; Umrechnung von Tonnen auf Liter eigene Berechnung

<sup>15</sup> Vgl. Germanwatch (2008): Klimawirkung von Flugzeugabgasen in großer Höhe.

weiterhin mit sehr geringen Kosten für den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu rechnen haben, Anreize in Effizienz und CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu investieren, können deshalb kaum erwartet werden.

Es gibt jedoch auch national Möglichkeiten, den Flugverkehr in die Pflicht zu nehmen. In einigen europäischen Staaten (GB, F, NL) wurde eine Flugticketabgabe bereits eingeführt. Bei Flügen auf alle großen Flughäfen in der EU (London, Paris, Amsterdam) ist mit Ausnahme von Deutschland (Frankfurt/Main) also bereits eine Flugticketabgabe zu entrichten. In Deutschland wird diese Maßnahme deshalb ebenfalls intensiv diskutiert. Die Einführung einer Flugticketabgabe stellt in Österreich eine gute Option dar, die Mehrwertsteuerbefreiung auf Flugtickets zum Teil aufzuheben. Die Steuer sollte jedoch in einem ersten Schritt nicht zu hoch angesetzt werden, da die Gefahr besteht, dass Fluggäste auf nahegelegene Flughäfen wie Bratislava, München etc. ausweichen. Bei einer Flugticketabgabe in Höhe von 10 Euro könnten 120 Mio. Euro eingenommen werden.<sup>16</sup> In weiterer Folge sollte die Steuer weiter erhöht werden, wenn die Nachbarländer (insbesondere Slowakei und Deutschland) nachziehen.

**Reform:** Einführung einer **Flugticketabgabe in Höhe von 10 Euro** pro Flugticket.  
Einnahmen: 120 Mio. Euro.

### 5.1.2. Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin

**Diesel ist gegenüber Benzin steuerlich begünstigt**, obwohl dies ökologisch nicht gerechtfertigt ist, da in einem Liter Diesel mehr Kohlenstoff enthalten ist als in einem Liter Benzin. Die Energieabgabe auf Diesel beträgt 0,39 Euro/Liter, jene auf Benzin mit 0,49 Euro/Liter etwa 10 Cent mehr. Eine Angleichung der Steuersätze würde die verzerrende Wirkung beenden und erhebliche Mehreinnahmen bringen. Im Jahr 2008 wurden in Österreich 7,5 Mrd. Liter Diesel abgesetzt.<sup>17</sup> Eine Angleichung des Steuersatzes auf das Niveau von Benzin würde bei konstantem Verbrauch Mehreinnahmen von ca. 750 Mio. Euro bringen.<sup>18</sup> Zu beachten ist dabei, dass im Jahr 2008 der Treibstoffverbrauch um 3,4 % gegenüber dem Vorjahr gesunken ist. Wie sich der Verbrauch weiter entwickelt hängt von den Weltmarktpreisen für Öl und der Konjunktur ab. Springt die Konjunktur wieder

---

<sup>16</sup> Vgl. Statistik Austria (2010): Kommerzieller Flugverkehr gegliedert nach Flugbewegungen. [www.statistik.at](http://www.statistik.at) (dl. 20. Mai 2010)

<sup>17</sup> Vgl. WKÖ Fachverband der Mineralölwirtschaft (2009): Mineralölbericht 2008 S. 23

<sup>18</sup> Eigene Berechnung: 7,5 Mrd. \* Unterschied von 0,1 Euro = 750 Mio.

an, könnte dieser Betrag sogar noch höher ausfallen. Diese Abschätzung deckt sich mit Berechnungen des WIFO aus dem Jahr 2007, wo die Angleichung des Dieselsatzes mit rund 730 Mio. Euro beziffert wird.<sup>19</sup> Auch in der EU-Studie zu umweltschädlichen Subventionen (2009) wurde die Ungleichbesteuerung von Diesel und Benzin in Österreich untersucht und nur für den Bereich der privaten PKW mit 129 bis 138 Mio. Euro beziffert.<sup>20</sup>

**Reform:** Angleichung des Dieselsteuersatzes auf das Niveau von Benzin. Einnahmen: ca. 750 Mio. Euro

### 5.1.3. Steuerbegünstigung von Dienstwagen

Viele ArbeitnehmerInnen nutzen ihren Dienstwagen auch privat, der geldwerte Vorteil daraus unterliegt der Einkommenssteuer, der privat genutzte Dienstwagen wird dann als Einkommensbestandteil besteuert. Da der Vorteil in der Praxis aber schwierig zu bewerten ist, wird eine einfache Kalkulation durchgeführt: 1,5 % der Anschaffungskosten des PKW werden der Einkommenssteuer-Bemessungsgrundlage zugerechnet, gedeckelt ist dieser Aufschlag in Österreich mit 600 Euro.<sup>21</sup> Eine Studie von Copenhagen Economics (2010) hat die Besteuerung von privat genutzten Dienstwagen erstmals europaweit unter die Lupe genommen und untersucht, inwieweit die Besteuerung den tatsächlichen Nutzen reflektiert. Das Ergebnis: Wer in Österreich seinen Dienstwagen auch privat nutzt, wird mit 25 bis 30 % vom Staat subventioniert, 1,6 Milliarden Euro entgehen dem Fiskus durch die zu niedrige Besteuerung.<sup>22</sup> Diese hohe Summe ergibt sich zum einen dadurch, dass der Kalkulationssatz mit 1,5 % der Anschaffungskosten zu niedrig ist, andererseits werden zusätzliche Vorteile wie die Abgeltung der motorbezogenen Versicherungssteuer, Reparaturen und Spritkosten mangelhaft einkalkuliert.

#### Steuerlich begünstigte Oberklassewagen

ArbeitnehmerInnen, die ihren Dienstwagen privat nutzen entstehen zudem weitere Vorteile, da Unternehmen auf Grund ihrer besseren Verhandlungsposition vorteilhaftere Konditionen beim Autokauf aushandeln können und günstigere Kreditkonditionen bekommen. Diese Vorteile werden bei der Berechnung der Einkommenssteuer nicht berücksichtigt.

---

<sup>19</sup> Vgl. WIFO (2007): Evaluierung eines Ökosteuermodells für Österreich. S. 47

<sup>20</sup> Vgl. IEEP (2009): Environmental harmful subsidies (EHS): Identification and Assessment

<sup>21</sup> Vgl. BGBl. II Nr. 416/2001 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 467/2004, igf, download (8.9.2010)

[www.ris.bka.gv.at](http://www.ris.bka.gv.at)

<sup>22</sup> Vgl. Copenhagen Economics (2010): Company Car Taxation. Taxation Papers. Working Paper No 22. 2010. S. 28

Wer seinen Dienstwagen fährt, lenkt deshalb meist größere, repräsentativere Wagen – die auch mehr Sprit verbrauchen. Das kurbelt die Nachfrage in der Oberklasse an: So haben Dienstwagen in der oberen Mittelklasse europaweit einen Anteil von 70 %. Dienstwagen haben aber auch im gesamten Automarkt enorme Bedeutung, 52 % der neu zugelassenen PKW waren im Jahr 2008 Dienstwagen. Da Dienstwagen in der Regel nur wenige Jahre genutzt werden, bestimmen sie später auch den Gebrauchtwagenmarkt. Welche Dienstwagen gekauft werden, hat deshalb enorme Auswirkungen darauf, welche Modelle auf Österreichs Straßen verkehren und wie viel CO<sub>2</sub> diese ausstoßen. Hier stellt Österreich einen Sonderfall in Europa dar: Der Kalkulationsfaktor, der auf das laufende Einkommen zugeschlagen wird, ist bei 600 Euro gedeckelt. Damit werden Oberklassewagen de facto begünstigt. Wer einen Oberklassewagen fährt, bekommt keinen höheren Sachbezug verrechnet als bei privater Nutzung eines Mittelklassewagens. Damit wird ein Anreiz gesetzt, teurere, umweltschädlichere Modelle anzuschaffen. Die Studie der EU-Kommmission schätzt, dass durch die steuerliche Begünstigung von Dienstwagen 8 bis 21 Millionen PKW mehr auf Europas Straßen verkehren, der zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß wird auf 43 Millionen Tonnen geschätzt – das entspricht der Hälfte der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen Österreichs. Eine Reform der Dienstwagenbesteuerung ist deshalb europaweit dringend geboten.

