



# Analyse klimakontra- produktiver Subventionen in Österreich

Executive Summary

**Daniela Kletzan-Slamanig, Angela Köppl,  
Franz Sinabell (WIFO), Sabine Kirchmayr,  
Stella Müller, Alexander Rimböck, Thomas Voit  
(Universität Wien), Martino Heher, Reinhard  
Schanda (Sattler & Schanda Rechtsanwälte)**

---

Wissenschaftliche Assistenz: Susanne Markytan,  
Eva Wretschitsch (WIFO)

Dezember 2022

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

# Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich

Executive Summary

**Daniela Kletzan-Slamanig, Angela Köppl, Franz Sinabell (WIFO), Sabine Kirchmayr, Stella Müller, Alexander Rimböck, Thomas Voit (Universität Wien), Martino Heher, Reinhard Schanda (Sattler & Schanda Rechtsanwälte)**

**Dezember 2022**

---

**Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung – Universität Wien – Sattler & Schanda  
Rechtsanwälte**

**Im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie**

Begutachtung: Hans Pitlik, Margit Schratzenstaller (WIFO)

Wissenschaftliche Assistenz: Susanne Markytan, Eva Wretschitsch (WIFO)

Seit Jahrzehnten wird auf (internationaler) politischer Ebene und in der Wissenschaft über die Identifizierung und Reform von Subventionen mit negativen Klimaauswirkungen diskutiert. Solche Subventionen konterkarieren Klimaschutzbemühungen, widersprechen dem Verursacherprinzip und verstärken Marktverzerrungen und den "Carbon Lock-in". Die vorliegende Studie untersucht, welche Subventionen mit negativen Klimaaeffekten es in Österreich gibt. Basierend auf einer Literaturrecherche internationaler Studien fasst das Papier die Ergebnisse einer umfassenden Bottom-up-Analyse von direkten Subventionen und fiskalischen Maßnahmen (indirekte Subventionen), die auf Bundesebene gewährt werden, zusammen. Der Fokus liegt dabei auf den Bereichen Energieerzeugung und -nutzung, Verkehr und Landwirtschaft. Die Analyse berücksichtigt zum einen die rechtlichen Grundlagen und ursprünglichen Beweggründe für die Subventionen, zum anderen werden die jeweiligen Subventionsvolumina quantifiziert und die begünstigten Gruppen identifiziert. Neben der Quantifizierung des Subventionsvolumens bei den überwiegend indirekten Subventionen (z. B. Pendlerpauschale, Energiesteuerbefreiungen und -ermäßigungen) werden auch relevante regulatorische Rahmenbedingungen mit Subventionscharakter (z. B. Stellplatzverpflichtungen) untersucht. Unter Berücksichtigung der Umwelteffektivität, ökonomischer Kriterien (wie Verteilungswirkungen) und möglicher rechtlicher Restriktionen werden Reformvorschläge für die ausgewählten Fördermaßnahmen entwickelt.

2022/1/S/WIFO-Projektnummer: 9721

© 2022 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung – Universität Wien – Sattler & Schanda Rechtsanwälte

Medieninhaber (Verleger), Herausgeber und Hersteller: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung,  
1030 Wien, Arsenal, Objekt 20 • Tel. (+43 1) 798 26 01-0 • <https://www.wifo.ac.at/> • Verlags- und Herstellungsort: Wien

Verkaufspreis: 20 € • Kostenloser Download: <https://www.wifo.ac.at/wwa/pubid/70396>

## **Inhalt**

|  |          |
|--|----------|
| <b>Executive Summary</b>   | <b>1</b> |
| Volumen und Verteilung der klimakontraproduktiven Subventionen in Österreich | 2        |
| Empfehlungen und weitere Schritte  | 5        |
| Kurzbeschreibung der analysierten Fördermaßnahmen                            | 8        |

## **Verzeichnis der Abbildungen und Übersichten**

|  |   |
|--|---|
| Abbildung ES 1: Klimakontraproduktive Subventionen auf einen Blick   | 3 |
| Abbildung ES 2: Aufteilung der klimakontraproduktiven Förderungen nach Sektoren sowie Haushalte und Unternehmen bzw. nationale vs. internationale Abänderbarkeit | 4 |
| Abbildung ES 3: Verteilung der klimakontraproduktiven Subventionen auf Haushalte und Unternehmen   | 5 |
| Übersicht ES 1: Umweltschädliche Subventionen in Österreich nach Bereichen   | 7 |

