



Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich

Update 2014: Ein Beitrag zur Ökologisierung des Steuersystems

UWD-Working Paper
September 2014

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

Zusammenstellung und Recherche:
Mag. Roland Jöbstl, Mag. Florian Schmid

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

MIT UNTERSTÜTZUNG DES



**MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH**

Inhalt

1.	Einleitung.....	4
2.	Definition	5
3.	Umweltschädliche Subventionen und EU-Politik.....	7
3.1.	EU-Methode zur Identifikation und zum Abbau umweltschädlicher Subventionen	9
4.	Ökologische Steuerreform und umweltschädliche Subventionen	11
5.	Umweltschädliche Subventionen in Österreich	12
6.	Änderungen durch das Budgetbegleitgesetz 2011	13
7.	Änderungen durch das Budgetbegleitgesetz und das Stabilitätsgesetz 2012	15
8.	Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2014	17
9.	Weitere Änderungen im Rahmen der Budgetkonsolidierung 2014.....	18
10.	Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick (Tabelle)	19
10.1.	Umweltschädliche Subventionen im Verkehr	24
10.1.1.	Steuerbegünstigung des Flugverkehrs.....	24
10.1.2.	Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin	25
10.1.3.	Steuerbegünstigung von Dienstwagen	26
10.1.4.	PendlerInnenförderung.....	28
10.1.5.	Amtliches Kilometergeld.....	30
10.1.6.	Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen	30
10.1.7.	Stellplatzverpflichtung für PKW	31
10.1.8.	Wohnbauförderung und Raumordnung.....	31
10.1.9.	Externe Kosten im Verkehr	32
10.2.	Umweltschädliche Subventionen in Industrie und Ressourcennutzung.....	33
10.2.1.	Vergütung der Energieabgabe.....	33
10.2.2.	Befreiung der E-Wirtschaft von Kohleabgabe.....	34
10.2.3.	Steuerbefreiung für Strom und Erdgas für Transport und Energieerzeugung der E-Wirtschaft.....	34
10.2.4.	Rückvergütung der Ökostromaufwendungen.....	35
10.2.5.	Veraltete Bemessungsgrundlagen der Grundsteuer	35
10.2.6.	Wasserkraftnutzungsbeitrag	36
10.2.7.	Förderzinsabgabe: Zinshöhe und Grenzwerte zu niedrig.....	36
10.2.8.	Förderung der Atomindustrie durch Mitgliedschaft bei EURATOM.....	37
11.	Schlussfolgerung	38

I. Einleitung

Die Diskussionen um eine Reform des Steuern- und Abgabensystems stehen auch 2014 wieder im Zentrum der Aufmerksamkeit. Dabei stehen mit Kürzungen bei Sozialleistungen wie etwa den Familienbeihilfen oder Pensionen oder der Einhebung einer Vermögensteuer politisch sehr umstrittene Vorschläge im Vordergrund. Eine politische Einigung ist kaum zu erwarten. Eine längst überfällige Alternative Budgetmittel frei zu bekommen ist die endgültige Streichung aller umweltschädlichen Subventionen. Diese unterschiedlichsten Fördermechanismen und Steuerbegünstigungen wurden in der Vergangenheit aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen eingeführt, verfehlen jedoch längst ihr Ziel und sind massive Barrieren für eine ökologische Entwicklung unserer Gesellschaft. Die Beseitigung der umweltschädlicher Subventionen ermöglicht es, nicht mehr zeitgemäße Ausgaben zu beseitigen und das österreichische Steuersystem schrittweise fit für die Energiewende zu machen.

Seit der ersten Veröffentlichung des Umweltdachverbandes zu umweltschädlichen Subventionen im Oktober 2010 gab es einige Neuerungen, die im Zuge der Budgetbegleitgesetze 2011 und 2012 (BBG 2011, BBG 2012) 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. Auch 2014 wurde mit dem Abgabenänderungsgesetz Bereiche der KFZ-Besteuerung schrittweise verbessert, mit den Begünstigungen für Diesel und Dienstwagen gibt es aber noch umfassende Potentiale.

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, Ressourcennutzung und der Industrie gelegt. 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. 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.”¹

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“²

Hier wird davon ausgegangen, dass negative Wirkungen auf die Umwelt eine Folge der Produktion von Gütern darstellen. Ceteris paribus wird daher jede Förderung der Güterproduktion 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. Die AutorInnen sehen umweltschädliche Subventionen als:

¹ OECD (2005)

² OECD (2005)

„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)³

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 Verursachern 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.

³ Köppl & Steiningger (2004), S. 23. 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.

Schon im Jahr 2011 wurde im Rahmen der europäischen Nachhaltigkeitsstrategie (ESDS 2001) 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. Der Abbau umweltschädlicher Subventionen als Beitrag zu einer Ökologisierung des Steuersystems wird auch im Grünbuch der europäischen Kommission zum *Einsatz von marktwirtschaftlichen Instrumenten für umweltpolitische und damit verbundene Ziele* (2007) angeführt und auf die Erstellung einer Roadmap bis zum Jahr 2008 hingewiesen.⁴ Nach Verzögerungen bei der Überprüfung und Überarbeitung der Nachhaltigkeitsstrategie im Jahr 2009 forderte der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) die EU-Kommission in einer Stellungnahme zum Überprüfungsbericht auf, die seit 2008 fällige EU-Roadmap für den Abbau umweltschädlicher Subventionen auszuarbeiten.⁵

Im März 2010 stellte die EU-Kommission ihre **Europa 2020 Strategie** für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum vor. Die EU 2020 Strategie ersetzt die auslaufende Lissabon-Strategie und hat das Ziel, die EU-Ziele Wachstum, Beschäftigung, Innovation, Klimaschutz, Bildung und Armutsbekämpfung in Einklang zu bringen. Die Kommission fordert darin die Mitgliedsstaaten dezidiert auf, umweltschädliche Subventionen abzubauen und erlaubt Ausnahmen lediglich für sozial benachteiligte Bevölkerungskreise. Ein klares Augenmerk wird auch auf eine Neugestaltung des Steuersystems gelegt. Eine Anhebung der Lohnnebenkosten soll vermieden und der Faktor Arbeit zulasten von Energie- und Ressourcenabgaben entlastet werden.⁶ Im Rahmen der **Bestandsaufnahme über die Europa 2020 Strategie**⁷ stellt die Kommission fest, dass die Preise für Ressourcen weiterhin unter den tatsächlichen Kosten liegen und nach wie vor Anreize für eine ineffiziente Ressourcennutzung gegeben sind.

⁴ Europäische Kommission (2007a)

⁵ Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2009)

⁶ Europäische Kommission (2010a)

⁷ Europäische Kommission (2014)

Auch die Empfehlungen des Rates zur **grundlegenden Ausrichtung der Wirtschaftspolitik der EU** fordern, dass „umweltschädlich wirkende Beihilfen“ abgebaut werden sollen, um Innovation und nachhaltige Entwicklung zu fördern. Die notwendige Internalisierung externer Umweltkosten – insbesondere im Verkehrssektor – wird betont.

Besondere Bedeutung bei der Subventionsausgestaltung und Prüfung hinsichtlich Ihrer Zulässigkeit kommt dem **EU-Beihilfenrecht** zu. Grundsätzlich beschäftigt sich die EU-Beihilfenkontrolle mit wettbewerbsverzerrenden staatlichen Interventionen. Aufgrund letzterer Funktion wirkt das Beihilfenrecht oftmals als Treiber für den Abbau von umweltschädlichen Subventionen.⁸ Ein aktuelles Beispiel sind die Vergünstigungen bei Ökostrom für Industrieunternehmen in Deutschland. Die Ausnahmebestimmung von der EEG – Umlage für produzierende Unternehmen wurde eingeführt, um eine Schlechterstellung letzterer im internationalen Wettbewerb zu verhindern. Die EU kritisierte nun die Befreiung als verbotene Staatshilfe und hat Mitte Dezember ein Beihilfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet⁹,¹⁰. Ähnlich werden die von Großbritannien geplante Erweiterung des Atomkraftwerk Hinkley Point an der Südwestküste Englands durch zwei neue Reaktoren durch die EU im Rahmen eines Beihilfverfahrens geprüft¹¹. Mit den mit 9. April 2014 verabschiedeten **Vorschriften für staatliche Beihilfen in den Bereichen Umweltschutz und Energie**¹² schlägt die Europäische Kommission bezüglich des Abbaus umweltschädlicher Subventionen einen kritischen Weg ein. Während etablierte Systeme wie die Einspeisetarife für Erneuerbare Energien erschwert und soll durch Ausschreibungssysteme ersetzt werden sollen, werden Fördermöglichkeiten für Atomstrom, indem bsp. Wiederaufbereitungsanlagen von Ökostromabgaben befreit werden, und Ausnahme auch für fossile Stromerzeugung ermöglicht. Die Entscheidung um die Förderung des Atomkraftwerks Hinkley Point C wird den Prüfstein für die europäische Beihilfenpolitik darstellen und entscheiden ob die Abschaffung umweltschädliche Subventionen von der Kommission ernsthaft betrieben wird.