**Reform:** Der Kalkulationssatz für privat genutzte Dienstwagen soll dem tatsächlichen Nutzen angepasst werden, die Obergrenze von 600 Euro abgeschafft werden.

#### 5.1.4. Steuerbegünstigung von Agrardiesel

Landwirtschaftliche Betriebe können seit der Novelle des Mineralölsteuergesetzes 2005 eine Steuerrückvergütung für Agrardiesel beantragen. Die Vergütung ist mit insgesamt 50 Mio. Euro pro Jahr gedeckelt. Übersteigen die Anträge das maximale Vergütungsvolumen, kommt es zu einer aliquoten Kürzung.<sup>23</sup> Die Steuerbegünstigung stellt eine indirekte Subvention für fossile Treibstoffe dar. Der Einsatz von alternativen Treibstoffen und Antriebssystemen in der Landwirtschaft, sowie Anreize zu spritsparendem Verhalten werden damit behindert. Im Jahr 2008 wurden laut Förderbericht des BMF **49 Mio. Euro** rückvergütet.<sup>24</sup>

**Reform:** Streichung der Rückvergütung

---

<sup>23</sup> Vgl. BMF (2010): Agrardieselverordnung 2010

<sup>24</sup> BMLFUW (2009): Grüner Bericht 2009. S. 131

### 5.1.5. PendlerInnenpauschale

#### Ökologisch kontraproduktiv

Die PendlerInnenpauschale soll ArbeitnehmerInnen jene Kosten ersetzen, die für den Weg zur Arbeit anfallen. Als die PendlerInnenpauschale eingeführt wurde, wollte man damit ArbeitnehmerInnen entlasten, die aus entlegenen Regionen in die Ballungsgebiete pendeln und damit auch einen Beitrag zur Verhinderung von Absiedelungstendenzen aus dem ländlichen Raum leisten. Mit der derzeitigen Ausgestaltung der PendlerInnenpauschale wird jedoch Zersiedelung und Verkehrsaufkommen gefördert, auch die soziale Treffsicherheit ist nicht mehr gegeben: Heute profitieren von der PendlerInnenpauschale vor allem Besserverdienende in den „Speckgürteln“ um die Ballungszentren. Umweltfreundliche Lebensstile werden hingegen benachteiligt: Wer nahe an seinem Arbeitsplatz wohnt und den öffentlichen Verkehr nutzt, bekommt keine Unterstützung.

Der Umfang der PendlerInnenpauschale nimmt dabei beständig zu. 1999 wurden noch 356 Mio. Euro<sup>25</sup> an PendlerInnenpauschale geltend gemacht, im Jahr 2008 waren es bereits 734,5 Mio. Euro. Die Statistik Austria schätzt den daraus entstehenden Steuer-ausfall auf **260 Mio. Euro**.<sup>26</sup> Im Förderungsbericht des BMF (2008) wird die Höhe der indirekten Subvention durch die PendlerInnenpauschale mit 80 Mio. Euro eingeschätzt – das ist jener Betrag, der über die Werbungskosten hinausgeht.<sup>27</sup> Der Pendelverkehr wird also mit 80 Mio. Euro mehr gefördert, als ArbeitnehmerInnen tatsächlich an Kosten anfallen. Eine klare Zielverfehlung – dieser Betrag sollte bereits kurzfristig abgebaut werden.

#### Sozialmaßnahme für BesserverdienerInnen

Von der derzeitigen Ausgestaltung der PendlerInnenpauschale profitieren vor allem BezieherInnen hoher Einkommen: Über ein Drittel der BezieherInnen der PendlerInnenpauschale hat ein Einkommen von über 40.000 Euro (siehe Grafik).<sup>28</sup> Je höher der Grenzsteuersatz, desto höher auch die Steuerersparnis durch den Freibetrag. BezieherInnen hoher Einkommen werden begünstigt, NiedrigverdienerInnen profitieren von der PendlerInnenpauschale hingegen kaum. Bei einem Einkommen, das so niedrig ist, dass keine Lohnsteuer anfällt, kann keine PendlerInnenpauschale geltend gemacht werden.

---

<sup>25</sup> Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. S. 153

<sup>26</sup> Anfrage bei Statistik Austria, Auskunft Mitterlehner Andreas, 28.4.2009

<sup>27</sup> Vgl. BMF (2008): Förderungsbericht 2008. S. 197, S. 11

<sup>28</sup> Vgl. VCÖ (2010) Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr. S. 25

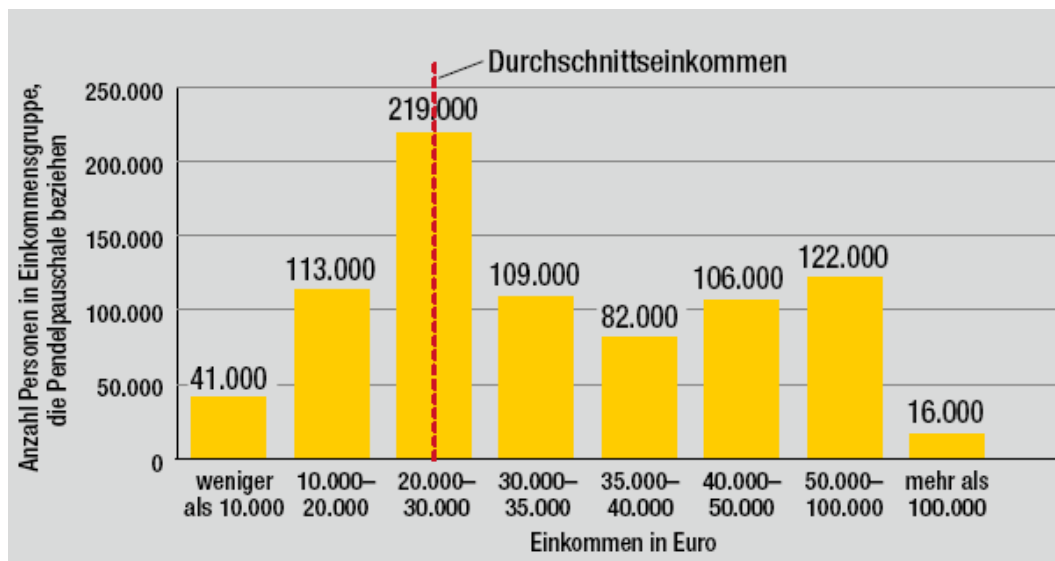


Abbildung 2: BezieherInnen der PendlerInnenpauschale nach Einkommen.  
Quelle: VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr. S. 25

### Schlechterstellung des öffentlichen Verkehrs

In Österreich wird zwischen der großen und der kleinen PendlerInnenpauschale unterschieden: Die **große PendlerInnenpauschale** wird ab einer Entfernung von 2 km gewährt, wenn die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nicht zumutbar ist, und beträgt je nach Distanz zwischen 342 und 3.372 Euro. Die **kleine PendlerInnenpauschale** wird ab einer Entfernung von 20 km gewährt, wenn die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zumutbar ist und beträgt je nach Distanz zwischen 630 und 1.857 Euro.<sup>29</sup> Die Benützung des öffentlichen Verkehrs ist jedoch keine Voraussetzung für die Geltendmachung der PendlerInnenpauschale. Für BezieherInnen niedriger Einkommen wurde 2008 eigens ein **Pendelzuschlag** eingeführt, eine Negativsteuer, bei der Werbungskosten bis zu 240 Euro geltend gemacht werden können.<sup>30</sup>