## Executive Summary

Die Begrenzung des anthropogenen Klimawandels stellt eine der größten Herausforderungen für unsere Gesellschaft dar. Das Ziel der Vermeidung von Treibhausgasemissionen und der Substitution klimaschädlicher Energieträger und Materialien erfordert eine grundlegende Transformation des Wirtschafts- und Energiesystems. Dafür ist es unerlässlich, Preissignale zu setzen, die die Umweltauswirkungen bestimmter Aktivitäten (korrekt) widerspiegeln und somit die Entscheidungen von Unternehmen und Haushalten lenken. Neben der Besteuerung von fossiler Energie und Treibhausgasemissionen erfordert dies auch die Identifikation und Reform von Subventionen, die die Verwendung von fossiler Energie und emissionsintensiven Aktivitäten begünstigen. Derartige Subventionen behindern eine klimakompatible Energiewende und Umstellung der Ressourcen. Trotz des steigenden Bewusstseins bezüglich der Dringlichkeit des Klimawandels und der Notwendigkeit, Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen umzusetzen, hat sich das Volumen der Subventionen für fossile Energie oder klimakontraproduktive Aktivitäten weder international noch in Österreich in den letzten Jahren substantiell verändert. Insbesondere lässt sich, trotz wiederholter Forderungen internationaler Organisationen zur Reform fossiler Subventionen, keine gezielte Reformpolitik in diesem Zusammenhang festmachen.

In den Jahren vor der COVID-19-Pandemie nahm das Bewusstsein bezüglich der Klimakrise auch in Österreich deutlich zu und klimapolitische Bestrebungen gewannen in der öffentlichen und politischen Debatte an Bedeutung. Dies spiegelt sich etwa auch im Klimavolksbegehren wider, das als eine von sieben zentralen Forderungen auch den vollständigen Abbau klimaschädigender Subventionen enthält. Als Reaktion darauf wurde ein parlamentarischer Entschließungsantrag verabschiedet, aufgrund dessen die vorliegende Studie zur Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich beauftragt wurde.

Konträr dazu stehen jedoch die Entwicklungen der letzten Monate. Ausgelöst zunächst durch die wirtschaftliche Erholung nach der COVID-19-Krise, und Anfang 2022 in noch stärkerem Maß durch den Krieg in der Ukraine, stiegen die Energiepreise massiv an. Von der Bundesregierung wurden bislang mehrere Pakete mit Maßnahmen zur Entlastung der Konsumentinnen und Konsumenten und Unternehmen von den Energiekosten beschlossen. Während die primäre Intention dafür die Abfederung sozialer Härten bzw. Einbußen bei der internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist und auch einige ökologisch motivierte Maßnahmen inkludiert sind, wurden damit Maßnahmen gesetzt oder ausgeweitet, die gemäß der in der Studie verwendeten Definition als klimakontraproduktiv anzusehen sind. Zwar ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um befristete Maßnahmen handelt, dennoch zielen sie zu einem gewissen Grad darauf ab, zur Bewältigung der aktuellen Krise jene Bereiche des Verbrauchs fossiler Energie oder Elektrizität zu bezuschussen, die in der kurzen Frist nicht substituierbar sind. Zu einem gewissen Grad bedeuten sie aber auch eine Gefahr für weitere fossile lock-ins und verdeutlichen auch das Spannungsverhältnis kurzfristiger Politikinterventionen und den klimapolitischen Herausforderungen. Generell wird durch diese sozial- und wettbewerbspolitischen begründeten Maßnahmen der preisinduzierte Anreiz zu Energieeffizienz und Energiesparen deutlich reduziert. Zudem kommt es dadurch aktuell zu einer vorübergehenden signifikanten Erhöhung des klimakontraproduktiven Subventionsvolumens in Österreich. In der Folge vergrößert sich auch die Herausforderung,

d.h. der Reformbedarf, um nach Beendigung der aktuellen Krise auf einen Pfad einzuschwenken, der kompatibel mit den klimapolitischen Zielen des Abkommens von Paris ist. Die aktuelle Krise unterstreicht sehr deutlich und verstärkt zudem die bestehenden Trade-offs, die einerseits zwischen unterschiedlichen Politikzielen (Klimaschutz, sozialpolitische Zielsetzungen, Wirtschaftspolitik etc.) und andererseits zwischen kurz- und langfristiger Zielerreichung bestehen.

