



Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich

Update 2012: Ein Beitrag zur Ökologisierung des Steuersystems

UWD-Working Paper
Jänner 2012

Umweltdachverband
Strozzigasse 10/7-9
1080 Wien
ZVR-Zahl
255345915

Zusammenstellung und Recherche:
Mag. Roland Jöbstl

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

Herausgeber: Umweltdachverband
Strozzigasse 10/7-9
1080 Wien
Tel. +43 (0)1/40113, Fax. +43 (0)1/40113-50
E-Mail: office@umweltdachverband.at
www.umweltdachverband.at

I. Einleitung

Umweltschädliche Subventionen geraten besonders in Zeiten knapper öffentlicher Kassen in das Blickfeld der EntscheidungsträgerInnen. Seit der letzten Veröffentlichung des Umweldachverbandes zu umweltschädlichen Subventionen im Oktober 2010 gab es einige Neuerungen, die im Zuge des Budgetbegleitgesetzes 2011 (BBG 2011) verankert wurden. Dazu zählt die Einführung einer Flugticketabgabe, die Anhebung der Mineralölsteuer auf Diesel und Benzin um einen CO₂-Zuschlag, die Anhebung des CO₂-Zuschlags zur Normverbrauchsabgabe sowie die Abschaffung der Energieabgabenvergütung für Dienstleistungsbetriebe. Gleichzeitig wurden mit der Erhöhung der PendlerInnenpauschale und der Senkung der KFZ-Steuer energierelevante Kostenfaktoren reduziert und damit umweltschädliche Subventionen ausgeweitet.

Die Bundesregierung hat sich nun dafür entschieden, eine Schuldenbremse in Verfassungsrang zu verankern. Die Beseitigung ausstehender umweltschädlicher Subventionen kann es ermöglichen, nicht mehr zeitgemäße Ausgaben zu beseitigen und das österreichische Steuersystem schrittweise zu ökologisieren.

Die vorliegende Aktualisierung erhebt nicht den Anspruch, eine abschließende und umfassende Erhebung von umweltschädlichen Subventionen durchzuführen. Es wird der Fokus auf die Neuerungen seit Oktober 2010 und umweltschädliche Subventionen im Verkehr und der Industrie gelegt – die zwei größten Verursacher von Treibhausgasen in Österreich. Förderungen für die Landwirtschaft werden nicht angeführt. Da Direktzahlungen, Ausgleichszahlungen bzw. Agrar-Umweltzahlungen auch direkt positive Umwelteffekte haben können, ist es schwierig, derartige Förderungen als eindeutig umweltschädlich zu identifizieren. Das Ziel ist es, eine Faktenzusammenstellung zu liefern und Reformoptionen anzubieten, die auch Rücksicht auf soziale Aspekte nehmen.

2. Umweltschädliche Subventionen in Österreich

Die folgenden Seiten geben eine Übersicht über umweltschädliche Subventionen in Österreich in den Sektoren Verkehr, Ressourcennutzung, Gebäude und Industrie. In Österreich werden weiterhin ohne externe Kosten im Verkehrs- und Energiebereich umweltschädliche Subventionen in der Größenordnung von **4,3 bis 5,4 Mrd. Euro** gewährt, die kurz- bis mittelfristig abbaubar sind. Dabei handelt es sich nicht um eine abschließende Darstellung, sondern um einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen. Klar ist, dass der Abbau umweltschädlicher Subventionen sozial insbesondere über eine Entlastung des Faktors Arbeit abgefedert werden muss. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen wie die Ökologisierung der PendlerInnenpauschale, die Reform des Kilometergeldes und die Angleichung des Steuersatzes von Diesel auf Benzin. Ebenfalls dringlich zu ergreifen sind Maßnahmen zum Schutz der Ressource Boden. Hier sind mit der Ausweitung und Anpassung der Grundsteuer sowie der Angleichung der Abgabenleistung auf Umwidmungsgewinne kurzfristig realisierbare Mittel vorhanden. Bisherige Reformen wurden primär zur Sanierung des Budgets herangezogen, womit positive Effekte auf den Arbeitsmarkt verloren gingen. Zusätzlich zu den kurzfristigen Maßnahmen sind aber bei der Abschaffung der steuerlichen Begünstigungen für Firmenwagen, einen Wasserkraftnutzungsbeitrag sowie der Internalisierung der externen Kosten im Verkehr weitere Potenziale für eine umwelt- und ressourcenschonende Fiskalpolitik in Milliardenhöhe.