Wer nahe am Arbeitsplatz wohnt und den öffentlichen Verkehr nutzt, kann keine Unterstützung beantragen. NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs werden damit auf kurze Distanzen benachteiligt. Wer eine gute öffentliche Verkehrsanbindung an den Wohnort hat, bekommt mit der kleinen PendlerInnenpauschale nur etwas weniger als die Hälfte als jene die die große PendlerInnenpauschale beantragen können. ArbeitnehmerInnen, die in zentralen Lagen wohnen, müssen dafür aber meist höhere Wohnkosten in Kauf nehmen

<sup>29</sup> Vgl. BMF (2010): [www.bmf.gv.at](http://www.bmf.gv.at) (dl. 19. Mai 2010)

<sup>30</sup> Vgl. BMF (2010): Entlastung für Pendler mit niedrigem Einkommen.  
<https://www.bmf.gv.at/presse/7368.htm?q=Pendlerpauschale> (dl. 19. Mai 2010)

– diese Kosten sind jedoch nicht steuerlich begünstigt. Ökologisch wünschenswerte Verhaltensweisen werden auf diese Weise benachteiligt.

Die **PendlerInnenpauschale** wurde in der Vergangenheit merklich erhöht. Mit 1.7.2007 wurde sie **um 10 Prozent erhöht**<sup>31</sup>, eine weitere Erhöhung stand bereits ein Jahr später an: Der sprunghafte Anstieg der Spritpreise veranlasste die Politik zum Handeln. Diese Erhöhung um 15 %, die für ein Jahr gelten sollte bis sich die Spritpreise wieder normalisieren, wurde Ende 2009 freilich um ein weiteres Jahr verlängert, obwohl die Preise für Diesel und Benzin wieder gefallen waren. Auch das amtliche Kilometergeld wurde erhöht und verbleibt auf hohem Niveau. Österreich verstärkt damit die umweltkontraproduktive Wirkung der PendlerInnenpauschale, anstatt sie zu reformieren oder abzubauen.

**Reformoption: Besserstellung des öffentlichen Verkehrs.** Derzeit werden die NutzerInnen von öffentlichem Verkehr benachteiligt. Eine Besserung der Situation kann durch die Angleichung von großer und kleiner PendlerInnenpauschale erreicht werden. Gleichzeitig soll die kleine PendlerInnenpauschale an die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gebunden werden.

**PendlerInnenpauschale sozial ausrichten:** Gleichzeitig soll die PendlerInnenpauschale an die Einkommenshöhe gebunden und reduziert werden werden. Weiters würde die Umwandlung in einen Absetzbetrag dazu führen, dass einkommensschwache Haushalte stärker profitieren als einkommensstarke.

### 5.1.6. Amtliches Kilometergeld

Mit dem amtlichen Kilometergeld können für Dienstreisen pro gefahrenem Kilometer 0,42 Euro steuerfrei geltend gemacht werden,<sup>32</sup> die variablen Kosten pro Kilometer betragen aber nur 0,20 Euro.<sup>33</sup> Das bedeutet, der Rest, 22 Cent, kann für die Deckung von Fixkosten verwendet werden. Je mehr Dienstfahrten mit dem PKW zurückgelegt werden, desto

---

<sup>31</sup> Vgl. BMF (2010) Entlastung für Pendler mit niedrigem Einkommen.

<https://www.bmf.gv.at/presse/7368.htm?q=Pendlerpauschale>

<sup>32</sup> Vgl. BMF (2010): Kilometergeld.

<https://www.bmf.gv.at/Steuern/Bürgerinformation/AutoundSteuern/Kilometergeld/start.htm> (dl. 9. Juni 2010)

<sup>33</sup> Vgl. VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr. S. 23

höher ist der Anteil der Fixkosten, der steuerfrei gedeckt werden kann. Es besteht somit ein Anreiz, den privaten PKW teilweise über Dienstreisen zu finanzieren. Die Höhe dieser umweltschädlichen Subvention beziffert Karl Steininger (2004) für das Jahr 2004 mit **110 Mio. Euro**.<sup>34</sup> Seit 2004 wurde das Kilometergeld allerdings um 6 Cent von 0,36 auf 0,42 Euro oder rund 17 Prozent erhöht.<sup>35</sup> Es kann davon ausgegangen werden, dass die Höhe der umweltschädlichen Subvention seit 2004 deutlich angestiegen ist. Berücksichtigt man nur die Erhöhung um 6 Cent, würde die Steuerbegünstigung heute einen Wert von rund **130 Mio. Euro** aufweisen.

**Reform:** Das Kilometergeld soll sich in Zukunft an einen **Ersatz der variablen Kosten** orientieren, damit würde der öffentliche Verkehr dem motorisierten Individualverkehr gleichgestellt. Fixkosten sollen nicht mehr über das Kilometergeld abgegolten werden. Für überwiegend dienstlich genutzte Fahrzeuge soll ein Pauschalbetrag die anteiligen Fixkosten abdecken.

#### 5.1.7. Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen

Verkehrsflächen sind von der Grundsteuer befreit. Dies verbilligt Straßenbauprojekte und fördert den Flächenverbrauch. Die Kosten dafür wurden im Jahr 2004 auf **110 bis 130 Mio. Euro** pro Jahr geschätzt.<sup>36</sup> Die Steuerbefreiung von Verkehrsflächen ist insofern problematisch, weil die (Teil-)Privatisierung von Verkehrsflächen (wie z.B. Flughäfen) für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden kann. Darüber hinaus kann eine Einbeziehung der Verkehrsflächen in die Grundsteuer dazu beitragen, dass der Flächenverbrauch des Verkehrs monetär bewertet wird und damit in Mauten (siehe EU-Wegekostenrichtlinie) verursachergerecht einbezogen werden kann.

**Reform:** Volle Grundsteuerpflicht für Verkehrsflächen.

#### 5.1.8. Stellplatzverpflichtung für PKW

Die Verpflichtung in der **Bau- und Garagenordnung** Stellplätze für PKW zu errichten, erhöht die Wohnbaukosten und fördert die Nutzung des PKW. Sie ist damit auch eine

---

<sup>34</sup> Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. S. 156

<sup>35</sup> Vgl. BMF (2010): Kilometergeld.

<https://www.bmf.gv.at/Steuern/Brgerinformation/AutoundSteuern/Kilometergeld/start.htm> (dl. 9. Juni 2010)

<sup>36</sup> Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. S.

indirekte Subventionierung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, die auf den Wohnbau übergewälzt wird. Die Kosten für diese umweltschädliche Regelung werden mit ca. **145 bis 175 Mio.** Euro pro Jahr (2004) beziffert.<sup>37</sup>

**Reform:** Die Stellplatzverpflichtung soll stärker an das **Vorhandensein einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur gebunden** werden. Wo gute öffentliche Verkehrsanbindungen gegeben sind, soll die Anzahl der vorgeschriebenen Stellplätze reduziert werden.

### 5.1.9. Wohnbauförderung und Raumordnung

Weiters trägt die **Wohnbauförderung** und die **Raumordnung** zur Zersiedelung bei und ist deshalb als teilweise umweltschädlich einzustufen. Studien schätzen die Wohnbauförderung zu einem Anteil von ca. 100 Mio. Euro, die Raumordnung mit ca. 80 bis 170 Mio. Euro als umweltschädlich ein.<sup>38</sup>

**Reform:** Die Gewährung der Wohnbauförderung soll an die Anbindung an den öffentlichen Verkehr geknüpft werden, die Raumordnung stärker Zersiedelungstendenzen entgegenwirken.