Ausgangspunkt für die vorliegende Analyse war zunächst die Definition klimakontraproduktiver Subventionen des BMK. Demnach sollten Anreize in Form monetärer, rechtlicher oder sonstiger Begünstigungen untersucht werden, auf die folgendes zutrifft:

*"Eine öffentliche Maßnahme ist dann als kontraproduktiver Anreiz bzw. direkte oder indirekte Förderung/Subvention zu bezeichnen, wenn ihre Effekte der Einhaltung der völkerrechtlich und unionsrechtlich verbindlichen Klima- und Energieziele entgegenwirken und die Implementierung der Maßnahme somit (i) eine Erhöhung des THG-Emissionsniveaus, (ii) eine Reduktion des Anteils Erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch und/oder (iii) eine Reduktion der Energieeffizienz zur Folge hat. Besondere Relevanz kommt in diesem Zusammenhang negativen Effekten auf das THG-Emissionsniveau (jetzt und in den folgenden Jahren inkl. Langfristeffekten) zu.*

*Maßnahmen im Sinne der Arbeitsdefinition zu Kontraproduktivität können u. a. folgende Förderungen/Subventionen bzw. Anreize umfassen: (i) direkte Subventionen (zweckgebundene Zuschüsse und Darlehen), (ii) Indirekte Subventionen (inkl. Steuervergünstigungen) und sonstige steuerpolitische Anreize, (iii) Nicht in Anspruch genommene Bürgschaften/Garantien und (iv) Gezielte Begünstigungen im Rahmen staatlicher Regulierung und sonstige ordnungspolitische Anreize."*

Ziel der Analyse ist, relevante Förderungen und Regulierungen mit Subventionscharakter primär auf Bundesebene zu identifizieren und das Subventionsvolumen zu erheben oder abzuschätzen. Zudem wird in einer Ersterhebung die vorhandene Evidenz auf Ebene der Bundesländer gesichtet.

Primär wurden im Rahmen der Studie direkte und indirekte Förderungen, d. h. Subventionen mit Budgetrelevanz, einbezogen, von denen klimakontraproduktive Anreize ausgehen können. Darüber hinaus wurden exemplarisch Regulierungen mit Förderungscharakter untersucht. Der Fokus der Analyse liegt auf den Bereichen Verkehr, Energieerzeugung und -nutzung sowie Landwirtschaft. Neben der ökonomischen Analyse werden die Subventionen auch aus juristischer Perspektive beleuchtet, die ursprüngliche Motivation für ihre Einführung dargestellt sowie Möglichkeiten und Grenzen der Abänderbarkeit diskutiert. Soweit aus der Literatur Daten dazu vorliegen, wird auch auf die möglichen Emissionseffekte einer Reform eingegangen.




## **Volumen und Verteilung der klimakontraproduktiven Subventionen in Österreich**

In Übersicht ES 1 sind die untersuchten Maßnahmen überblicksartig dargestellt, eine aggregierte Darstellung bietet Abbildung ES 1. Für die Quantifizierung des Volumens an klimakontraproduktiven Subventionen wurden für einen Großteil der Maßnahmen Daten für mehrere Jahre analysiert (i. d. R. 2016 bis 2019 bzw. 2020) und daraus der Durchschnitt erstellt. Für einzelne Maßnahmen wurde auch eine Spannweite des Subventionsvolumens berechnet (z. B. unter

Anwendung unterschiedlicher Steuersätze). In einigen Fällen war es nicht möglich, die klimakontraproduktive Subvention zu quantifizieren (z. B. aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit). Somit stellt das ermittelte Subventionsvolumen eine Untergrenze dar.

Im Durchschnitt der letzten Jahre belief sich das Volumen der klimakontraproduktiven Förderungen in Österreich auf 4,1 bis 5,7 Mrd. €.