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 1,43¹ Mrd. Euro pro Jahr an Investitionen in erneuerbare Energien und Energieeffizienz notwendig sind. Allein der Abbau der Hälfte der existierenden umweltschädlicher Subventionen würde 2 Mrd. Euro einbringen, womit immer noch knapp eine halbe Milliarde Euro für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen würde. Wichtig dabei: Investitionen in naturverträgliche erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Klimaschutz stellen Zukunftsinvestitionen dar, die sich langfristig rechnen.

¹ Vgl. Statistik Austria (2011): BIP 2010: 286 Mrd. Euro

3. Änderungen durch das Budgetbegleitgesetz 2011

Einführung Flugabgabe – geplante Einnahmen 90 Mio. Euro p.a.

Art. 57 – Flugabgabengesetz

Für PassagierInnen wird ab dem Flugdatum 1.4.2011 über das Flugticket eine Flugabgabe eingehoben. Diese beträgt auf der Kurzstrecke (Mittelmeerraum, Nordafrika und Osteuropa inkl. der russischen Föderation) 8 €, auf der Mittelstrecke (Mittlerer Osten, Afrika und Zentralasien inkl. Indien) 20 €, sowie auf der Langstrecke d.h. alle restlichen Destinationen 35 € pro PassagierIn (Angaben inkl. allenfalls anfallender Umsatzsteuer). Transit- und TransferpassagierInnen (planmäßige Unterbrechung unter 24h) sind von der Flugabgabe befreit. Bei dieser Regelung werden nur Passagierflüge, nicht Gütertransporte besteuert, was weiterhin eine Lücke darstellt.

Anhebung des CO₂-Zuschlags zur Normverbrauchsabgabe – geplante Einnahmen 25 Mio. Euro p.a.

Art. 75 - Änderung des Normverbrauchsabgabengesetzes 1991

In Österreich wird auf Motorräder, Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Kleinbusse, Campingbusse, aber auch Sonderfahrzeuge, wie z.B. Quads („vierrädrige Motorräder“), die Normverbrauchsabgabe (NoVA) eingehoben. Beim Kauf eines Neuwagens mit hohem Schadstoffausstoß (über 160g CO₂/km) war bis dato ein CO₂-Zuschlag zur NoVA von 25 EUR je g/km abzuführen. Ab 1.3.2011 bis 31.12.2012 erhöht sich der Zuschlag für den CO₂-Ausstoß über 180 g/km bis 220 g/km: 50 EUR je g/km und für einen CO₂-Ausstoß größer als 220 g/km: 75 EUR je g/km. Ab 1.1.2013 werden die relevanten Schadstoffausstoßgrenzen um je 10 g/km gesenkt, sodass die oben angeführten Grenzen auf 150/170/210 g/km angepasst werden. Lastkraftwagen und Klein-LKW sowie Kleinbusse ab 10 Personen fallen nicht unter die NoVA. Dies ist insbesondere von Relevanz, da Personenkraftwagen bei entsprechender Ausstattung als Klein-LKW angemeldet werden können (sog. Fiskal-LKW). Diese Lücke begünstigt den Einsatz von zweisitzigen Geländewagen bzw. Pick Ups, Vans und anderen Kleinbussen für MitarbeiterInnen, auch wenn der Einsatz kleinerer und sparsamerer PKW ausreichend wäre.

Anhebung der Mineralölsteuer (MöSt.) – geplante Einnahmen 470 Mio. Euro p.a.

Art. 83 - Änderung des Mineralölsteuergesetzes 1995

Die Mineralölsteuer ist eine Verbrauchsabgabe, die als Fixbetrag pro Liter Treibstoff festgelegt ist. Die erfolgte Anhebung der Mineralölsteuer entspricht einem CO₂-Zuschlag in der Höhe von 20 €/t CO₂. Dies führte für Benzin zu einer Anhebung der MöSt. um 4 Cent (4,80 Cent inkl. Umsatzsteuer), Diesel um 5 Cent (6 Cent inkl. Umsatzsteuer) je Liter. Laut Preismonitor des Schweizer Autofahrer-Clubs TCS liegen im Q1/2011 die durchschnittlichen österreichischen Treibstoffpreise weiterhin

unter denen der Nachbarländer Deutschland, Italien, Slowakei, Tschechien und Ungarn. Der Rückgang des Tanktourismus und die Entlastung der Österreichischen CO₂-Bilanz werden entsprechend gering ausfallen.