### 5.1.10. Mineralölsteuerbefreiung des gewerblichen Schiffsverkehrs

Der gewerbliche Schiffsverkehr ist von der Mineralölsteuer befreit, was den Einsatz fossiler Energieträger in diesem Sektor begünstigt. Die Höhe des Einnahmenausfalls betrug im Jahr 2008 23 Mio. Euro.<sup>39</sup>

**Reform:** Aufhebung der Steuerbefreiung durch eine europäische Regelung durch die neue Energiesteuerrichtlinie.

---

<sup>37</sup> Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr

<sup>38</sup> Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr

<sup>39</sup> Vgl. BMF (2008) Förderungsbericht 2008. S. 205

### 5.1.11. Externe Kosten im Verkehr

Es ist umstritten, ob externe Kosten zu umweltschädlichen Subventionen gezählt werden sollen oder nicht. Einerseits verstößt die fehlende Internalisierung externer Kosten gegen das Verursacherprinzip, eines der Grundprinzipien der Umweltpolitik, andererseits besteht die Gefahr von Doppelzählungen – wenn umweltschädliche Subventionen im Verkehr abgebaut werden, verringern sich beispielsweise auch die externen Kosten des Verkehrs.

Externe Kosten haben eine marktverzerrende Wirkung und führen zu einer Benachteiligung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die Internalisierung von externen Kosten ist daher eine Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors. Diese externen Kosten umfassen Klima-, Schadstoff-, Lärm- und Unfallfolgekosten. Für das Jahr 2009 werden diese **externen Kosten auf über 11 Mrd. Euro geschätzt.**<sup>40</sup>

**Reform:** Schrittweise **Internalisierung externer Kosten** in die Treibstoffpreise durch laufende Anhebung der MöSt., Mauten etc., bei gleichzeitigem Abbau von umweltschädlichen Subventionen.

---

<sup>40</sup> Vgl. VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr. S. 17

## 5.2. Umweltschädliche Subventionen in der Industrie

Die Industrie ist der größte Verursacher von Treibhausgasen in Österreich. Im Jahr 2008 wurden 26,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert, etwa 30 % des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes entfallen auf die Industrie. Dennoch wird der Industrie eine steuerliche Sonderstellung eingeräumt. Durch umweltschädliche Subventionen werden die Kosten für Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen niedrig gehalten – dadurch gehen Anreize für Investitionen in Energieeffizienz verloren.

### 5.2.1. Rückvergütung der Energieabgabe

Für die energieintensive Industrie wurde bei der Einführung der Energieabgabe in Österreich, die Möglichkeit geschaffen, eine Rückvergütung zu beantragen. Damit wurde für die energieintensive Industrie ein Kostendeckel von 0,5 % des Nettoproduktionswertes eingezogen. Im Jahr 2008 wurden 580 Mio. Euro rückvergütet, das entspricht ca. 45 % des Steueraufkommens aus der Energieabgabe.

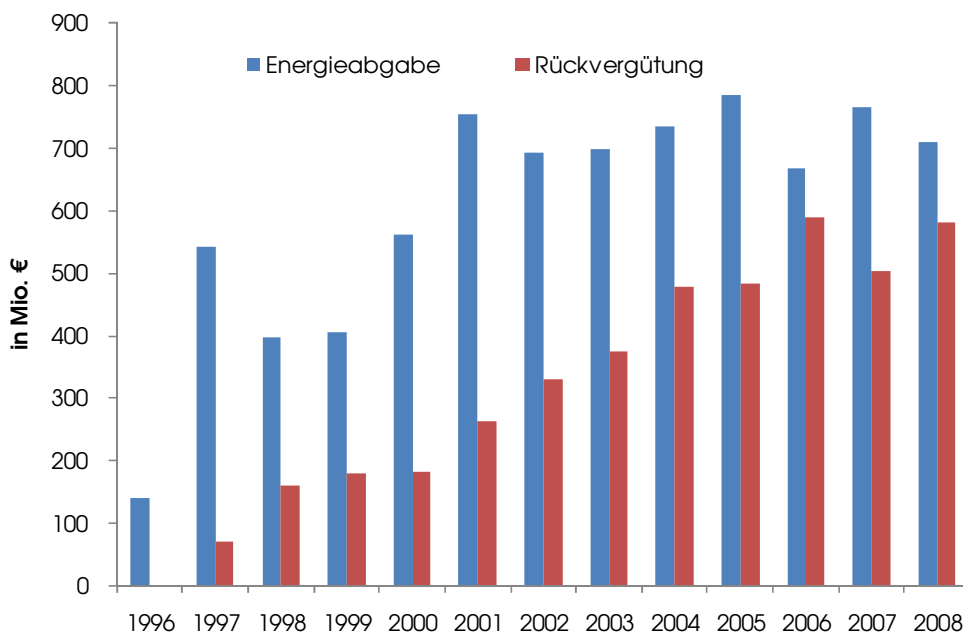


Abbildung 3: Energieabgabe und Anteil der Rückvergütung.

Quelle: Präsentation Daniela Kletzan (WIFO) Seminar „umweltschädliche Subventionen“, UWD, 25. Juni 2010.

Der Rechnungshof kritisiert, dass die Anträge mangelhaft geprüft werden und systematische Kontrollen fehlen. Anträge werden vielfach ohne nähere Überprüfung erledigt. Weiters wird kritisiert, dass es bis dato keine Automatisierung der Verfahren gibt, obwohl die Anträge von 4.500 im Jahr 2004 auf mittlerweile 12.400 im Jahr 2008 angestiegen sind.<sup>41</sup> Die Rückvergütung höhlt mittlerweile die Lenkungswirkung der Steuer völlig aus (siehe Abbildung 3).

<b>Energiesteueraufkommen in Österreich 2008</b>		
Sektor	Energieabgabe und MöSt. (in Mio. Euro)	in Prozent
Industrie	821,9	17,9
Haushalte	1.855,1	40,3
Güterverkehr	826,6	17,9
Landwirtschaft	255,7	5,6
Dienstleistungen	828,1	18,0
Sonstiges	15,8	0,3
Gesamt	4.603	100

**Tabelle 3: Energiesteueraufkommen in Österreich 2008.**

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltgesamtrechnungen. Modul Öko-Steuern.

Die Rückvergütung der Energieabgabe wurde eingeführt, um Wettbewerbsnachteile für Unternehmen zu verhindern. Tatsächlich erhalten Unternehmen jedoch auch dann eine Rückvergütung, wenn sie nicht im internationalen Wettbewerb stehen. Wer die Steuerbegünstigung kassieren will, muss nur nachweisen, dass die Energiekosten 0,5 % des Nettoproduktionswertes übersteigen.

Die Energieabgabenrückvergütung ist mittlerweile hauptverantwortlich dafür, dass der Anteil der Industrie am gesamten Energiesteueraufkommen (Energieabgabe + MöSt.) sehr gering ist. Im Jahr 2008 wurden 4,6 Mrd. Euro an Energiesteuern eingenommen, 821,9 Mio. Euro oder 17,9 % davon stammten von der Industrie. Würde die Industrie gemäß ihrem Anteil am Energieverbrauch besteuert, müsste der Anteil weit höher liegen, da die Industrie für 29 % des Energieverbrauchs in Österreich verantwortlich ist. Das würde einer Erhöhung um 500 Mio. Euro entsprechen. Die Ausnahmeregelungen für Industrie und Güterverkehr (begünstigter Dieselsteuersatz) führen zu einer Ungleichverteilung der Steuerlast. Wie Tabelle 3 zeigt, tragen Haushalte 40 % des Aufkommens aus Energiesteuern.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Vgl. Rechnungshof (2009): Energiebesteuerung in Österreich; Follow-up-Überprüfung. Bund 2009/6

<sup>42</sup> Vgl. Statistik Austria (2009): Umweltgesamtrechnungen. Modul Öko-Steuern (Zeitreihe 1995 bis 2008). Projektbericht.