Als Teil ihres Beitrages für die europaweite **Leitinitiative „ressourcenschonendes Europa“** hat die Europäische Kommission im Frühjahr 2011 eine **Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie** präsentiert. Darin wird ein neues Steuersystem für die Besteuerung von Energie vorgelegt, das technologieneutral nicht nach Litern bzw. Gewicht berechnet wird, sondern den Energieinhalt und die CO₂-Emissionen von Energieträgern besteuert. Die Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie ist die Grundlage für eine europaweit harmonisierte Besteuerung und den Abbau bestehender Ausnah-

⁸ Friedrich Ebert Stiftung (2011)

⁹ Frankfurter Allgemeine (2013), Die Zeit Online (2013)

¹⁰ Europäische Kommission (2014b)

¹¹ Europäische Kommission (2014c)

¹² European Commission (2014d)

men. Die Verhandlungen zu der Richtlinie brachten keine Einigung.¹³ Anfang 2014 wurde durch die Griechische Ratspräsidentschaft die Verhandlungen um den Vorschlag noch einmal aufgenommen. Sollte es bis Ende 2014 keine Einigung geben ist davon auszugehen, dass die Europäische Kommission den Vorschlag zurückzieht und die Diskussionen um die notwendigen Strukturumstellung von Null gestartet werden müssen.¹⁴

Auf EU-Ebene werden umweltschädliche Subventionen jedenfalls seit langem diskutiert. Die Verantwortung liegt schlussendlich bei den Mitgliedsstaaten, der Handlungsspielraum der Kommission ist derzeit auf die Novellierung der Energiesteuerrichtlinie und die Abwicklung der Beihilfverfahren beschränkt, wo sie aber ebenfalls auf die Bereitschaft der Mitgliedsstaaten angewiesen ist.

3.1. EU-Methode zur Identifikation und zum Abbau umweltschädlicher Subventionen

Da es der europäischen Kommission derzeit an direkten Druckmitteln fehlt, die Staaten zum Abbau umweltschädlicher Subventionen zu bewegen, versucht sie auf andere Weise Einfluss zu nehmen. Aufschluss über bestehende umweltschädliche Subventionen und Potenziale für ökologische Steuerreformen gibt die 2014 im Auftrag der DG Umwelt veröffentlichte Studie die für Österreich umweltschädliche Subventionen im Umfang von 774 bis 911 Mio. Euro bzw. 0,26 % des BiP identifiziert¹⁵.

Grundlage dieser Arbeiten ist die 2009 in Rahmen einer Studie entwickelten Methode zur Erfassung und Beseitigung umweltschädlicher Subventionen. Mit der Studie „Environmental 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

¹³ Parlament.gv.at (2013)

¹⁴ Ends-Europe (2014)

¹⁵ Hogg et al (2014): Study on Environmental Fiscal Reform Potential in 12 EU Member States
No 07.0307/ETU/2013/SI2.664058/ENV.D.2 Final Report to DG Environment of the European Commission

Umwelt eingeschätzt werden und ob starke Hindernisse bei der Abschaffung der Subvention zu erwarten sind. Damit kann eine erste Übersicht und Prioritätensetzung vorgenommen werden.

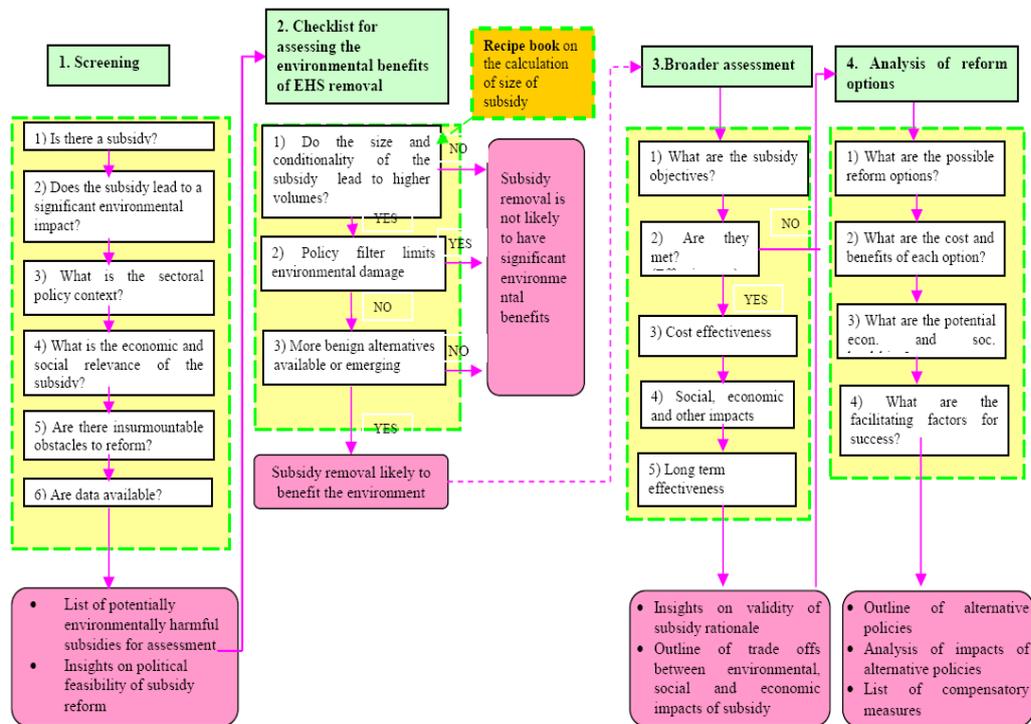


Abbildung 1: EHS reform tool.
Quelle: IEEP (2009); Environmental Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment

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 Österreich¹⁶, 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.

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.

¹⁶ Die Fallstudie über die Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin in Österreich, den Niederlanden und Großbritannien ist im Anhang der Studie UWD (2010): Umweltschädliche Subventionen

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 umfassend untersucht¹⁷. Eine Vielzahl der dort angesprochenen Probleme bestehen bis heute. Wo bisher umweltschädliche Subventionen abgebaut wurden, geschah dies oft zufällig, wie mit der Stilllegung des Braunkohlekraftwerks in Voitsberg, oder aus Budgetknappheit im Zuge von Budgetkonsolidierungen. 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-, Ressourcen- und Energiebereich umweltschädliche Subventionen in der Größenordnung von **bis 5 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 die Einführung einer Flächennutzungsabgabe 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.

¹⁷ Köppl & Steininger (2004)

6. Änderungen durch das Budgetbegleitgesetz 2011

Das im Dezember 2010 beschlossene Budgetbegleitgesetz 2011 setzte sowohl auf der Ausgaben- als auch auf der Einnahmeseite Maßnahmen, die direkt wie indirekt umweltschädliche Subventionen reduzierten. Die Neuerungen des Budgetbegleitgesetzes 2011 sind im Folgenden beschrieben.

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

Art. 57 – Änderung des Flugabgabegesetzes

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 Normverbrauchsabgabegesetzes 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 ab 2011 bei Distanzen ab 20 km 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.

Art. 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.

Art. 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 hatten ab 2002 auch Dienstleistungsbetriebe einen Rückvergütungsanspruch. Ab 1.2.2011 wurde die Rückvergütung für Dienstleistungsbetriebe wieder gestrichen und die verbleibenden Rückvergütungsmöglichkeiten für produzierende Betriebe bei der EU notifiziert.

Novellierung des Mineralrohstoffgesetzes zur Anpassung des Förderzinses

Art. 97 - Änderung des Mineralrohstoffgesetzes (Förderzinsnovelle 2011)

Heimische Vorkommen von Öl und Gas sind Eigentum der Republik Österreich. Die Republik vergibt Förderrechte an Firmen, die dafür einen Förderzins zahlen, der im Mineralrohstoffgesetz festgelegt ist. Mit der Förderzinsnovelle 2011 wurde das bestehende System von Fixzinsen und per Verordnung erlassenen Zinsabschlägen durch einen vom Importwert abhängigen flexiblen Steuersatz ersetzt. Die in der Förderzinsnovelle festgelegten Obergrenzen für die Ermittlung des Förderzinses liegt derzeit bei umgerechnet 55 Euro je Barrel Öl bzw. 286 Euro je 1.000 m³ Gas.

7. Änderungen durch das Budgetbegleitgesetz und das Stabilitätsgesetz 2012

Auch im Jahr 2012 kam es zu zahlreichen gesetzlichen Neuerungen, die das Ausmaß an umweltschädlichen Subventionen maßgeblich beeinflussen.

Senkung der Flugabgabe – geplante Mindereinnahmen um 10 Mio. Euro p.a.

Art. 11 – Änderung des Flugabgabengesetzes

Die seit 2011 eingehobene Abgabe auf Flugtickets wurde nach nicht einmal zwei Jahren wieder gesenkt. Seit 01.01.2013 werden auf Kurzstreckenflügen anstatt der ursprünglichen 8 EUR nur mehr 7 EUR verrechnet. Auf den Mittelstrecken kommt es sogar zu einer Kürzung der Abgaben um 5 EUR. Die Ticketsteuer für Langstrecken bleibt unverändert bei 40 Euro.¹⁸

Erhöhung der PendlerInnenpauschale – geplante Mindereinnahmen 190 Mio. Euro p.a.

Art. 3 – Änderungen des Einkommenssteuergesetzes 1988

¹⁸ Airlines.de (2012)

Mit Jahreswechsel 2012/2013 wurde die bereits in 2011 erhöhte Pendlerförderung erneut ausgebaut. Von nun an können auch Teilzeitkräfte einen Anspruch auf die Pendlerpauschale geltend machen. Außerdem wurde für PendlerpauschalebezieherInnen der Pendlereuro eingeführt. Dieser zusätzliche Jahresbetrag für PendlerInnen entspricht der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (in km) mal zwei. Mit der Einführung des Pendlerzuschlags und des Pendlerausgleichsbetrags sollen auch ArbeitnehmerInnen mit einem Einkommen unter bzw. knapp über der Einkommenssteuergrenze in die Förderung mit einbezogen werden. Auch das kürzlich eingeführte Jobticket zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde um Ausgaben in der Höhe von 50 Mio. EUR p.a. ausgebaut.¹⁹ Im Zuge der Novelle des Einkommenssteuergesetzes (BGBl. I Nr. 53/2013) wurde die Pendlerpauschale bei Nutzung von Firmenwagen bzw. Dienstautos ab 1. Mai 2013 gestrichen.

Streichung der Mineralölsteuerrückvergütung – geplante Einnahmen 69 Mio. Euro p.a.