Erhöhung der PendlerInnenpauschale – geplante Mindereinnahmen 15 Mio. Euro p.a.

Art. 58 - Änderung des Einkommensteuergesetzes 1988

Als Ausgleich für die Anhebung der Mineralölsteuer wurde die Absetzmöglichkeit von Werbekosten für den Weg zu Arbeit, die so genannte PendlerInnenpauschale, um ca. 10 % erhöht. Alternativ dazu wurde die Regelung über den Werkverkehr ausgeweitet, das so genannte Jobticket. Demnach ist bei Distanzen ab 20 km ab 2011 die Übernahme der Beförderungskosten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel durch die ArbeitgeberInnen bei den ArbeitnehmerInnen kein steuerpflichtiger Sachbezug mehr. Während das Jobticket einen interessanten Impuls für den öffentlichen Verkehr darstellt, ist die Erhöhung der PendlerInnenpauschale eine direkte Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs. Nachhaltige Impulse, die einen weiteren Zuzug in die Speckgürtel der urbanen Zentren reduziert hätten, wurden damit verschenkt.

Senkung der KFZ-Steuer – geplante Mindereinnahmen 30 Mio. Euro p.a.

Artikel 69 - Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992

Für den Güterverkehr wurde im Gegenzug der MÖSt.-Erhöhung die Kfz-Steuer um fast 40 % gesenkt. Ab 1.1.2011 gelten für jede angefangene Tonne höchstes zulässiges Gesamtgewicht pro Monat folgende Steuerbeträge: Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht bis zu 12 Tonnen: 1,55 € (bisher: 2,54 €), mindestens 15 € (bisher: 21,80 €); Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 Tonnen bis zu 18 Tonnen: 1,70 € (bisher: 2,72 €); Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen: 1,90 € (bisher 3,08 €), höchstens 80 € (bisher 123,40 €); Anhänger höchstens 66 € (bisher: 98,72 €).

Abschaffung der Energieabgabenrückvergütung für Dienstleistungsbetriebe – geplante Einnahmen von 100 Mio. Euro p.a.

Artikel 72 - Änderung des Energieabgabenvergütungsgesetzes

Seit 1996 wird die Energieabgabe auf die leitungsgebundenen Energieträger Strom und Erdgas sowie seit 2004 auch auf Kohle eingehoben. Für energieintensive Betriebe wurde gleichzeitig auch die Möglichkeit zur Rückvergütung geschaffen, wodurch rund 40 Prozent des Steuervolumens an Unternehmen zurück fließen. Damit sollen Wettbewerbsnachteile für energieintensive Betriebe gegenüber ausländischen Unternehmen verhindert werden. Nach einer Klage vor dem Verfassungsgerichtshof haben seit 2002 auch Dienstleistungsbetriebe einen Rückvergütungsanspruch. Mit 2012 soll die Rück-

vergütung für Dienstleistungsbetriebe wieder gestrichen und die verbleibenden Rückvergütungsmöglichkeiten bei der EU notifiziert werden.

Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick²

Umweltschädliche Subvention	Negative Wirkung	Höhe der Subvention	Reformoption	Status	Änderungen seit 2010
Befreiung des Flugverkehrs von Kerosinsteuer und Umsatzsteuer	Förderung des umweltschädlichsten Verkehrsmittels	Kerosinsteuerbefreiung: 290 Mio. Euro ³ Umsatzsteuerbefreiung für Auslandsflüge: 300 Mio. Euro ⁴	Mit dem BBG 201 I wurde eine Flugticketabgabe für Passagierflüge eingeführt. Gütertransporten werden weiterhin nicht besteuert, was eine massive Marktverzerrung darstellt. Im Rahmen der Novelle der Energiesteuer-richtlinie ist auch die Aufhebung der Steuerfreiheit des betrieblichen Flugverkehrs in Verhandlung. Die Novelle sieht eine Mindest-Steuerhöhe von 0,39 €/Liter Kerosin vor. Zusätzlich ist eine europaweite Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiungen auf Flugdienstleistungen (Passagier und Fracht) notwendig.	teilweise beseitigt	Einführung Flugticketabgabe 90 Mio. Euro
Steuerbegünstigung für Diesel	Förderung von Verkehrsaufkommen, Feinstaubbelastung	Angleichung von Diesel und Benzin 600 Mio. Euro ⁵ (eig. Berechnung)	Mit dem BBG 201 I wurde die Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel erhöht, womit die Steuerbegünstigung von Diesel um 1c je Liter reduziert wurde. Eine Begünstigung um 8,5c gegenüber Benzin bleibt weiterhin bestehen, womit auch der Tanktourismus erhalten blieb. Eine Harmonisierung und Umstellung der Energiebesteuerung im Rahmen der Novelle der EU-Energiesteuerrichtlinie zielt darauf ab, die Steuerbegünstigung für Diesel gänzlich aufzuheben. Im Sinne einer Energieträger-neutralen Besteuerung nach dem Energieinhalt und den CO ₂ -Emissionen müsste langfristig Diesel je Liter um 5c höher besteuert werden.	teilweise beseitigt	Erhöhung MÖSt. 201 I 470 Mio. Euro. Im Gegenzug wurde die PendlerInnenpauschale erhöht (15 - 30 Mio. Euro) und die KFZ-Steuer gesenkt (30 Mio. Euro)
Rückvergütung der Energieabgabe und Ökostromaufwendungen	Begünstigung von fossilen Energieträgern; Verminderung von Anreizen für Investitionen in Energieeffizienz	335 - 392 Mio. Euro ⁶	Mit dem BBG 201 I wurde die Rückvergütung für Dienstleistungsbetriebe gestrichen. Das reduziert die Subvention energieintensiver Betriebe um 100 Mio. Euro, die restliche Subventionierung bleibt bestehen. Eine Streichung der verbleibenden Rückvergütung bringt für eine Umverteilung der Steuerlast über 200 Mio. Euro.	teilweise beseitigt	Einschränkung auf produzierende Betriebe ab 201 I um 100 Mio. Euro
Steuerliche Begünstigung von Dienstwagen	Erhöhter Bestand und Einsatz von PKW im motorisierten Individualverkehrs	1,6 Mrd. Euro ⁷	Anhebung des Kalkulationssatzes für die Einkommensteuer, Aufhebung der Deckelung von 600 Euro/Monat. Steuerliche Gleichstellung des Sachnutzen mit Einkommensnutzen.	offen	
Steuerbegünstigung von Agrardiesel	Förderung fossiler Energie in der Landwirtschaft	49 Mio. Euro ³	Aufhebung der Steuerbegünstigung	offen	
Fehlende Internalisierung externer Kosten der Wasserkraft*	Irreversibler Eingriff in Gewässer; massive Schädigung von Flussökosystemen	500 Mio. Euro	Einführung eines Wasserkraftnutzungsbeitrags in Höhe von 0,33 Euro/1.000 m ³ Jahresdurchflussmenge. Verankerung im Wasserrechtsgesetz, Ausgestaltung als Landesabgabe um nicht auf Gemeindeebene umweltschädliche Anreize zu bieten.	offen	
Förderzinsabgabe	Förderung von Öl und Gas in Österreich wird steuerlich begünstigt. Durch Deckelung und zu geringe Förderzinse entgehen Steuererträge	40 Mio. Euro	Im Zuge der Förderzinsnovelle 201 I wurde ein preisabhängiger flexibler Steuersatz verankert. Da bei den derzeitigen Öl- und Gas-Preisen die maximalen Steuersätze bereits erreichen, gehen weitere Preisanstiege für den Staat verloren. Eine Anhebung auf europäische Vergleichswerte würde das beheben.	teilweise beseitigt	Abschläge wurden abgeschafft. Förderzins auf 14 % (Erdöl) bzw. 19 % (Erdgas) des Importwertes gedeckelt,

² Umweltschädliche Subventionen im Bereich Landwirtschaft wurden nicht untersucht. In diesem Bereich ist es schwierig Förderungen als eindeutig umweltschädlich zu identifizieren, da Direktzahlungen, Ausgleichszahlungen bzw. Agrar-Umweltzahlungen auch direkt positive Umwelteffekte haben können.