**Reform:** Stärkere **Kontrolle** der Energierückvergütung.

**Abbau der Energierückvergütung** dort, wo Unternehmen nicht in internationalem Wettbewerb stehen.

Als **Auflage** für die Rückvergütung ist eine **verpflichtende Energiebuchhaltung** für Unternehmen vorzusehen, sowie der Nachweis von durchgeführten **Effizienzmaßnahmen** zu erbringen.

### 5.2.2. Rückvergütung der Ökostromaufwendungen

Ähnlich wie bei der Rückvergütung der Energieabgabe, können Industriebetriebe eine Rückvergütung der Ökostrom-Aufwendungen beantragen, wenn die Kosten 0,5 % des Nettoproduktionswerts übersteigen. Eine Rückvergütung hat insbesondere dort ihre Berechtigung, wo Unternehmen im internationalen Wettbewerb stehen und die Gefahr von Carbon Leakage besteht. Die derzeitige Regelung begünstigt aber eine Reihe von Trittbrettfahrern: So wurde mittlerweile publik, dass auch Betreiber von Schneekanonen eine Rückvergütung für Ökostrom-Aufwendungen beantragt haben<sup>43</sup>. Es werden diesbezüglich aber keine Daten veröffentlicht, bzw. systematisch erfasst, die die Rückvergütung genau untersuchen und Aufschluss über die Treffsicherheit der Energierückvergütung geben.

**Reform:** **Transparenz** bei Rückvergütung von Ökostromaufwendungen. Berichterstattung durch E-control.

**Abbau** der Rückvergütung dort, wo Unternehmen nicht in internationalem Wettbewerb stehen.

### 5.2.3. Externe Kosten der Wasserkraft durch Wasserkraftnutzungsbeitrag internalisieren

Der Bau von Wasserkraftwerken stellt einen irreversiblen Eingriff in Fluss-Ökosysteme dar. Die verursachten Schäden werden durch Ausgleichsmaßnahmen dagegen nur zu einem sehr geringen Teil kompensiert. Die Nutzung der Ressource Wasser ist für Energiekonzerne jedoch völlig kostenlos. Mit der Einführung eines Wasserkraftnutzungsbeitrags könnte ein Teil der Schäden kompensiert werden. Dies ist insofern von Bedeutung

---

<sup>43</sup> vgl. Profil Nr. 17, 26. April 2010

als die EU-Wasserrahmenrichtlinie das Ziel verfolgt, eine Verbesserung des Zustands der europäischen Gewässer zu erreichen. In Österreich stellen Querbauten die größte Herausforderung dar. Um die Kosten verursachergerecht zuzuordnen, erscheint daher die Einführung eines Wasserkraftnutzungsbeitrags als die sinnvollste Variante.

**Reform:** Einführung eines **Wasserkraftnutzungsbeitrags** in Höhe von **0,33 Euro/1.000 m<sup>3</sup> Jahresdurchflussmenge**. Das entspricht einem Zuschlag von ca. 1,5 c/kWh.

**Einnahmen:** ca. **500 Mio. Euro**.

#### **5.2.4. Förderzinsabgabe: nicht gerechtfertigte Abschläge werden gewährt**

Der Bund kann die Ausübung des Rechtes zur Aneignung mineralischer Rohstoffe gegen ein angemessenes Entgelt (= Förderzins) Privaten überlassen. Der Förderzins beträgt für flüssige Kohlenwasserstoffe 20% und für gasförmige Kohlenwasserstoffe 15 % des durchschnittlichen jährlichen Importwertes im Kalenderjahr der Förderung. Die Importwerte werden von der Statistik Austria erhoben.

BMWFJ und BMF hätten grundsätzlich jährlich zu überprüfen, ob der Förderzins noch ein angemessenes Entgelt darstellt, und, falls dies infolge Änderung der für die betreffenden Bergbauzweige maßgebenden volkswirtschaftlichen, technischen oder lagerstättenbedingten Verhältnisse nicht mehr zutrifft, durch Verordnung Zuschläge zum Förderzins oder Abschläge von diesem festzusetzen. Mit der Förderzinsverordnung 2006 wurde ein genereller Abschlag vom Förderzins mit 36,12 Euro pro Tonne Rohöl festgesetzt. Für die ab 1. Jänner 2006 geförderten gasförmigen Kohlenwasserstoffe wurde der Abschlag vom Förderzins mit 166,76 Euro pro TJ Erdgas festgesetzt. Für bestimmte begünstigte Fälle (Abbautiefe über 4000 bzw. 5000 Meter, geringe Abbauwürdigkeit etc.) beträgt der Abschlag vom Förderzins 42,49 Euro pro Tonne Rohöl bzw. 254,76 Euro pro TJ Erdgas. 2008 wurden in Ö rund 860.000 t Rohöl und rund 55.000 TJ Erdgas gefördert. Selbst bei Zugrundelegung des Normalabschlages, führten die Abschläge 2008 zu einem Einnahmehausfall in der Höhe von rund 40 Millionen Euro.

Die geltende Förderzinsverordnung und die darin normierten Abschläge vom Förderzins wurden am 23. Februar 2006 veröffentlicht. Im Februar 2006 betrug der durchschnittliche Monatspreis für Rohöl der Sorte UK Brent \$ 60,12. Zwischenzeitlich hatte sich der Preis

auf über \$ 140 mehr als verdoppelt. Es wurde weder für 2007, noch für 2008, eine Anpassung der mit der genannten Verordnung fixierten Abschläge vorgenommen. Die Ausführungen zu Rohöl gelten grundsätzlich auch für Erdgas. Der Erdgasimportpreis hat sich laut Statistik Austria in den letzten 5 Jahren mehr als verdoppelt. Angesichts der schwierigen budgetären Situation sollten die bundeseigenen mineralischen Rohstoffe einer neuen Bewertung unterzogen werden.

**Reform:** Es sollte angesichts extrem volatiler Rohstoffpreismärkte eine gesetzliche Neuregelung des Förderzinses angestrebt werden, mit der der bestehende fixe Prozentsatz durch einen **progressiven Tarif** ersetzt wird. Dadurch könnte sichergestellt werden, dass das fördernde Unternehmen den notwendigen wirtschaftlichen Ertrag erzielen kann, Zufallsgewinne durch Preisrallyes, wie sie insbesondere im letzten Jahr auftraten, müssen künftig jedoch dem Bund als Eigentümer der Rohstoffe zufließen. Steigende Einnahmen aus der Nutzung bundeseigener Rohstoffe sollten mit einer Zweckwidmung versehen und zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie herangezogen werden.

### 5.2.5. Gratiszertifikate im Emissionshandel (NAP 2)

Große Industrieanlagen müssen seit der Einführung des Europäischen Emissionshandels im Jahr 2005 für die Emission CO<sub>2</sub>-Zertifikate erwerben. Österreich hat grundsätzlich die Möglichkeit, diese Zertifikate gratis an die Unternehmen zu verteilen oder zu versteigern. Von der zweiten Möglichkeit wird in Österreich aber nur spärlich Gebrauch gemacht: 30 Millionen CO<sub>2</sub>-Zertifikate wurden im Rahmen des NAP 2, der zweiten Handelsperiode des Emissionshandels, gratis an die Industrie ausgegeben, nur 400.000 wurden versteigert.<sup>44</sup> An den Börsen wird der Preis für ein CO<sub>2</sub>-Zertifikat für eine Tonne CO<sub>2</sub> derzeit mit 13 und 15 Euro gehandelt.<sup>45</sup> Dieser Preis ist auf Grund der Wirtschaftskrise und europaweiter Emissionsrückgänge derzeit sehr niedrig. Würde der Staat alle CO<sub>2</sub>-Zertifikate versteigern, könnte damit selbst bei diesen Preisen ein **Steueraufkommen zwischen 390 und 450 Millionen Euro** erzielt werden.