Art. 18 – Änderungen des Mineralölsteuergesetzes 1995

Bis zum 01.01.2013 waren nach § 4, 7 und 7a MÖSt Flüssiggas für Kraftstoffe im Ortslinienverkehr, Gasöl zum Antrieb von Schienenfahrzeugen der österreichischen Bundesbahnen und Agrardiesel von der Mineralölsteuer befreit. Mit dem Budgetbegleitgesetz 2012 wurden diese Ausnahmeregelungen gestrichen.

Abschaffung der Steuerfreiheit von Umwidmungsgewinnen bei Grundstückverkäufen – geplante Einnahmen von 300 bis zu 700 Mio. Euro p.a.

Art. 2 – Änderung des Einkommenssteuergesetzes 1988

Bis zu der Novellierung 2012 waren Gewinne aus der Veräußerung privater Liegenschaften nach Ende der 10-jährigen Spekulationsfrist steuerfrei. Innerhalb dieser Frist wurden die Erträge mit dem jeweiligen Einkommenssteuersatz belastet. Mit dem 01.04.2012 und dem Stabilitätsgesetz 2012 wurden die Spekulationsfrist abgeschafft und die Gewinne aus Veräußerungen mit einer Immobilienertragssteuer von 25% belastet.²⁰

¹⁹ BMF (2013)

²⁰ PWC (2012)

8. Änderungen durch das Abgabenänderungsgesetz 2014

Mit Dezember 2013 kamen massive Diskussionen um Finanzierungslücken im Budget, auch in Bezug auf den Finanzierungsbedarf zur Bankenrettung (Stichwort: Hypo-Alpe-Adria), auf. Daher stand das im Februar 2014 beschlossene Abgabenänderungsgesetz 2014 mit Änderungen im Steuerrecht, teilweise auch mit Bezug zu umweltschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich, insbesondere im Zeichen der Budgetkonsolidierung. Zu den Maßnahmen zählen:

Änderung des Versicherungssteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Art. 9 – Änderung des Versicherungssteuergesetzes 1953 §6

Bei Krafträdern erhöht sich die monatliche Versicherungssteuer von 0,022€ auf 0,025€ je Kubikzentimeter Hubraum. Bei Kraftfahrzeugen bis 3,5t wird die Versicherungssteuer nach der Motorleistung gestaffelt: Von 0,62€ bis 0,75€ je Kilowatt Motorleistung (früher 0,55€ je Kilowatt Motorleistung).

Der Maximalsatz wird von 60€ auf 72€ angehoben.

Art. 10 – Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1992

Auch die Kraftfahrzeugsteuer wurde erhöht. So sind für Krafträder pro Kubikzentimeter Hubraum nun 0,0275€ (früher: 0,0242€) pro Monat fällig. Für Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von maximal 3,5 Tonnen wird die Steuer erhöht und nach der Motorleistung gestaffelt (0,682€ bis 0,825€ pro Kilowatt Motorleistung). Auch die Mindeststeuer und die Höchststeuer wurden auf 6,82€ bzw. 80€ erhöht.

Durch die Anhebung von Versicherungs- und Kraftfahrzeugsteuer wird mit Steuermehreinnahmen im Vergleich zu 2012 von 200 Millionen EURO für 2014 und 230 Millionen Euro ab 2015 gerechnet²¹.

Änderung des Normverbrauchabgabegesetzes

Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes 1991

Umfangreiche Änderungen gab es auch bei der Normverbrauchsabgabe. Für Motorräder wurde ein Höchststeuersatz von 20% eingeführt, gleichzeitig der Höchststeuersatz für andere Kraftfahrzeuge auf 32% erhöht. Die Normverbrauchsabgabe basiert nun auf den CO₂-Emissionen des jeweiligen Fahrzeugs und nicht mehr auf dem Kraftstoffverbrauch. (Berechnungsformel: (CO₂-Emissionswert in Gramm je Kilometer minus 90 Gramm) dividiert durch 5). Für einen CO₂-Ausstoß von über

²¹ Regierungsvorlage Abgabenänderungsgesetz 2014, Vorblatt und WFA

250g/km erhöht sich die Steuer für jedes Gramm über dem Grenzwert um 20€ pro Gramm CO₂ und Kilometer.

Für Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Motor vermindert sich die NoVA bis zum 31.12.2015 um bis 600€ - Steuergutschriften sind aber ausgeschlossen. Falls dieser Bonus nicht anwendbar ist, können Abzugsposten in Höhe von 350€ (Diesel) bzw. 450€ (andere Kraftstoffe) angewandt werden, die bis 2016 auf je 300€ sinken. Auch hier ist eine Steuergutschrift ausgeschlossen. Die Bundesregierung rechnet mit 30 Mio. Euro im Jahr 2014 und von 50 Mio. Euro jährlich ab 2015.

9. Weitere Änderungen im Rahmen der Budgetkonsolidierung 2014

Änderung der Sachbezugswerteverordnung

Paragraph 4 Art.1 und Art. 2

Mit der Erhöhung des Sachbezugswerts für privat genutzte Dienstautos von bisher 600€ auf nun maximal 720€ pro Monat, steigt die Lohnsteuerpflicht der DienstwagennutzerInnen um bis zu 60€ monatlich. (120€ Erhöhungsbetrag bei einem Grenzsteuersatz von maximal 50%).

Bei Dienstautos, die im Monatsmittel weniger als 500km privat genutzt werden, erhöht sich der Sachbezugswert ebenfalls um 20% auf jetzt 360€.

Änderung der Förderzinsabgabe

Gesetzestext noch nicht vorliegend

Mit der Förderzinsnovelle 2011 wurde das bestehende System von Fixzinsen und per Verordnung erlassenen Zinsabschlägen durch einen vom Importwert abhängigen flexiblen Steuersatz ersetzt. Als Maßnahme zur Budgetkonsolidierung ist 2014 eine Erhöhung des Förderzinses für die Erdöl- und Erdgasförderung in Österreich vorgesehen. Die Erhöhung betrifft insbesondere die OMV und die RAG (Rohöl-Aufsuchungs AG). Diese Erhöhung sollen 2014 um 30,3 Millionen € und ab 2015 45,83 Millionen € an Mehreinnahmen bringen.

10. Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick (Tabelle)

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die umweltschädlichen Subventionen, die in Österreich derzeit existieren, welche Änderungen seit 2010 insbesondere im Rahmen der Budgetbegleitgesetze 2011 und 2012 und dem Abgabenänderungsgesetz 2014 umgesetzt wurden und welche bestehenden umweltschädlichen Subventionen kurz- bis mittelfristig abgebaut werden könnten.

Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick²²

Aus: Umweltdachverband 2014. *Abbau umweltschädlicher Subventionen in Österreich – Update 2014: Ein Beitrag zur Ökologisierung des Steuersystems.* Working Paper. Wien, September 2014. Download auf www.umweltdachverband.at/publikationen/publikationen

Umweltschädliche Subvention	Negative Wirkung	Höhe der Subvention	Reformoption	Status	Änderungen seit 2011/2012
Befreiung des Flugverkehrs von Mineralölsteuer	Förderung des umwelt- und klimaschädlichsten Verkehrs- und Transportmittels	Entgangene Mineralölsteuer 2012: 340 Mio. Euro ²³	Die Flugunternehmen zahlen im Gegensatz zu AutofahrerInnen und LKWs für ihren Treibstoff Kerosin keinen Cent Mineralölsteuer. Eine gleich hohe Besteuerung von Kerosin wie Benzin würde dem Budget zusätzlich Einnahmen von rund 340 Millionen Euro bringen ²⁴ . Davon sind die Einnahmen aus der Flugticketabgabe abzuziehen, die zwischen 60 und 80 Millionen Euro ausgemacht haben. Die Luftfahrt genießt in Österreich somit Jahr für Jahr Steuerbegünstigungen von über 300 Millionen Euro. Güterlufttransporte werden von der Flugticketabgabe gar nicht erfasst, was eine weitere Begünstigung darstellt.	offen	Mit dem BBG 2011 wurde eine Flugticketabgabe für Passagierflüge eingeführt (90 Mio. Euro). Im Jänner 2013 wurde die Flugticketabgabe für Kurz- und Mittelstrecken Flüge um 10 Mio. Euro wieder gesenkt. ²⁵
Befreiung des Flugverkehrs von der Umsatzsteuer	Förderung des umwelt- und klimaschädlichsten Verkehrs- und Transportmittels	Umsatzsteuerbefreiung für Auslandsflüge: 320 Mio. Euro ²⁶	Die Aufhebung der bestehenden Umsatzsteuerbefreiungen auf Flugdienstleistungen (Passagier und Fracht) ist europaweit notwendig.	offen	
Steuerbegünstigung für Diesel	Förderung von Verkehrsaufkommen, Feinstaubbelastung	Angleichung von Diesel und Benzin rd. 600 Mio. Euro ^{27,28}	Auch nach dem BBG 2012 bleibt eine Begünstigung des Diesels um 8,5 Cent gegenüber Benzin weiterhin bestehen, womit auch der Tanktourismus erhalten bleibt. Eine europaweite Harmonisierung der Energiebesteuerung 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 5 Cent höher besteuert werden.	offen	Erhöhung MÖSt. 2011 um 470 Mio. Euro änderte Ungleichgewicht. Im Gegenzug wurde die PendlerInnenpauschale erhöht (15 - 30 Mio. Euro) und die KFZ-Steuer gesenkt (30 Mio. Euro).
Befreiung der E-Wirtschaft von Kohleabgabe	Begünstigung von Strom aus Kohle, erhöhte CO ₂ -Emissionen	rd. 80 Mio. Euro ²⁹	Die Befreiung der E-Wirtschaft von der Kohleabgabe muss aufgehoben werden, um eine Verzerrung des Energiemarktes zugunsten der CO ₂ -intensivsten Stromerzeugung zu verhindern.	offen	
Steuerbefreiung für Elektrische Energie für den Transport und die Erzeugung von elektrischer Energie und von	Begünstigung von teilweise fossilen Energieträgern	100 Mio. Euro bei Strom ³⁰	Streichung der Steuerbefreiung um Anreize für Investitionen in energieeffizienten Transport und Erzeugung zu setzen	offen	

²² Umweltschädliche Subventionen im Bereich Landwirtschaft wurden nur teilweise berücksichtigt. In diesem Bereich ist es schwierig, Förderungen als eindeutig umweltschädlich zu identifizieren, da Direktzahlungen, Ausgleichszahlungen bzw. Agrar-Umweltzahlungen auch direkt positive Umwelteffekte haben können.