Abbildung ES 1: **Klimakontraproduktive Subventionen auf einen Blick**

|                       |   | Untere Grenze | Obere Grenze |
|-----------------------|---|---------------|--------------|
|                       |   | Mio. €        |              |
| <b>Verkehr</b>        |  | 2.492         | 4.026        |
| <b>Energie</b>        |  | 1.545         | 1.621        |
| <b>Landwirtschaft</b> |  | 28            | 28           |
| <b>Summe</b>          |   | 4.066         | 5.676        |

Q: WIFO-Darstellung.

Ein Vergleich zu den Volumina in Kletzan-Slamanig & Köppl (2016)<sup>1</sup> ist nur eingeschränkt möglich, da einerseits die Anzahl der analysierten Förderungsmaßnahmen nicht gleichgeblieben ist und andererseits teilweise auch andere methodische Zugänge für die Abschätzung des Förderungsvolumens gewählt wurden. Dennoch ist keine systematische Reform bzw. Reduktion im Bereich der Subventionstatbestände festzustellen und das Gesamtvolumen hat im Vergleich zur Studie 2016 zugenommen.

Die Aufteilung der klimakontraproduktiven Subventionen ist in Abbildung ES 2 und Abbildung ES 3 dargestellt.

Der größte Anteil betrifft mit 61% Fördermaßnahmen für den Verkehr. Die Bandbreite beträgt hierbei 2,5 bis knapp über 4 Mrd. €. Davon entfallen rund drei Viertel auf den Straßenverkehr und ein Viertel auf Luftverkehr und Schifffahrt. Mit diesen steuerlichen Maßnahmen werden entweder die Kosten von Treibstoffen oder die Nutzungskosten bestimmter Verkehrsträger gesenkt und die Anreize für die Kaufentscheidung, die effiziente Fahrzeugnutzung oder den Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger reduziert.

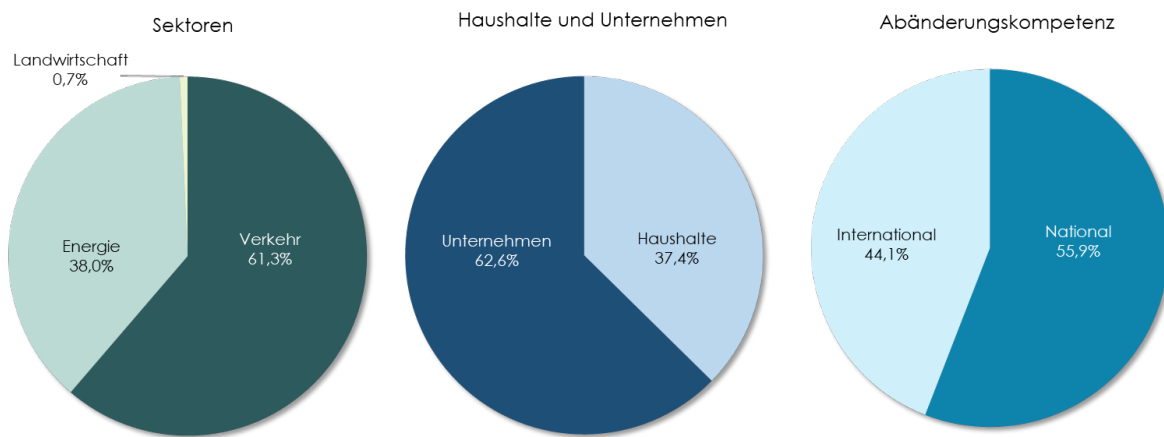
Auf Energieerzeugung und -verbrauch entfallen 38% des Subventionsvolumens bzw. rund 1,6 Mrd. €. Auch hierbei werden mittels der steuerlichen Begünstigung oder der kostenfreien Zuteilung von Emissionsberechtigungen die Anreize für effizientes Verhalten reduziert bzw.

<sup>1</sup> Kletzan-Slamanig, D., & Köppl, A. (2016). Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr. WIFO. <http://www.wifo.ac.at/www/pubid/58641>.

Verzerrungen in den Energiepreisen verursacht, was der Internalisierung der negativen externen Effekte aus dem Verbrauch fossiler Energie entgegensteht.

Der Anteil der Landwirtschaft liegt mit 28 Mio. € bei unter einem Prozent. Quantifiziert wurden hier Maßnahmen, die die Tierhaltung begünstigen. Andere, quantitativ relevantere Maßnahmen wie der begünstigte Mehrwertsteuersatz für tierische Produkte, konnten nicht quantifiziert werden. Demnach liegt hier eine deutliche Unterschätzung des Subventionsvolumens vor.