---

<sup>44</sup> Vgl. Umweltbundesamt (2010): Klimaschutzbericht 2010. S. 56

<sup>45</sup> Bayerische Börse (2010): Development of EUA & Secondary CERs. <http://www.bayerische-boerse.de/kurse-tools-news/co2-zertifikate.html> (dl. 9. Juni 2010).

**Reform:** Die Bundesregierung muss ihr Recht zur Versteigerung voll ausnützen und sich dafür einsetzen, dass im kommenden ETS ab 2013 der Emissionsdeckel niedriger angesetzt wird, damit angemessene Preise für die CO<sub>2</sub>-Zertifikate erzielt werden können..

### 5.2.6. Förderung der Atomindustrie durch Mitgliedschaft bei Euratom

Mit dem EU-Beitritt ist Österreich auch dem EURATOM-Vertrag beigetreten. Dieser Vertrag ist ein Gründungsvertrag der Europäischen Union aus dem Jahr 1957 und sieht die Förderung der Atomindustrie vor. Bereits in der Präambel ist festgehalten, dass „die Kernenergie eine unentbehrliche Hilfsquelle für die Entwicklung und Belebung der Wirtschaft und für den friedlichen Fortschritt darstellt“ und Europa deshalb „die Voraussetzungen für die Entwicklung einer mächtigen Kernindustrie“ schaffen soll. Seit 1957 hat sich aber das Bild über die Atomindustrie grundlegend geändert, die Gefahren der „friedlichen“ Nutzung wurden auf dramatische Weise sichtbar, eine Lösung für den nuklearen Abfall konnte bis dato nicht gefunden werden. Gleichzeitig wurden alternative Formen zur Stromerzeugung weiterentwickelt, Fortschritt wird in vielen Staaten nunmehr im Ausstieg aus der Atomenergie gesehen. Der Euratom-Vertrag besteht jedoch unverändert fort. Noch immer können sich Atomkraftbetreiber über Euratom Kredite zu Konditionen verschaffen, die kein Mitbewerber am freien Markt erhält.

Bedeutend sind auch die Forschungsgelder, die durch Euratom zur Verfügung gestellt werden: Noch immer wird mehr Geld für Nuklearforschung ausgegeben als für die Erforschung erneuerbarer Energien: 2,7 Mrd. Euro werden durch die Euratom-Forschung im 7. Forschungsrahmenprogramm zur Verfügung gestellt. Die Forschung für erneuerbare Energietechnologien teilt sich hingegen gemeinsam mit der fossilen Energieforschung einen Topf von 2,3 Mrd. Euro zu etwa gleichen Teilen – den 2,7 Mrd. Euro für Euratom stehen also etwa 1 Mrd. Euro für erneuerbare Energien gegenüber.<sup>46</sup>

**Reform:** Eine Revision des Vertrages scheint derzeit kaum möglich, da dafür ein einstimmiger Ratsbeschluss notwendig wäre, deshalb fordern Anti-Atom-Organisationen, den Ausstieg aus dem Euratom-Vertrag. Seit Inkrafttreten des Lissabon-Vertrages ist die Ausstiegsoption eindeutig geregelt. Damit könnte ein deutliches Zeichen gesetzt werden,

---

<sup>46</sup> Europäische Kommission (2007): Mittelzuweisungen des siebten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft (2007-2013). : [http://cordis.europa.eu/fp7/budget\\_de.html](http://cordis.europa.eu/fp7/budget_de.html) (dl. 2. September 2010)

dass Österreich die Nutzung der Atomenergie ablehnt. In den Verhandlungen zum Ausstieg aus Österreich muss darüber hinaus sichergestellt werden, dass sich die Förderungen um den aliquoten Beitrag Österreichs verringern.

### **5.2.7. Förderung von Ölkesseln durch die Wohnbauförderung und das IWO (Institut für wirtschaftliche Ölheizung)**

Den Gebäudebestand in Österreich auf den Stand der Technik zu bringen, ist eine vorrangige Klimaschutz- und Energiesparmaßnahme. Rund 30 % des Energieverbrauchs<sup>47</sup> und 14 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf diesen Bereich.<sup>48</sup> Mit der letzten „15a-Vereinbarung über Maßnahmen im Gebäudesektor zum Zweck der Reduktion von Treibhausgasemissionen“ zwischen Bund und Ländern wurde der Klimaschutzgedanke in der Wohnbauförderung leider nur sehr inkonsequent verankert. Eine große Lücke wurde bei der Förderung von fossilen Heizsystemen offen gelassen. So wurde die Förderung von Ölheizkesseln in der Wohnbauförderung zwar eingeschränkt, die Länder dürfen jedoch noch Ausnahmeregelungen erlassen, wovon ausgiebig Gebrauch gemacht wird. Nur drei von 9 Ländern haben die Förderung von Ölheizkesseln völlig abgestellt: Kärnten, Salzburg und Wien. In fünf Ländern werden zumindest im Neubau keine Ölheizungen mehr gefördert. Bei Sanierungsmaßnahmen werden Ölheizungen in der Mehrzahl aber noch öffentlich gefördert (siehe Tabelle 4). Das, obwohl Heizen mit einem Ölkessel die für das Klima schlechteste Heizform ist. Darüber hinaus gibt es viele Möglichkeiten völlig CO<sub>2</sub>-frei zu heizen und damit keinen objektiven Grund mehr, heute noch eine öffentliche Förderung für Ölheizkessel bereitzustellen.

Zusätzlich hat das **Institut für Wirtschaftliche Ölheizung (IWO)** eine Förderung ins Leben gerufen, die für die Umrüstung von Ölheizkesseln 2.000 Euro zur Verfügung stellt. Eine massive Förderung – fast die Hälfte der Investitionskosten wird durch diese Förderung abgedeckt, die außerdem zusätzlich zur Wohnbauförderung bezogen werden kann. Unterstützt wird die Initiative von Dachverbänden der Wirtschaftskammer (Mineralölwirtschaft und Energiehandel), der Mineralölindustrie, dem Brennstoffhandel, der Kessel- und Brennerindustrie und Kamin- und Tankfirmen. Bis zum Jahr 2010 wurden über 10.000 Ansuchen gefördert. Das entspricht einer **umweltschädlichen Subvention von etwa 20**