²³ BMF (2013) S. 219

²⁴ VCÖ (2013): VCÖ: Fehlende Kerosinsteuer kostete Österreich seit 2005 rund drei Milliarden Euro! Ausgabe 2013-100

²⁵ Airlines.de (2012)

²⁶ EEA (2007) → EU 25: 18 Mrd. Euro bzw. durchschnittlich 39 Euro pro Kopf Umsatzsteuerentfall bei Flugtickets, Ö: 8,4 Mio. EW → 328 Mio. Euro Steuerentfall; Vgl. Flugumsatz AUA 2,3 Mrd.

²⁷ VCÖ (2011), S. 20

²⁸ FVMI (2013) → 6 Mio. Tonnen. Dieseltreibstoff bzw. rd. 7,1 Mrd. Liter Diesel. 8,5 Cent Steuerdifferenz → 607 Mio. Euro

²⁹ Setzt sich zusammen aus: 1,6 Mio. Tonnen Kohleneinsatz in Kraftwerken und 50€/t Kohleabgabe ergibt 80 Mio.

³⁰ BMF (2013a) S. 217f.

Umweltschädliche Subvention	Negative Wirkung	Höhe der Subvention	Reformoption	Status	Änderungen seit 2010/2011
Mineralöl					
Steuerbefreiung von Erdgas für Transport und Verarbeitung	Begünstigung von fossilen Energieträgern	50 Mio. Euro ³⁰	Streichung der Steuerbefreiung, um Anreize für Investitionen in energieeffizienten Transport und Erzeugung zu setzen	offen	
Rückvergütung der Energieabgabe an die Industrie	Begünstigung von fossilen Energieträgern; Verminderung von Anreizen für Investitionen in Energieeffizienz	450 Mio. Euro ³¹	Eine Streichung der verbleibenden Rückvergütung schafft ein Volumen von 450 Mio. Euro für eine Umverteilung der Steuerlast vom Faktor Arbeit auf den Faktor Energie.	offen	Einschränkung auf produzierende Betriebe seit 1.2.2011
Steuerliche Begünstigung von Dienstwagen	Erhöhter Bestand und Einsatz von Pkw im motorisierten Individualverkehr	1,6 Mrd. Euro ³²	Anhebung des Kalkulationssatzes für die Einkommensteuer, Aufhebung der Deckelung von 720 Euro/Monat. Steuerliche Gleichstellung des Sachnutzen mit Einkommensnutzen	offen	Anpassung 2014: Deckelung auf 720€ angehoben – Einnahmen von 1 bis 5 Mio. Euro
Steuerbegünstigung von Klein-Lkw	Erhöhte CO ₂ - und Lärm-Emissionen im Vergleich zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie die Bahn	45 Mio. Euro ³³	Das Steuerschlupfloch für Klein-LKW, die weder KFZ-Steuer noch NoVA zahlen, schließen. Die NoVA ist auch auf diese KFZ-Klassen auszuweiten.	offen	
Steuerbegünstigung land- und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen	Erhöhter Bestand und Einsatz von KFZ in der Land- und Forstwirtschaft	70 Mio. Euro ³⁴	Streichung der Steuerbegünstigung laut Kraftfahrzeuggesetz 1992 und der motorbezogenen Versicherungssteuern nach Versicherungssteuergesetz	offen	
EURATOM*	Förderung der Atomindustrie	genaue Höhe nicht bekannt	Nach Inkrafttreten des Lissabon-Vertrags ist ein Ausstieg Österreichs aus EURATOM rechtlich eindeutig geklärt.	offen	
Förderzinsabgabe	Förderung von Öl und Gas in Österreich wird steuerlich begünstigt. Durch zu geringe Förderzinse entgehen Steuererträge	150 Mio. Euro ³⁵	Der jährliche Produktionswert der inländischen Öl- und Gasförderung erhöhte sich zwischen 2003 und 2012 um etwa 400 Mio. Euro. Aus den Budgetunterlagen geht hervor, dass rund 315 Mio. dieser Einnahmen bei den Firmen bleiben. Es wird vorgeschlagen, dass der Bund durch eine Novellierung des Mineralrohstoffgesetzes mind. zwei Drittel der gesamten Wertsteigerung zurückbehält.	Änderung geplant	Förderzinsnovelle 2011 2014: Erhöhung des Förderzins von 30 auf 45 Mio. Euro
Pendlerförderung (Pendlerpauschale, Pendlerzuschlag, Familienheimfahrten, doppelte Haushaltsführung)	Zersiedelung, Biodiversitätsverlust, Förderung des Verkehrsaufkommens	480 Mio. Euro ³⁶	Förderung kurzer Arbeitswege mit den Öffis, unabhängig von der Wegstrecke. Einführung einer Steuerbefreiung bis zu einem monatlichem Maximalbetrag (z. B. 50 Euro). Mit der Einführung und Ausweitung des Jobtickets wurden wichtige Schritte in Richtung einer Ökologisierung gesetzt.	verschärft	2011: Anhebung der Pendlerpauschale um 30 Mio. Euro Novelle 2013: Ausweitung der Pendlerpauschale um kurzfristig 190 Mio. bzw. mittelfristig 270 Mio.

³¹ BMF (2013) S. 217

³² Copenhagen Economics (2010)

³³ VCO

³⁴ BMF(2013) S. 223

³⁵ Österreichische Biomasse-Verband (2013)

³⁶ BMF (2013a)

Kilometergeld	Begünstigung des MIV gegenüber öffentlichem Verkehr	130 Mio. Euro ³⁷	Verringerung des Kilometergeldes u. Anpassung an variable Kosten; Gleichstellung des öffentl. Verkehrs; fixe Pauschale f. überwiegend dienstlich genutzte Fahrzeuge	offen	
Umweltschädliche Subvention	Negative Wirkung	Höhe der Subvention	Reformoption	Status	Änderungen seit 2010/2011
Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen	Verbilligung von Straßenbauprojekten; Förderung von Flächenverbrauch	130 - 150 Mio. Euro ³⁸	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 ³⁹	Reform des Bewertungsgesetzes: Anhebung der Einheitswerte auf 90 % der Marktpreise, Halbierung des Steuersatzes auf 0,5 %, Ausnahmen für Eigenheime und Landwirtschaft. Indizierung, Höchsthebesätze nach wirtschaftlichen Ertragsleistung, externen Kosten und Lage.	offen	Die Hauptfeststellung wird 2014 durchgeführt. Die neuen Einheitswertbescheide sind steuerlich (z. B. Grundsteuer, Einkommensteuer) ab 01.01.2015 wirksam (Ausnahme SVB).
Wasserkraftnutzungsbeitrag	Nutzung der Ressource Wasser wird derzeit nicht eingepreist	500 Mio. ⁴⁰	Die Einführung eines zweckgebundenen Wasserkraftnutzungsbeitrages zur Wiederherstellung der Kostenwahrheit. Ein Beitrag auf Basis von Wasserdurchflussmengen in Höhe von ca. 30 Cent/1000 mA: Das entspricht in etwa einer Abgabe von ca. 1,5 Cent/kWh. = ca. 500 Mio. Euro pro Jahr. Die Kosten dürfen nicht an die KonsumentInnen und Unternehmen weiter gegeben werden, sondern sollen vom Gewinn abgeschöpft werden.	offen	
KWK-Punkte laut KWK-Punktegesetz	Die Produktion von Strom aus fossilen Energieträgern (Gas) wird subventioniert	42 – 85 Mio. Euro ⁴¹	Streichung der KWK-Punkte	offen	
Stellplatzverpflichtung für Pkw	Überwälzung von Kosten des Verkehrs auf Wohnbau	170 - 210 Mio. Euro ⁴²	Die Höhe der vorzusehenden Stellplätze soll an die vorhandene öffentliche Verkehrsanbindung angepasst werden.	offen	Für 2014 war eine Novellierung der Wiener Bauordnung vorgesehen – die KFZ-Stellplatzverpflichtung soll zukünftig von der Nutzungsfläche und nicht der Anzahl der Wohnungen abhängig gemacht werden.
Wohnbauförderung und Raumordnung	Zersiedelung, Flächenverbrauch, Förderung von Verkehrsaufkommen, Biodiversitätsverlust	215 - 320 Mio. Euro ⁴²	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	Unfälle, Luftverschmutzung, Gesund-	13,6 Mrd. Euro (2009) ⁴³	Internalisierung der externen Kosten durch Anhebung der Treibstoffpreise,	offen	

³⁷ BMF (2010d)

³⁸ Köppl & Steininger (2004)

³⁹ Solid(2010) → Laut Wifo-Budgetexpertin Margit Schratzenstaller bis zu eine Milliarde Euro

⁴⁰ Umweltdachverband(2012)

⁴¹ Wirkungsfolgenabschätzung zum Energieeffizienzpaket (182 d.B.)

⁴² VCÖ (2011) Verkehr fair steuern

⁴³ AISÖ (2013)

externer Kosten im Verkehr*	heitskosten, Klimakosten, etc.		Einbindung in Lkw-Maut oder Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut.		
Summe der umweltschädlichen Subventionen: > 5 Mrd. Euro (exkl. der mit * gekennzeichneten Subventionen)					

Tabelle I: Umweltschädliche Subventionen in Österreich im Überblick inkl. der Änderungen des BBG 2011/2012 und des Abgabenänderungsgesetz 2014

10.1. Umweltschädliche Subventionen im Verkehr

Der Verkehr ist eines der Problemkinder der österreichischen Klimapolitik, seit 1990 sind die CO₂ - Emissionen um 55 % (2011) gestiegen, mehr als in jedem anderen Sektor.⁴⁴ 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.