³ BMF(2011): Bundesförderungsbericht 2010. Indirekte Förderungen

⁴ EEA (2007): EU 25: 18 Mrd. Euro bzw. durchschnittlich 39 Euro pro Kopf Umsatzsteuerentfall bei Flugtickets, Ö: 8,4 Mio. Euro → 328 Mio. Euro Steuerentfall

⁵ FVMI (2011): Mineralölbericht Verbrauch Inland: 6 Mio. t. Dieseltreibstoff bzw. rd. 7,1 Mrd. Liter Diesel. 8,5c Steuerrückgang → 607 Mio. Euro.

⁶ Energieabgabenerstattung an Betriebe f.d. Herstellung von Waren 2008-2009 aus der Anfragebeantwortung BMF GZ: BMF-310205/0211-1/4/2010, Nov. 2010

⁷ Copenhagen Economics(2010): Company Car Taxation. Taxation Papers. Working Paper No 22. 2010

Umweltschädliche Subvention	Negative Wirkung	Höhe der Subvention	Reformoption	Status	Änderungen seit 2010
PendlerInnenpauschale	Zersiedelung, Biodiversitätsverlust, Förderung des Verkehrsaufkommens	330 Mio. Euro ⁸ (2011)	Mit dem BBG 2011 wurde zur Abmilderung der MÖSt. Erhöhung die PendlerInnenpauschale um 10 % erhöht und damit der umweltschädliche motorisierten Individualverkehrs unterstützt. Zusätzlich wurden die Regelungen für den Werkverkehr über 20km, das so genannte Jobticket, ausgeweitet. Zur Förderung kurzer Arbeitswege mit den Öffis ist eine Ausweitung des Jobtickets für alle, unabhängig von der Wegstrecke, bei Einführung einer Steuerbefreiung bis zu einem monatlichem Maximalbetrag (z.B. 50€) sinnvoll.	verschärft	Umweltschädliche Subventionierung im Rahmen der PendlerInnenpauschale wurde um 10 % bzw. 30 Mio. Euro erhöht.
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.	offen	
Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen	Verbilligung von Straßenbauprojekten; Förderung von Flächenverbrauch	110 bis 130 Mio. Euro ⁹	Verkehrsflächen sollen grundsteuerpflichtig werden, die Kosten sollen in Mauten etc. einkalkuliert werden. Damit soll ein Beitrag zur Kostenwahrheit im Verkehr geleistet werden.	offen	
Anpassung der Grundsteuer	Zersiedelung, mangelnde Konzentration und Flächenverbrauchsminimierung	0,5 bis 1 Mrd. Euro ¹⁰	Anhebung der Einheitswerte auf 90 Prozent der realen Marktpreise, Halbierung des Steuersatzes auf 0,5 % und Ausnahmen für Eigenheime und Landwirtschaft. Zusätzliche Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ertragsleistung, der externen Kosten der Nutzung und Berücksichtigung der Lage.	offen	
Steuerfreiheit von Umwidmungsgewinnen	Flächenverlust durch profitorientierte Umwidmung	300 bis 700 Mio. Euro ¹¹	Einführung einer Bodenressourcen-Abgabe in Höhe von 25 % auf die Steigerung des Verkehrswertes bei Umwidmung. Ausgestaltung als abschließliche Landesabgabe und nicht auf Gemeindeebene erforderlich um nicht umweltschädliche Anreize zu bieten.	offen	
Stellplatzverpflichtung für PKW	Begünstigung des MIV; Überwälzung von Kosten des Verkehrs auf Wohnbau	145 bis 175 Mio. Euro ⁸	Die Höhe der vorzusehenden Stellplätze soll an die vorhandene öffentliche Verkehrsanbindung angepasst werden.	offen	
Wohnbauförderung und Raumordnung	Zersiedelung, Flächenverbrauch, Förderung von Verkehrsaufkommen, Biodiversitätsverlust	180 bis 270 Mio. Euro ⁸	Die Wohnbauförderung muss an die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gekoppelt sein. Komplette Verlagerung von Neubau (2 Mrd. Euro) zu Sanierung (1 Mrd. Euro). Minimierung der weiteren Zersiedelung und Bodenversiegelung durch Raumordnung.	offen	
Fehlende Internalisierung externer Kosten im Verkehr*	Unfälle, Luftverschmutzung, Gesundheitskosten, Klimakosten, etc.	11 Mrd. Euro (2009) ¹²	Internalisierung der externen Kosten durch Anhebung der Treibstoffpreise, Einbindung in LKW-Maut oder Einführung einer fahrleistungsabhängigen PKW-Maut.	offen	
EURATOM*	Förderung der Atomindustrie	genaue Höhe nicht bekannt	Nach Inkrafttreten des Lissabon-Vertrags ist ein Ausstieg Österreichs aus EURATOM rechtlich eindeutig geklärt.	offen	
Summe der umweltschädlichen Subventionen:		4,9 bis 6 Mrd. Euro (exkl. mit * gekennzeichnete Subventionen)			
Abbau durch das Budgetbegleitgesetz 2011		600 Mio. Euro			
Ausstehende umweltschädliche Subventionen		4,3 bis 5,4 Mrd. Euro			