---

<sup>47</sup> Vgl. BMWFJ (2010): Energiestatus 2010. S. 12

<sup>48</sup> Vgl. Umweltbundesamt (2010): Klimaschutzbericht 2010. S. 39

**Mio. Euro.** Ölheizkessel werden in Österreich also über diese zwei Förderschienen nach wie vor bestens gefördert.

Abschaffung der Förderung von Ölheizungen auf Länderebene			
Bundesland	Sanierung	Neubau	Anmerkung
Bgld.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Quelle
Bgld.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sanierung:</b> Förderung von Öl-Brennwerttechnik ohne besondere Auflagen möglich; <b>Neubau:</b> Bei Kombination mit Solarthermie, es gibt dann jedoch einen Ökopunkteabschlag
Ktn.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mindestanforderungen entsprechen exakt dem Wortlaut der 15a-Vereinbarung, wo nur noch Erdgas-Brennwertkessel gefördert werden dürfen; <b>Solarthermie verpflichtend;</b>
Stmk.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Neubau:</b> Verpflichtende Solarthermie; keine fossilen Brennstoffe dürfen verwendet werden, Ausnahmen nur unter Rücksprache mit dem Landesenergiebeauftragten; <b>Sanierung:</b> Öl- und Gaskesseltausch wird gefördert (+Solaranlage,+umfassende Sanierung verpflichtend)
OÖ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Neubau:</b> Erdgasbrennwert in Verbindung mit Solarthermie einziger geförderter fossiler Heizkessel; <b>Sanierung:</b> Austausch fossiler Heizkessel nur gegen Brennwerttechnologie;
NÖ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sanierung:</b> Förderung von Öl- und Gasheizungen nur als behindertengerechte Maßnahme; <b>Neubau:</b> wie Sanierung;
Vbg.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Sanierung:</b> Förderung von Öl- und Gasbrennwertanlagen in Verbindung mit Solarthermie; <b>Neubau:</b> Öl-brennwert wird nur in Kombination mit Solarthermie und einem HWB von unter 36 kWh gefördert;
Sbg.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Neubau:</b> Erdgasbrennwert wird gefördert, wenn Biogene nicht zumutbar sind und keine Fernwärmeanschlussmöglichkeit besteht, verpflichtende Solarthermie; <b>Sanierung:</b> Förderung nur von Erdgas-Brennwerttechnik in Verbindung mit Solarthermie, wenn keine Fernwärmeanschlussmöglichkeit besteht und biogene Heizung unzumutbar ist;
Wien	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Neubau:</b> Nur Erdgasbrennwert wird in Ausnahmefällen gefördert; <b>Sanierung:</b> Öl-brennwert wird nicht gefördert
Tirol	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Neubau:</b> Im Neubau ist die Installation einer Öl-brennwertheizung bis 2014 zulässig, wenn der HWB von 2012 (36 kWh) erreicht wird und eine thermische Solaranlage installiert wird; <b>Sanierung:</b> Erstinstallation und Austausch wird gefördert, wenn Solarthermie installiert wird, Energieausweis vorgelegt wird, keine Fernwärmeanschlussmöglichkeit gegeben ist und der Einsatz biogener Brennstoffe nicht zumutbar ist (Luftreinhaltung);
	<input checked="" type="checkbox"/>		Ölheizkesselförderung wurde abgeschafft
	<input checked="" type="checkbox"/>		Ölheizkesselförderung wurde nicht abgeschafft

**Tabelle 4: Abschaffung der Förderung von Ölheizungen auf Länderebene.**

**Reform:** Die Förderung von Ölheizkesseln soll in der Wohnbauförderung der Länder abgeschafft werden.

Die Republik Österreich muss sicherstellen, dass keine staatlichen oder teilstaatlichen Organisationen (Mineralölindustrie) die Förderinitiative des IWO für Ölheizkessel unterstützt.

## 6. Fazit

Die Bedeutung umweltschädlicher Subventionen wurde auf EU-Ebene bereits vielerorts erkannt, in zahlreichen Dokumenten wird der Abbau gefordert. Taten blieben jedoch großteils aus. Auf nationaler Ebene, dort, wo die Hebel zur Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen liegen, ist das Bewusstsein noch kaum entwickelt. Wenn umweltschädliche Subventionen abgebaut wurden, geschah dies in Österreich eher zufällig: So endete die Kohlesubvention mit der Stilllegung des Kohlekraftwerks in Voitsberg und der dazugehörigen Kohleförderung. Ein koordiniertes politisches Vorgehen ist in Österreich bisher nicht erfolgt. Dabei hätte ein geplanter Abbau nicht nur Entlastungseffekte für das Klima, sondern würde auch einen beträchtlichen Beitrag zur Budgetsanierung leisten. So seltsam es im ersten Moment klingen mag: Klimaschutz *entlastet* auf diesem Weg die öffentlichen Haushalte – und zwar direkt und ohne Umwegrentabilität miteinzubeziehen.

Klar sichtbar wird auch, dass es sich nicht um kleine, vernachlässigbare Größen handelt, sondern um eine bedeutende Fehlallokation öffentlicher Mittel. Bis zu 5 Milliarden Euro entgehen dem Fiskus jährlich durch umweltschädliche Subventionen, dabei handelt es sich um eine konservative Schätzung, da mangels Daten nicht alle Subventionen quantifizierbar waren. Dennoch wird deutlich, dass es um große Summen geht, die in Österreich fehlgeleitet werden und einer nachhaltigen Ausrichtung des Wirtschaftssystems im Weg stehen.

Die öffentliche Hand fördert allerdings nur in seltenen Fällen umweltschädliches Verhalten direkt – hier wird die Förderung von Ölheizkesseln durch die Wohnbauförderung und die Förderung der Atomindustrie durch die Mitgliedschaft Österreichs beim Euratom-Vertrag behandelt – in den meisten Fällen erfolgt die Förderung indirekt über Steuererleichterungen. NutznießerInnen können sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen sein – das macht den Abbau von umweltschädlichen Subventionen auch zu einem diffizilen Unterfangen. Denn: Hinter jeder Subvention steckt eine Interessensgruppe, die die Zugeständnisse, die sie in intensiver Lobby-Arbeit erkämpft hat, hartnäckig verteidigt. Es ist daher wichtig zu verdeutlichen, dass man mit einem durchdachten Abbau umweltschädlicher Subventionen keine sozial- und wirtschaftlich negativen Folgewirkungen riskiert.

In diesem Papier wird ein Programm vorgestellt, mit dem bereits kurzfristig 2,5 Milliarden Euro eingespart werden könnten. Damit würden enorme Spielräume geschaffen: Österreich könnte damit eine Aufstockung der Klimaziele auf 30 % finanzieren und hätte noch ca. 1 Milliarde übrig, um Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen. Der Abbau umweltschädlicher Subventionen stellt deshalb eine gewaltige Chance dar, der Politik Gestaltungsmöglichkeiten zurückzugeben, Investitionen in Klimaschutz (und/oder andere Zukunftsfelder) zu finanzieren und Anreize zu setzen, die Wirtschaft insgesamt nachhaltiger auszurichten. Diese Chance gilt es jetzt zu nutzen.

## Literatur

Angela Köppl/Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr

Bayrische Börse (2010): Development of EUA & Secondary CERs.

<http://www.bayerische-boerse.de/kurse-tools-news/co2-zertifikate.html> (dl. 9. Juni 2010).

BGBI. II Nr. 416/2001 zuletzt geändert durch BGBI. II Nr. 467/2004, igF, download (8.9.2010) [www.ris.bka.gv.at](http://www.ris.bka.gv.at)

BMLFUW (2009) Grüner Bericht 2009.

BMF (2010): Formular Pendlerpauschale, [www.bmf.at](http://www.bmf.at) (dl. 19. Mai 2010)

BMF (2010): Agrardieselverordnung 2010

BMF (2008): Förderungsbericht 2008

BMF (2010): Entlastung für Pendler mit niedrigem Einkommen.