10.1.1. 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 2011 wurden in Österreich mehr als 865 Mio. Liter Kerosin verbraucht.⁴⁵ **Das Finanzministerium schätzt für 2012 einen Steuerentfall von jährlich 340 Mio. Euro an Mineralölsteuer durch die Steuerbefreiung ab**⁴⁶. Berechnungen des VCÖ über eine Angleichung der Besteuerung von Kerosin auf die Höhe von Benzin ergeben seit 2005 entgangene Steuereinnahmen von rund drei Milliarden Euro bzw. von aktuell über 400 Mio. Euro pro Jahr⁴⁷. Eine europaweite Studie der europäischen Umweltagentur EEA des Jahres 2007 errechnet für die EU25 Umsatzsteuerentfälle bei Flugtickets in der Höhe von 18 Mrd. Euro pro Jahr. Umgerechnet auf Österreich ergeben sich über **310 Mio. Euro Steuerentfall durch die Steuerbefreiung von der Umsatzsteuer**⁴⁸. Diese Steuerbefreiungen für den Flugverkehr sind für das Klima besonders problematisch, weil sich die Emissionen des Flugverkehrs in großer Höhe zwei- bis viermal klimaschädlicher auswirken als am Boden.⁴⁹

Auch durch die Einbeziehung in den europäischen Emissionshandel ist keine wesentliche Besserung der Situation zu erwarten. Seit 2012 wird der Flugverkehr zwar in den Emissionshandel eingebunden,

⁴⁴ Umweltbundesamt (2013): Klimaschutzbericht 2013

⁴⁵ VCÖ (2012a)

⁴⁶ BMF (2013a)

⁴⁷ VCÖ: Fehlende Kerosinsteuer kostete Österreich seit 2005 rund drei Milliarden Euro! Ausgabe 2013-100

⁴⁸ Allein die Austrian Airlines hatten einen Umsatz aus Flügen in der Höhe von 2 Mrd. Euro.

⁴⁹ .Germanwatch (2008)

die Emissionsobergrenze (Cap) wurde mit 97 % der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 aber sehr hoch angesetzt. Die Einführung der Flugticketabgabe im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2011 bringt für Österreich zwar als Kompensation der fehlenden Umsatzsteuer 90 Mio. Euro pro Jahr, diese wurde jedoch im Jahr 2012 wieder um rund 10 Mio. gesenkt.⁵⁰

Reform: Abschluss von bilateralen Abkommen zur Einhebung einer Kerosinsteuer 340 Mio. Euro bzw. Novelle der EU-Energiesteuerrichtlinie zur Aufhebung der Ausnahmen. Einführung der Umsatzsteuerpflicht auch für Auslandsflüge 310 Mio. Euro.

10.1.2. Steuerbegünstigung von Diesel gegenüber Benzin

Diesel ist gegenüber Benzin steuerlich begünstigt, obwohl dies ökologisch nicht gerechtfertigt ist, da in einem Liter Diesel mehr Energie und Kohlenstoff enthalten ist, als in einem Liter Benzin. Die Mineralölsteuer auf Diesel beträgt 0,397 Euro/Liter, jene auf Benzin mit 0,482 Euro/Liter. Das sind 8,5 Cent mehr. Eine Angleichung der Steuersätze würde die verzerrende Wirkung beenden und erhebliche Mehreinnahmen bringen. Im Jahr 2013 wurden in Österreich 7,6 Mrd. Liter Diesel abgesetzt.⁵¹ Eine Angleichung des Steuersatzes auf das Niveau von Benzin würde bei gleichbleibenden Verbrauch Mehreinnahmen von 646 Mio. Euro bringen.⁵² Zu beachten ist dabei, dass mit dem Jahr 2008 und den Folgejahren der Treibstoffverbrauch gegenüber den Vorjahren gesunken ist. Wie sich der Verbrauch weiter entwickelt hängt von den Weltmarktpreisen für Öl und der Konjunktur ab. Springt die Konjunktur wieder an, könnte dieser Betrag sogar noch höher ausfallen. Da wichtige Nachbarstaaten wie Deutschland und Italien weiterhin höhere Treibstoffpreise als Österreich aufweisen, ist auch bei einer Angleichung der Besteuerung von Diesel und Benzin nicht das Ende des Tanktourismus zu erwarten. Im Zuge der europaweiten Harmonisierung der Energiesteuern, die die Berechnungsbasis auf den Energiegehalt und die resultierenden CO₂-Emissionen der Energieträger beziehen, ist langfristig damit zu rechnen, dass Diesel um 5c pro Liter höher als Benzin zu besteuern ist.

Reform: Besteuerung wie gemäß dem Entwurf der Energiesteuer-Richtlinie: 1 Mrd. Euro Angleichung des Dieselsteuersatzes auf das Niveau von Benzin. Einnahmen: rd. 650 Mio. Euro

⁵⁰ Airlines.de (2012),

⁵¹ FVMI (2014), S. 32 → 7,6 Mrd. Liter Diesel

⁵² Eigene Berechnung: 7,6 Mrd. * Unterschied von 0,085 Euro = 646 Mio.

10.1.3. 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, dieser Aufschlag ist nach oben gedeckelt. 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.⁵³ Diese Summe erscheint hoch, aber auch die Anzahl an steuerlich begünstigten PKW auf Österreichs Straßen ist massiv angewachsen. Allein 2011 wurden 143.000 PKW-Neuzulassungen ohne betriebliche Verwendung von Unternehmen und Gebietskörperschaften getätigt. Geht man von einer durchschnittlichen Nutzungsdauer in der Länge der gesetzlichen Abschreibungsdauer von 8 Jahren aus, sind bereits 900.000 Fahrzeuge bzw. jedes 5. Auto ein Firmenwagen. Im Jahr 2013 wurden rund 60 Prozent der Neuwagen auf Unternehmen, Selbstständige oder die Öffentliche Hand zugelassen. In der Ober- und Luxusklasse sowie bei Geländewagen betrug dieser Anteil inzwischen mehr als 80 Prozent.

Als erster Schritte um die Steuerbegünstigungen für Dienstwagen zu reduzieren wurde 2013 der Anspruch auf Pendlerpauschale bei Nutzung eines Dienstautos gestrichen⁵⁴. 2014 wurde die Deckelung des Aufschlages in Österreich von 600 auf 720 Euro angehoben. Wie sich weiterhin bestehenden die Steuerauffälle zusammenrechnen, hat der VCÖ in seiner Veröffentlichung „Firmenwagen sozial gerecht und ökologisch vernünftig besteuern“⁵⁵ errechnet. Bei einem PKW mit einem Kaufpreis von 48.000 Euro, werden 720 Euro Sachbezug steuerlich geltend gemacht, woraus reale Kosten von maximal 360 Euro im Monat entstehen. Durchschnittlich sind nur 63 % des tatsächlichen Wertes zu versteuern.

⁵³ Copenhagen Economics (2010), S. 28

⁵⁴ Bei mehreren Dienstverhältnissen bzw. Selbstständigkeit kann weiterhin auch bei Nutzung eines Dienstwagens ein Anspruch auf Pendlerpauschale bestehen. http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/recht_steuern/1439001/Verbungskosten-bei-Nutzung-eines-Dienstwagens

⁵⁵ <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/firmenwagen-sozial-gerecht-und-oekologisch-vernueftig-besteuern>

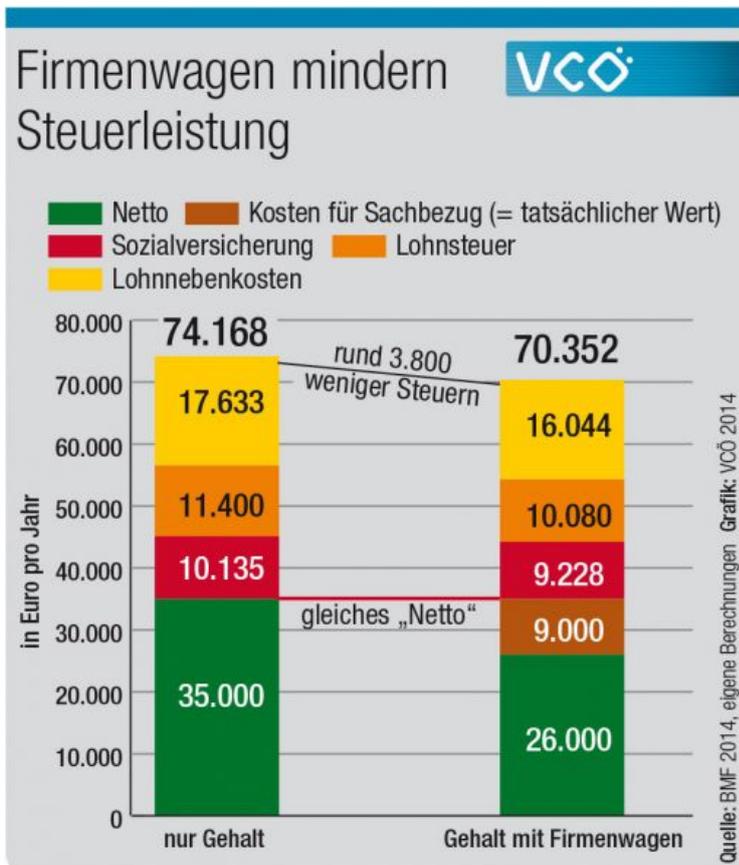


Abbildung 2: Firmenwagen mindern Steuerleistung Quelle: VCÖ 2014 - Firmenwagen sozial gerecht und ökologisch vernünftig besteuern