Tabelle 1: Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick inkl. der Änderungen des BBG 2011

⁸ BMF (2010): Förderungsbericht 2009, tatsächlicher Steuerentfall 100 Mio. Euro, ca. 30% Förderanteil + 10% Erhöhung durch das BBG 2010

⁹ Köppl&Steininger(2004):Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr

¹⁰ Solid 07.07.2010 IVF und Wifo empfehlen Anhebung der Grundsteuer (www.solidbau.at)

¹¹ Die Presse 12.12.2011 Verkauf nur bei Hauptwohnsitz ohne Steuer. Steuerertrag nach eigenen Berechnungen 1,8 – 2,7Mrd. Euro Wertsteigerung, 25% Abgabenhöhe, 6% Verwaltungsaufwand

¹² VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr

Schlussfolgerung

Die Bedeutung umweltschädlicher Subventionen wurde auf nationaler und europäischer Ebene bereits erkannt und in ersten Schritten schon umgesetzt. In prekären wirtschaftlichen Zeiten ist es umso wichtiger, diese Schlupflöcher zu beseitigen. Der Ball zur konsequenten Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen liegt bei der Österreichischen Bundesregierung.

Es zeigt sich auch ganz deutlich, dass die Probleme Österreichs im Klimaschutz im Verkehrsbereich massiv durch die gerade dort existierenden umweltschädlichen Subventionen verursacht werden. Massiven Nachholbedarf gibt es auch bei der Besteuerung der Ressource Boden sowie die weiterhin existierenden Subventionen für energieintensive Betriebe.

Klar sichtbar wird auch, dass es sich nicht um vernachlässigbare Größen handelt, sondern um eine bedeutende Fehlallokation öffentlicher Mittel. Mehr als 4 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. Ohne konsequentes Entgegensteuern werden EntscheiderInnen und Investitionen fehlgeleitet und stehen einer nachhaltigen Ausrichtung des Wirtschaftssystems im Weg.

Literatur

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

BMF (2010): Förderungsbericht 2009. Bericht der Bundesregierung gemäß § 54 BHG

BMF (2011): Förderungsbericht 2010. Bericht der Bundesregierung gemäß § 54 BHG

BMF (2010) Anfragebeantwortung: GZ: BMF-310205/0211-I/4/2010, Nov. 2010 Energieabgabenver-
gütung an Betriebe f.d. Herstellung von Waren 2008-2009

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

Die Presse Print-Ausgabe 13.12.2011 Verkauf nur bei Hauptwohnsitz ohne Steuer.
[http://diepresse.com/home/immobilien/markt/oesterreich/716211/Verkauf-nur-bei-
Hauptwohnsitz-ohne-Steuer](http://diepresse.com/home/immobilien/markt/oesterreich/716211/Verkauf-nur-bei-Hauptwohnsitz-ohne-Steuer)

EEA – European Environmental Agency (2007): Size, structure and distribution of transport subsidies
in Europe. Luxemburg: European Federation for Transport and Environment, 2007

FVMI (2011): Mineralölbericht 2010

OECD (2005) Environmental harmful subsidies: challenges for reform

Solid 07.07.2010 IWF und Wifo empfehlen Anhebung der Grundsteuer
[http://www.solidbau.at/home/artikel/Besteuerung/IWF_und_Wifo_empfehlen_Anhebung_d
er_Grundsteuer/aid/3609/](http://www.solidbau.at/home/artikel/Besteuerung/IWF_und_Wifo_empfehlen_Anhebung_der_Grundsteuer/aid/3609/)

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

Statistik Austria (2011): Jahresdaten Wirtschaftsentwicklung 2010: deutliche konjunkturelle Erholung
Letzte Änderung: 14.09.2011

VCÖ (2010): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr

WKÖ – Fachverband der Mineralölwirtschaft (2011): Mineralölbericht 2010