<https://www.bmf.gv.at/presse/7368.htm?q=Pendlerpauschale> (dl. 19. Mai 2010)

BMWFJ (2010): Energiestatus 2010

Copenhagen Economics (2010): Company Car Taxation. Taxation Papers. Working Paper No 22. 2010

Council of the European Union (2006): Review of the EU sustainable Development Strategy (EU SDS) – Renewed Strategy. Brüssel, 26. Juni 2006

Europäische Kommission (2001): Nachhaltige Entwicklung in Europa für eine bessere Welt: Strategie der Europäischen Union für die nachhaltige Entwicklung. Mitteilung der Kommission. Brüssel, 15.5.2001. KOM (2001) 264 endgültig

Europäische Kommission (2007) Mittelzuweisungen des siebten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft (2007-2013). [http://cordis.europa.eu/fp7/budget\\_de.html](http://cordis.europa.eu/fp7/budget_de.html) (dl. 2. September 2010)

Europäische Kommission (2007): Marktwirtschaftliche Instrumente für umweltpolitische und damit verbundene politische Ziele. Grünbuch. Brüssel, 28.3. 2007, KOM (2007) 140 endgültig

Europäische Kommission (2009): Förderung einer nachhaltigen Entwicklung durch die EU-Politik: Überprüfung der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung 2009. Mitteilung der Kommission an das europäische Parlament, den Rat, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. KOM (2009) 400 endgültig. Brüssel, 24. Juli 2009

Europäische Kommission (2010): Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Mitteilung der Kommission. KOM (2010) 2020 endgültig. Brüssel, 3. März 2010

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2009): Zukunftsperspektiven der Strategie für nachhaltige Entwicklung. Stellungnahme. 5. November 2009

Eurostat (2007): Measuring progress towards a more sustainable Europe. 2007 monitoring report of the EU sustainable development strategy

Germanwatch (2008): Klimawirkung von Flugzeugabgasen in großer Höhe. <http://www.germanwatch.org/kliko/k57flug.htm> (dl. 10. Juni 2010)

Institute for European Environmental Policy (2009): Environmental Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment

OECD (2005) Environmental harmful subsidies: challenges for reform

Rechnungshof (2009): Energiebesteuerung in Österreich; Follow-up-Überprüfung. Bund 2009/6

Statistik Austria (2009): Umweltgesamtrechnungen. Modul Öko-Steuern (Zeitreihe 1995 bis 2008). Projektbericht.

Statistik Austria (2010): Anfrage bei Andreas Mitterlehner, 28.4.2010

Statistik Austria (2010): Kommerzieller Flugverkehr gegliedert nach Flugbewegungen. [www.statistik.at](http://www.statistik.at) (dl. 20. Mai 2010)

Umweltbundesamt (2010): Klimaschutzbericht 2010

VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr

WIFO (2007): Evaluierung eines Ökosteuermodells für Österreich

WKÖ – Fachverband der Mineralölwirtschaft (2009): Mineralölbericht 2008

## Anhang

### IEEP (2009): Environmental Harmful Subsidies (EHS) Identification and Assessment, Differentiation of fuel taxes

#### Case study 1: Differentiation of fuel taxes – lower taxation of diesel compared to unleaded gasoline

Brief description of reasons for selection	
Partner responsible	Ecologic
Sector	Transport
Country	Three country case studies were selected (representing low, medium and high subsidisation levels).
Type of subsidy	Off-budget, implicit subsidy. In EU Member States, diesel is frequently taxed at a lower rate than the equivalent energy product (i.e. unleaded petrol).
Reasons for selection	The issue is widespread in the EU and data availability is good. There have been a number of studies on this topic. Attempts to amend the policy have been made by the European Commission. Many reviews, including an Impact Assessment for the European Commission, and studies have been carried out.
Summary assessment	
Short description	Many EU Member States tax diesel fuel at lower rates than petrol, providing a subsidy for users of diesel fuel (households and firms). In this case, we examine non-commercial diesel subsidies in the UK (no subsidy), Austria (EU average subsidy), and the Netherlands (EU high subsidy). We also examined some issues related to the subsidisation of commercial diesel (e.g. for freight and the agriculture industry) as producer subsidies raise different economic and social effects but this was not the focus of the case study.
Key environmental effects	Diesel gives rise to CO <sub>2</sub> , CO and NO <sub>x</sub> emissions that cause climate change; it requires larger amount of oil for production; emits fine particles; lower fuel cost increases travel. On a per-litre basis, CO <sub>2</sub> emissions are higher for diesel than for petrol.
Is subsidy removal likely to benefit environment?	Yes: By eliminating the non-commercial subsidy, there will be decreased demand for diesel; Particulate filters do not effectively limit environmental damage; More benign alternatives are available now and/or are emerging (hybrid and plug-in technology, biofuels, and increased efficiency). Complementary policy measures (circulation and registration taxes) could be implemented that account for the differing CO <sub>2</sub> emissions of various vehicles on a <i>per-kilometre</i> basis (a metric on which diesel outperforms petrol).

Objectives and justification	
Subsidy objectives (original rationale)	Some governments state that the subsidy encourages fuel savings; however, CO <sub>2</sub> emissions per litre are higher for diesel than petrol on a life-cycle basis and diesel generates significantly higher levels of other pollutants (e.g. particulate matter) per litre than petrol. Original objectives for the <i>commercial</i> subsidy were economic (lower costs for transporting goods) and social (lower living costs as a result).
Is the original rationale still valid?	No, the non-commercial subsidy does not reflect the higher CO <sub>2</sub> emissions from diesel and other policy measures (e.g. circulation taxes) would be better at reflecting comparative engine performance.
Key problems with subsidy design	There is no sunset clause; no evaluation process; the subsidy "locks-in" diesel technology and slows adoption of new environmentally friendly technology.
Economic aspects	
On- or off-budget	Off budget (tax expenditure)
Conditional on what activity?	Non-commercial diesel subsidy: final consumption (households). Commercial diesel subsidy: production inputs (firms).
Point(s) of impact	Demand (for private users, final demand for motor fuel is the point of impact); Input (when diesel motor fuel is an input for <i>commercial</i> use, the subsidy has effects on the input costs, with secondary effects on income and profits)
Subsidy size/value	Non-commercial diesel subsidy: UK - no difference between diesel and petrol excise duty; Austria – diesel is taxed 21% less than petrol; Netherlands – diesel is taxed 40% less than petrol. <i>Commercial</i> diesel subsidy: lower in all three countries. Subsidies to non-commercial use is zero in the UK; in Austria = €128 million; in the Netherlands = € 570 million. Including external costs of CO <sub>2</sub> : in Austria = €129 - €138 million; in the Netherlands = €574 - €611 million. (Note does not include effects of cross-price elasticity with petrol)
Elasticity effects	Elasticity of demand for non-commercial transport: 0.25 in a year, 0.6 in the longer run due to changes in travel behaviour and vehicle/modal/fuel choice (Goodwin et. al, 2004). Cross-price elasticity of demand for petrol will cause some offsetting increase in petrol consumption (level unknown).
Importance of trade issues	Somewhat: EU dependence on fossil-fuel imports is a key energy security issue.
Availability of economic data	Good availability.
Social aspects	
Does it reach the intended recipients?	Yes (as a way to reduce transport costs and the cost of goods).
Winners and losers	Benefits of the subsidy accrue to owners of private diesel-fueled vehicles, which tend to be wealthier than owners of petrol vehicles (though energy excise taxes generally are regressive). The diesel subsidy disadvantages firms producing petrol-related

	technologies (e.g. engines) and benefits firms producing diesel technology. Increased travel causes negative social externalities (traffic noise; pollution effects).
Equity issues?	Negative externalities (e.g. emissions, particulates, increased traffic)
<b>Reform issues</b>	
Past attempts to remove subsidy?	UK has equalised its excise duty rates of non-commercial fuels. No evidence has been found of Austrian reform efforts; Netherlands increased excise duty on diesel by 3 cents a litre in July 2008 and an additional 1 cent per litre in January, 2009, leaving petrol rates unchanged.
Existing calls for removal?	Diesel-tax subsidies are frequently mentioned as environmentally harmful subsidies by environmental groups.
Key reform challenges	Industry lobbies can be expected to oppose reform. Reform will not be popular among households owning diesel vehicles.
Are there alternative policies to achieve the same objectives?	Increased use of particulate filters; Social transfers to low-income groups (replacing transfers through cheaper diesel); CO <sub>2</sub> emission reductions from non-diesel sectors and activities; tougher emissions standards for diesel vehicles. Circulation or registration taxes specific to each vehicle's efficiency.
Possible compensation measures to palliate impact of removal	Reducing taxes on activities not harmful to the environment. Government programmes aimed at lowering costs of fuel-efficient and low-carbon technologies.