Bei einem Gehalt von 35.000 Euro Netto pro Jahr betragen die Lohnkosten einschließlich Steuern und Sozialabgaben 74.168 Euro. Bezieht ein Angestellter ein Gehalt von 26.000 Euro Netto pro Jahr und bekommt vom Dienstgeber zusätzlich noch einen Firmenwagen im Sachwert von 9.000 Euro zu Verfügung gestellt, betragen die gesamten Lohnkosten einschließlich steuern und Sozialabgaben nur 70.352 Euro. **Das Prinzip „Auto statt Bargeld“ wird mit dem Erlass von Steuern und Sozialabgaben von über 3.800 Euro pro Jahr quersubventioniert.**

Steuerlich begünstigte Oberklassewagen

Wer seinen Dienstwagen auch privat fährt, lenkt meist größere, repräsentativere Wagen – die auch mehr Sprit verbrauchen. Das kurbelt die Nachfrage in der Oberklasse an. Eine Untersuchung des VCÖ zeigt, dass der Anteil der nicht von privaten Haushalten gekauften Neuwagen im Jahr 2011 in der Luxusklasse am höchsten war: 83,4 Prozent der Neuwagen dieser Kategorie wurde von Unternehmen oder Gebietskörperschaften gekauft, in der Kategorie der großen SUV (wie z.B. Porsche

Cayenne) beträgt der Anteil 70,9 Prozent. 42 % der neu zugelassenen PKW waren im Jahr 2011 Dienstwagen ohne betrieblichen Zweck, wie Polizei, Taxi, Straßendienst oder Land- & Fortwirtschaft.⁵⁶ Da Dienstwagen, entsprechend ihrer Abschreibungsdauer von 8 Jahren, relativ kurz 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 CO₂ diese ausstoßen. Hier stellt Österreich einen Sonderfall in Europa dar: Der Kalkulationsfaktor, der auf das laufende Einkommen zugeschlagen wird, ist bei 720 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.

Reform: Der Kalkulationssatz für privat genutzte Dienstwagen soll dem tatsächlichen Nutzen angepasst werden, die Luxusgrenze von 48.000 Euro bzw. die Deckelung auf 720 Euro abgeschafft werden. Als Richtlinie gilt ein Bewertungssatz von 2,4 Prozent des Neupreises bzw. detaillierter ein Sachbezug in der Höhe entsprechend den Kosten eines gleichwertigen Privatautos mit 157,60 Euro plus 1,71 Prozent des Neupreises. Die steuerliche Absetzbarkeit der Firmen-PKW sollte durch eine CO₂-Obergrenze eingeschränkt und Fiskal-Lkw nicht länger von der NoVA befreit werden.

10.1.4. PendlerInnenförderung

Ökologisch kontraproduktiv

Die PendlerInnenpauschale, der Pendlerzuschlag sowie Steuervergünstigungen für Familienheimfahrten und doppelte Haushaltsführung sind verschiedene Instrumente zur PendlerInnenförderung. 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.

⁵⁶ VCÖ (2012b)

Der Umfang der PendlerInnenpauschale nimmt dabei beständig zu. 1999 wurden noch 356 Mio. Euro⁵⁷ an PendlerInnenpauschale geltend gemacht, im Jahr 2008 waren es bereits 734,5 Mio. Euro, 2011 bereits 1.025 Mio. Euro⁵⁸. Die Statistik Austria schätzte 2009 den daraus entstehenden Steuer- ausfall auf 260 Mio. Euro.⁵⁹ Mit der Erhöhung der Pendlerpauschale im Jahr 2011 auf ca. 330 Mio. Euro wurde der Pendelverkehr bereits mit 110 Mio. Euro mehr gefördert, als ArbeitnehmerInnen tatsächlich an Kosten anfallen. Laut Förderungsbericht des BMF Betrag die **Pendlerförderung** bestehend aus Pendlerpauschale, Pendlerzuschlag, Familienheimfahrten und doppelte Haushaltsführung **für das Jahr 2012 480 Mio. Euro**. Im Zuge des BBGL 2012 wurde die Pendlerförderung um weitere jährliche **190 Mio. Euro ausgebaut**.⁶⁰

Eine grundlegende Problematik der Pendlerförderung ist die Bevorzugung von Besserverdientern. Im Jahr 2011 hatte über ein Drittel der BezieherInnen ein Einkommen von über 40.000 Euro p.a.⁶¹ Im Zuge der letzten Novellierung wurde versucht dieser Benachteiligung mit Hilfe des Pendlerausgleichsbetrags und Pendlerzuschlags entgegen zu wirken. Die Kosten des Pendlerzuschlags belaufen sich jedoch lediglich auf **7% der gesamten bundesweiten Förderung**. Darüber hinaus ist fraglich, wie viele ArbeitnehmerInnen tatsächlich Anspruch auf den Pendlerausgleichsbetrag erheben können.⁶²

Die **PendlerInnenpauschale** wurde in der Vergangenheit wiederholt erhöht. Mit 1.7.2007 wurde sie um 10 Prozent erhöht, 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. Mit dem Budgetbegleitgesetzen 2011 und 2012 wurde wiederum die PendlerInnenförderung um Millionen von Euro erhöht. Österreich verstärkte 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

⁵⁷ Vgl. Angela Köppl, Karl Steininger (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. S. 153

⁵⁸ Beantwortung der parlamentarischen Anfragen von NAbg. Moser GZ: BMF-310205/0033-I/4/2012

⁵⁹ Anfrage bei Statistik Austria, Auskunft Mitterlehner Andreas, 28.4.2009

⁶⁰ BMF (2012), BMF (2013)

⁶¹ VCÖ (2011)

⁶² BMF (2013b)

werden. Gleichzeitig soll die kleine PendlerInnenpauschale an die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gebunden werden.

PendlerInnenpauschale treffsicher und sozial ausrichten: Die PendlerInnenpauschale soll an die Einkommenshöhe gebunden und reduziert werden.

10.1.5. Amtliches Kilometergeld

Mit dem amtlichen Kilometergeld können für Dienstreisen pro gefahrenem Kilometer 0,42 Euro steuerfrei geltend gemacht werden⁶³, die variablen Kosten pro Kilometer betragen aber nur 0,20 Euro.⁶⁴ Das bedeutet, der Rest, 22 Cent, kann für die Deckung von Fixkosten verwendet werden. Je mehr Dienstfahrten mit dem PKW zurückgelegt werden, desto 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 für das Jahr 2004 mit 110 Mio. Euro.⁶⁵ Seit 2004 wurde das Kilometergeld allerdings um 6 Cent von 0,36 auf 0,42 Euro oder rund 17 Prozent erhöht.⁶⁶ Berücksichtigt man die Erhöhung um 6 Cent, würde die Steuerbegünstigung heute einen Wert von rund **130 Mio. Euro** aufweisen. Das Kilometergeld benachteiligt im Übrigen die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird nicht das amtliche Kilometergeld sondern nur der Ticketpreis erstattet. Eine Fahrt von Wien nach Salzburg kommt auf 252 Euro Kilometergeld mit dem PKW, oder die Rückerstattung der Fahrkarte in Höhe von ca. 95 Euro.

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.

10.1.6. Grundsteuerbefreiung für Verkehrsflächen

Verkehrsflächen sind von der Grundsteuer befreit. Dies verbilligt insbesondere Straßenbauprojekte und Flughäfen und fördert den Flächenverbrauch. Die Kosten dafür wurden im Jahr 2004 auf 110 bis

⁶³ BMF (2010d)

⁶⁴ VCO (2010b), S. 23

⁶⁵ Köppl & Steininger (2004), S. 156

⁶⁶ Vgl. BMF (2010d)

130 Mio. Euro pro Jahr geschätzt.⁶⁷ Aktuellere Schätzungen des VCÖ für das Jahr 2010 weisen entfallene Einnahmen in der Höhe von **130 bis 150 Mio. Euro pro Jahr** aus⁶⁸. 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.

10.1.7. 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 indirekte Subventionierung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, die auf den Wohnbau übergewälzt wird. Die Kosten für diese umweltschädliche Regelung wurden für das Jahr 2004 mit ca. 145 bis 175 Mio. Euro pro Jahr beziffert.⁶⁹ Aktuelle Schätzungen für das Jahr 2010 errechnen **170 bis 210 Mio. Euro pro Jahr**⁷⁰. Eine marginale Besserung ist für 2014 mit der geplanten Novellierung der Wiener Bauordnung in Planung. Künftig soll die Kfz-Stellplatzverpflichtung von der Nutzfläche und nicht der Anzahl der Wohnungen abhängig gemacht werden.⁷¹

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.

10.1.8. Wohnbauförderung und Raumordnung

Weiters trägt die **Wohnbauförderung** und die **Raumordnung** zur Zersiedelung bei und ist deshalb als teilweise umweltschädlich einzustufen. Die fortschreitende Zersiedelung führt zu höheren Infrastrukturkosten für Kanal, Straßenbau und Straßenerhaltung, Wasser- und Stromversorgung für Ge-

⁶⁷Köppl & Steininger (2004), S. 156

⁶⁸VCÖ (2011), S. 20

⁶⁹Köppl & Steininger (2004), r

⁷⁰VCÖ (2011), S. 20

⁷¹ORF.at (2013)

meinden und kommunale Betriebe sowie zu höheren Kosten für die BewohnerInnen und die Allgemeinheit für Mobilität im suburbanen und ländlichen Raum. Studien schätzen für das Jahr 2004 die Wohnbauförderung zu einem Anteil von ca. 100 Mio. Euro, die Raumordnung mit ca. 80 bis 170 Mio. Euro als umweltschädlich ein.⁷² Schätzungen des VCÖ veranschlagen für die letzten sechs Jahre einen Anstieg der **jährlichen Kosten auf 215 bis 320 Mio. Euro**. Eine Studie der Statistik Austria aus dem Jahr 2009 stuft die Wohnbauförderung hingegen nicht als umweltschädlich ein, da die einzelnen Bundesländer die Gewährung von Förderungsmitteln an umweltfreundliche Maßnahmen, wie z.B. Energieeinsparung, Wärmedämmung, Einsatz erneuerbarer Ressourcen, knüpfen⁷³. Solange die Themen Zersiedelung, Bodenversiegelung und klimaverträgliche Mobilität durch die Wohnbauförderung nicht bundesweit adressiert sind, ist die Wohnbauförderung aus Sicht des UWD teilweise als umweltschädlich zu identifizieren.