Abbildung ES 2: **Aufteilung der klimakontraproduktiven Förderungen nach Sektoren sowie Haushalte und Unternehmen bzw. nationale vs. internationale Abänderbarkeit**



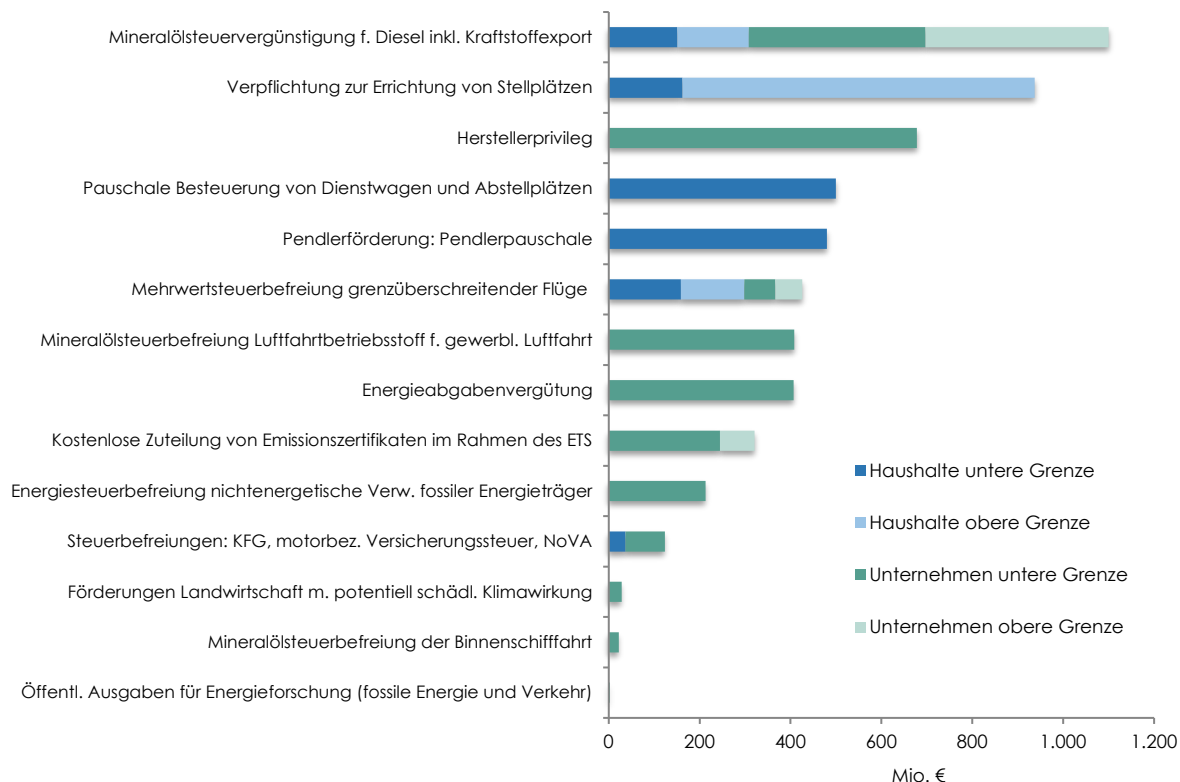
Q: WIFO-Berechnungen. – Hinweis: Für die Darstellung wurde der untere Schätzwert herangezogen.

Neben den Sektoren kann auch die Verteilung auf Begünstigtengruppen dargestellt werden. Bei dieser Betrachtung ergibt sich ein Anteil von rund 37% für die privaten Haushalte. Dies betrifft durchwegs verkehrsbezogene Maßnahmen wie die Pendlerförderung oder die pauschale Dienstwagenbesteuerung. Der in der vorangegangenen Studie inkludierte Bereich des Wohnens (Förderung für die Errichtung von Ein- und Zweifamilienhäusern) konnte aufgrund mangelhafter Datenverfügbarkeit diesmal nicht berücksichtigt werden.