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

10.1.9. 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 Doppelzahlungen – 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 2011 werden diese **externen Kosten auf über 13,6 Mrd. Euro geschätzt**.⁷⁴

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

⁷² Köppl & Steininger (2004).

⁷³ Statistik Austria (2009) Baud: Potenziell umweltschädliche Förderungen in Österreich

⁷⁴ AISÖ (2013)

10.2. Umweltschädliche Subventionen in Industrie und Ressourcennutzung

Die Industrie ist der größte Verursacher von Treibhausgasen in Österreich. Im Jahr 2011 wurden 24,5 Millionen Tonnen CO₂ emittiert, etwa 30 % des gesamten CO₂-Ausstoßes entfallen auf die Industrie.⁷⁵ Dennoch wird der Industrie eine steuerliche Sonderstellung eingeräumt. Durch umweltschädliche Subventionen werden die Kosten für Energieverbrauch und CO₂-Emissionen niedrig gehalten – dadurch gehen Anreize für Investitionen in Energieeffizienz verloren.

10.2.1. Vergütung der Energieabgabe

Für die energieintensive Industrie wurde bei der Einführung der Energieabgabe in Österreich, die Möglichkeit geschaffen, eine Vergütung zu beantragen.

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

In den Jahren 2008 und 2009 wurden heimischen Betrieben zwischen 420 und 530 Mio. Euro an Energieabgaben vergütet. Im Rahmen der Budgetkonsolidierungen des Budgetbegleitgesetzes 2011 wurde die Vergütung der Energieabgaben ab 1.1.2011 auf Betriebe eingeschränkt, deren Schwerpunkt in der Herstellung körperlicher Wirtschaftsgüter besteht. Auch ist nun nicht mehr der „betriebliche Zweck“ für die Vergütung ausschlaggebend, sondern die Verwendung der Energie für einen „Produktionsprozess“. Diese Reduktion auf produzierende Betriebe spart rd. 100 Mio. Euro. Energievergütungen in der Höhe von **450 Mio. Euro bleiben als Subventionierung der energieintensiven Betriebe** bestehen.⁷⁶

Reform: **Vollständige Abschaffung der Energieabgabenvergütung.** Kompensation für energieintensive Betriebe im Rahmen einer europaweiten carbon-leakage Regelung.

⁷⁵ UBA (2013), S.25

⁷⁶ BMF (2013a)

10.2.2. Befreiung der E-Wirtschaft von Kohleabgabe

In Österreich unterliegt lediglich der Endverbrauch von Kohle der Energieabgabe. Somit fällt diese Besteuerung beim Energiezukauf der Elektrizitätsunternehmen nicht an. Bei der Weiterlieferung an den Endverbraucher sind die Energieabgaben zwar schlagend, werden jedoch in den meisten Fällen an den Kunden weiterverrechnet.⁷⁷

80 Mio Euro kostet die Befreiung der E-Wirtschaft von der Kohleabgabe in Österreich jährlich. Diese Subvention macht Strom aus Kohle und verzerrt den Energiemix gegenüber den Erneuerbaren. Auch die Endbesteuerung des Stroms bei Endkunden differenziert nicht zwischen Fossilen und Erneuerbaren und berücksichtigt nicht die Umweltauswirkungen der verbrauchten Ressourcen.

Reform: Die Befreiung der E-Wirtschaft von der Kohleabgabe muss aufgehoben werden. Darüber hinaus ist es unabdingbar, dass die Besteuerung zwischen fossilen und erneuerbaren Energiequellen differenziert.

10.2.3. Steuerbefreiung für Strom und Erdgas für Transport und Energieerzeugung der E-Wirtschaft

Strom und Erdgas sind laut Elektrizitätsabgabegesetz (EIAbgG) bzw. laut Erdgasabgabegesetz (ErdgasAbgG) für den Transport und die Erzeugung sowie Bereitstellung der Energie für den Konsumenten Steuerbefreit. Als die heimische E-Wirtschaft noch größtenteils staatlich organisiert war, entsprach das dem Selbstverständnis, dass sich der Staat nicht selbst besteuert. Mit der Privatisierung und dem Wettbewerb der Energieträger stellt eine derartige Regelung eine massive Verzerrung zwischen den Energieträgern dar.

Das BMF schätzt die **Steuermindereinnahmen für Erdgas, das für den Transport und für die Verarbeitung von Mineralöl verbraucht wird auf rund 50 Mio. Euro** im Jahr 2012⁷⁸

Die **Mindereinnahmen im Elektrizitätsabgabegesetz für den Strom**, der zur Erzeugung und zur Fortleitung von elektrischer Energie, von Erdgas oder von Mineralöl verwendet wird auf **100 Mio. Euro** geschätzt⁷⁸.

Reform: Im Sinne einer Die Befreiung der E-Wirtschaft von den Energieabgaben muss aufgehoben werden. Darüber hinaus ist es unabdingbar, dass die Besteuerung zwischen fossilen und erneuerbaren Energiequellen differenziert.

⁷⁷ WKÖ (2013a), WKÖ(2013b)

⁷⁸ BMF (2013a) S. 218

10.2.4. Rückvergütung der Ökostromaufwendungen

Ähnlich wie bei der Rückvergütung der Energieabgabe, konnten Industriebetriebe bis 2010 eine Rückvergütung der Ökostrom-Aufwendungen beantragen, wenn die Kosten 0,5 % des Nettoproduktionswerts übersteigen. Mit der Umstellung des Finanzierungsmechanismus des Ökostromgesetzes 2012, ist eine Vergütung der Ökostrom-Aufwendungen nicht mehr relevant. Die energieintensive Industrie ist durch diese Umstellung aber nicht belastet sondern entlastet worden. Der anfallende Mittelbedarf für Ökostrom wurde von 340 Mio. Euro auf 550 Mio. Euro im Jahr 2015 erhöht. Die geplante Umstellung der Finanzierung auf einen pauschalierten Zuschlag zum Systemnutzungs- und Systemverlustentgelt bringt aber trotz Erhöhung der Förderbudgets eine deutliche Kostenreduktion für energieintensive Unternehmen.⁷⁹

10.2.5. Veraltete Bemessungsgrundlagen der Grundsteuer

In Österreich wird auf land- und forstwirtschaftliche Flächen (Grundsteuer A) und den restlichen Grundbesitz inklusive etwaiger Bebauung (Grundsteuer B) eine Grundsteuer eingehoben. Verkehrsflächen sind von dieser Steuer bis dato jedoch befreit. Als Bemessungsgrundlage gelten die Einheitswerte der Grundstücke. Seit 30 Jahren wurde diese Bemessungsgrundlage nicht mehr angepasst bzw. angehoben. Die Konsequenz für die Gemeinden ist, dass die Gesamterträge der Grundsteuer in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen sind⁸⁰. Eine Novellierung der Grundsteuer bzw. eine neue Hauptfeststellung der Einheitswerte ist spätestens seit dem Jahr 2011 ausständig und nun in Planung für das Jahr 2014. Eine Anpassung der Einheitswerte an die aktuellen Verkehrswerte würde zusätzliche Steuereinnahmen von **500 bis 1.000 Mio. Euro pro Jahr**⁸¹ für die Gemeinden bedeuten. Eine Einhebung der Grundsteuer auf Verkehrsflächen würde dazu beitragen, die externen Kosten der Flächeninanspruchnahme auch in die Mobilitätskosten einzurechnen und kann gemäß EU-Wegekostenrichtlinie auch bei der Mauthöhenberechnung herangezogen werden.

Reform: **Novellierung der Grundsteuer.** Anhebung der Einheitswerte auf 90 % der Marktpreise, Halbierung des Steuersatzes auf 0,5 %, Berücksichtigung für Ausnahmen für Eigenheime und Landwirtschaft um soziale Härten abzufedern. Verankerung einer mehrjähri-

⁷⁹ WKÖ (2011)

⁸⁰ Leiss (2011)

⁸¹ Solid (2010)

gen Indizierung um Steuerverfall zu vermeiden, Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ertragsleistung, der externen Kosten der Nutzung und Berücksichtigung der Lage bei der Festlegung der Höchsthebesätze.

10.2.6. Wasserkraftnutzungsbeitrag

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 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 m³ Jahresdurchflussmenge**. Das entspricht einem Zuschlag von ca. 1,5 c/kWh.

Einnahmen: ca. **500 Mio. Euro**. Die Kosten dürfen nicht an die KonsumentInnen und Unternehmen weiter gegeben werden, sondern sollen vom Gewinn abgeschöpft werden.⁸²

10.2.7. Förderzinsabgabe: Zinshöhe und Grenzwerte zu niedrig

Der Bund kann die Ausübung des Rechtes zur Aneignung mineralischer Rohstoffe gegen ein angemessenes Entgelt (= Förderzins) Privaten überlassen. Der Förderzins betrug bis 2010 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. 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.)

⁸² Umweltdachverband (2012)

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.

Mit der Förderzinsnovelle 2011 wurde das bestehende System von Fixzinsen und per Verordnung erlassenen Zinsabschlägen durch einen vom Importwert abhängigen flexiblen Steuersatz ersetzt. Die in der Förderzinsnovelle festgelegten Obergrenzen für die Ermittlung des Förderzinses von umgerechnet 55 Euro je Barrel Öl bzw. 286 Euro je 1.000 m³ Gas liegen aber deutlich unter den derzeitigen Marktpreisen von ca. 80 Euro je Barrel Brent bzw. 290 Euro je 1.000m³ Gas von Gazprom⁸³. Das Ergebnis ist, dass der maximale Steuersatz von 14 % bei Öl und 19 % bei Gas bereits erreicht wird. Der im Gesetz vorgesehene progressive Steuerungseffekt greift daher bei weiteren Preisanstiegen nicht mehr und führt nicht zu zusätzlichen Steuereinnahmen. Durch diese Steuergestaltung entgingen der Republik in den letzten Jahren 80 % des Wertanstieges aus der internationalen Entwicklung. Mit der Förderzinsnovelle 2011 wurden die Erträge von 98 Mio. Euro im Jahr 2010 auf ca. 118 Mio. Euro im Jahr 2011 angepasst⁸⁴. Das Zurückhalten von zwei Drittel der letztjährigen Wertsteigerungen könnten die Einnahmen um etwa 150 Mio. Euro erhöhen.⁸⁵

Reform: Die gesetzliche Neuregelung des Förderzinses als linearer Prozentsatz stellt eine Verbesserung dar. **Die derzeitigen Grenzwerte und die Höhe des Förderzinses sind jedoch auch im internationalen Vergleich zu gering bemessen** und bedeuten weiterhin massive Gewinne für die Unternehmen und nur marginale Beteiligungen für die Republik. Die niedrigen Zinssätze machen auch die Förderung ineffizienter unkonventioneller Lagerstätten attraktiv und gefährden den Umstieg zu erneuerbaren Energieträgern. 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.

10.2.8. 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“ schaf-

⁸³ Finanzen.at (2013), Handelsblatt Online (2013)

⁸⁴ BMF(2011b)

⁸⁵ Österreichische Biomasse-Verband (2013)

fen 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.⁸⁶

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, dass Österreich die Nutzung der Atomenergie ablehnt. In den Verhandlungen zum Ausstieg aus EURATOM muss darüber hinaus sichergestellt werden, dass sich die Förderungen um den aliquoten Beitrag Österreichs verringern. Eine transparente Auflistung der Beitragshöhe der einzelnen Mitgliedsstaaten von Seiten der Kommission ist jedenfalls erforderlich.

11. 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.

⁸⁶ Europäische Kommission (2007b)

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 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. Ohne konsequentes Entgegensteuern werden EntscheiderInnen und Investitionen fehlgeleitet und stehen einer nachhaltigen Ausrichtung des Wirtschaftssystems im Weg.

Literatur

Airlines.de am 18.10.2012: Wien senkt Luftverkehrsabgabe

www.airliners.de/wien-senkt-luftverkehrsabgabe/28285

AISÖ – Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer (2013): Externe Effekte des Personen- und Güterverkehrs auf Österreichs Straßen – Grundlagen der Größenordnungen, Wien

BGBI. II Nr. 416/2001 zuletzt geändert durch BGBI. II Nr. 467/2004, igf, download (8.9.2010)
www.ris.bka.gv.at

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

BMF (2010b): Entlastung für Pendler mit niedrigem Einkommen.
<https://www.bmf.gv.at/presse/7368.htm?q=Pendlerpauschale>

BMF (2010c) Anfragebeantwortung: GZ: BMF-310205/0211-1/4/2010, Nov. 2010 Energieabgabenvergütung an Betriebe für die Herstellung von Waren 2008-2009

BMF (2010d): Kilometergeld
http://www.bmf.gv.at/Steuern/Brgerinformation/AutoundSteuern/Kilometergeld/_start.htm
(Zugriff 09.02.2012)

BMF (2011): Budget 2011 Voranschlagansatz Erträge aus öffentlichen Rechten 2/400004, Post 8297 in

BMF (2012): Förderungsbericht 2011. Bericht der Bundesregierung gemäß § 54 BHG

BMF (2013a): Förderungsbericht 2012. Bericht der Bundesregierung gemäß § 54 BHG

BMF (2013b): Anfragenbeantwortung GZ: BMF-310205/0043-1/4/2013, März 2013

BMWFJ (2010): Energiestatus 2010

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>

Die Welt Online am 27.06.2013: Sparer müssen sich an Bankenrettung beteiligen

<http://www.welt.de/wirtschaft/article117521484/Sparer-muessen-sich-an-Bankenrettung-beteiligen.html>

Die Zeit Online am 14.07.2013: Ökostrom-Umlage könnte gegen EU-Recht verstoßen

<http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-07/eeg-oekostrom-umlage-eu-wettbewerbsrecht>

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

Ends-Europe (2014): Intensive talks begin on energy taxation proposal By Valerie Flynn ENDS Europe, 8 January 2014 © Copyright Haymarket Media Group Ltd.

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

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

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

Europäische Kommission (2010b): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Analyse der Optionen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen um mehr als 20 % und Bewertung des Risikos der Verlagerung von CO₂-Emissionen. COM(2010) 265 final. Europäische Kommission, Brüssel 2010

Europäische Kommission (2014a): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Bestandsaufnahme der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. COM (2014) 130 endgültig. Brüssel, 5. März 2014

Europäische Kommission (2014b): Pressemitteilung Staatliche Beihilfen: Kommission eröffnet eingehende Prüfung der Förderung stromintensiver Unternehmen durch Teilbefreiung von EEG-Umlage, Brüssel, am 18. Dezember 2013 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1283_de.htm

- Europäische Kommission (2014c): Pressemitteilung Staatliche Beihilfen: EU-Kommission leitet eingehende Untersuchung der Kernenergieförderung im Vereinigten Königreich ein, Brüssel, am 18. Dezember 2013 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1277_de.htm
- European Commission (2014d): Communication from the Commission: Guidelines on State aid for environmental protection and energy 2014-2020. C (2014) 2322 angenommen am 9 April 2014
- Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2009): Zukunftsperspektiven der Strategie für nachhaltige Entwicklung. Stellungnahme. 5. November 2009
- Energiepeace (2011): Beschreibung Initiative Erneuerbare Wärme
- Finanzen.at (2013): Aktueller Ölpreis (Brent) in EUR je Barrel
<http://www.finanzen.at/rohstoffe/oelpreis/euro?rd=fn> (Abgefragt am 29.11.2013)
- Frankfurter Allgemeine am 12.11.2013: EU leitet Beihilfenverfahren ein
<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/oekostrom-rabatte-eu-leitet-beihilfeverfahren-ein-12660400.html>
- Friedrich Ebert Stiftung (2011): Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen, WISO Diskurs – Expertisen und Dokumentationen zur Wirtschafts- und Sozialpolitik
- FVMI - Fachverband der Mineralölwirtschaft – WKÖ (2011): Mineralölbericht 2010
- Germanwatch (2008): Klimawirkung von Flugzeugabgasen in großer Höhe
- Ginzinger, W: Der Tiroler Entwurf zur Widmungsabgabe, Salzburger Sommergespräche 2011
- Handelsblatt Online am 29.11.2013: Gazprom will EU-Gasmarkt zurück gewinnen
<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/mit-niedrigeren-preisen-gazprom-will-eu-gasmarkt-zurueckgewinnen-/8303164.html>
- Köppl, A. & Steininger, K. (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr
- Kreutzer Fischer und Partner 10.10.2011: Umwidmungsgewinne Jährlich Gewinn von € 2,7 Mrd. durch Umwidmung von Grundstücken
- Leiss, W. (2011): Abgelehnt: Kein Raum für eine Verländerung der Grundsteuer, Kommunal. Ausgabe Oktober 2011, S. 12-14
- OECD (2005) Environmental harmful subsidies: challenges for reform

ORF.at am 13.08.2013: Neues Baurecht bringt mehr Balkone

Wien.orf.at/news/stories/2597972/ (abgerufen am 28.11.2013)

Österreichische Biomasse-Verband (2013): Anhebung des Förderzinses auf die inländische Öl- und Gasförderung, Wien

Parlament.gv.at am 09.07.2013: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischen Strom

http://www.parlament.gv.at/PAKT/EU/XXIV/EU/12/24/EU_122412/index.shtml

PWC (2012): Stabilitätsgesetz 2012 – die besten Steuertipps, Ausgabe 76, Wien

Solid (2010) IWF und Wifo empfehlen Anhebung der Grundsteuer

http://www.solidbau.at/home/artikel/Besteuerung/IWF_und_Wifo_empfehlen_Anhebung_der_Grundsteuer/aid/3609/ (Abgerufen am 07.07.2010)

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

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

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

Statistik Austria (2013): Bruttoinlandsprodukt (BIP) der Europäischen Union in jeweiligen Preisen von 2003 bis 2013 (Abgefragt am 27.11.2013)

UBA (2013): Klimaschutzbericht 2013, Wien

Umweltdachverband (2010): Umweltschädliche Subventionen

Umweltdachverband (2012): Konzept Wasserkraftnutzungsbeitrag

VCÖ (2010a): Klimaschutz und Energie: Dem Verkehr droht die Erdölfalle

VCÖ (2010b): Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr

VCÖ (2011): Verkehr fair steuern

VCÖ (2012a): Presseaussendung: Fehlende Kerosinsteuer kostete Österreich im Vorjahr rund 350 Millionen Euro pro Jahr! – 05.02.2012
VCÖ (2012b): Presseaussendung: Steuerbegünstigungen bei Firmenwagen verringern - 25.01.2012

VCÖ (2014): Firmenwagen sozial gerecht und ökologisch vernünftig besteuern

WKÖ (2011): Ökostromgesetz im Nationalrat beschlossen

http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=627145&dstid=1166&titel=%C3%96kostromgesetz%2Cim%2CNationalrat%2Cbeschlossen (Abgefragt am 10.11.2011)

FVMI - Fachverband der Mineralölindustrie Österreichs (2014): Mineralölbericht 2013

WKÖ (2013a): Energiebesteuerung – Die Erdgasabgabe, Stand Jänner 2013

WKÖ (2013b): Energiebesteuerung – Die Kohleabgabe, Stand Jänner 2013