Auf den Unternehmensbereich entfallen knapp 63% des Subventionsvolumens. Dies umfasst sämtliche Förderungen für Energieerzeugung und -nutzung sowie im Verkehrsbereich rund 70% des Volumens aus der Begünstigung von Diesel, sowie das gesamte Volumen aus der Befreiung von Schifffahrtsbetriebsstoffen sowie von Kerosin.



Abbildung ES 3: **Verteilung der klimakonttraproduktiven Subventionen auf Haushalte und Unternehmen**



Q: WIFO-Berechnungen.

Relevant für die Reform der Fördermaßnahmen ist zudem, ob diese auf nationaler Ebene möglich oder dafür eine Einigung auf EU-Ebene notwendig ist bzw. andere bi- oder multilaterale Abkommen oder völkerrechtliche Verträge zu verändern wären. Diesbezüglich zeigt sich, dass knapp 56% des analysierten Subventionsvolumens in rein nationaler Kompetenz liegt. Insbesondere die Subventionen, die eine Ausnahme von der Energiebesteuerung oder der Mehrwertsteuer vorsehen, sind auf EU-Ebene geregelt. Somit besteht der Handlungsspielraum primär bei jenen Maßnahmen, die in der nationalen Gesetzgebungskompetenz liegen. In Hinblick auf die Regelungen, die auf EU-Ebene determiniert werden, können entsprechende Reformschritte eingebracht und unterstützt werden.

### Empfehlungen und weitere Schritte

Generell sollte bei der Reform der klimaschädlichen Subventionen Bedacht darauf genommen werden, in welchen Bereichen Wechselwirkungen bestehen, wenn Maßnahmen auf gleiche Aktivitäten oder Begünstigtengruppen abzielen. Dies betrifft etwa das Nebeneinander von Gratisallokation im Emissionshandel und die Energieabgabenvergütung. Im Bereich der Haushalte kann hier das System der Pendlerförderung angeführt werden, das an sich schon eine Reihe von Instrumenten umfasst, und wiederum nicht unabhängig von anderen Subventionen

wie der pauschalen Dienstwagenbesteuerung oder der Mineralölsteuerbegünstigung für Diesel gesehen werden kann.

Bei einer Subventionsreform sind somit der gesetzliche Rahmen und die Interdependenzen zwischen einzelnen Maßnahmen zu berücksichtigen. Dies umfasst auch Regulierungen, die zwar nicht direkt budgetrelevant sind, aber dennoch eine Begünstigung für fossile Strukturen darstellen. Als Grundlage für eine Reform müsste also ein systematisches und regelmäßiges Monitoring der Subventionen durchgeführt werden, wie es in einigen Ländern wie etwa Frankreich oder Italien bereits umgesetzt wird.

Eine Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Datenverfügbarkeit sowie der Datenqualität. Dies betrifft neben einigen Aspekten auf Bundesebene, für die bislang keine Quantifizierung möglich ist, vor allem die Bundesländer, für die keine umfassende und konsistente Förderberichterstattung vorliegt bzw. eine Identifikation klimaschädlicher Subventionen schwierig ist.

Weitere Analysen sollten auch größeres Augenmerk auf die Emissionswirkung einer Subventionsreform legen. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass eine Zuordnung von Emissionsminderungen aufgrund der Wechselwirkungen zwischen einzelnen Subventionen auf der einen Seite und anderen relevanten energie- und klimapolitischen Regulierungen auf der anderen Seite nur schwer möglich sein dürfte.

Die systematische Berücksichtigung der Klimawirkungen des Förderungssystems ist nicht nur für die bestehenden, sondern auch für neu geschaffene Maßnahmen notwendig. Gerade die aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit den drastischen Energiepreisanstiegen illustriert, wie wichtig die empirische Evidenz über Anreizwirkungen und Umwelteffekte von Subventionen ist. Es zeigt darüber hinaus auch die Notwendigkeit, auf Basis dieser Evidenz einen Plan für die Reform der Subventionsmaßnahmen und die Erreichung eines Paris-kompatiblen Entwicklungspfades zu definieren.

## Übersicht ES 1: **Umweltschädliche Subventionen in Österreich nach Bereichen**

| Sektor  | Ø Volumen p. a.<br>in Mio. € | Zeitraum  | Anmerkungen  |
|---|------------------------------|-----------|--|
| <b>Verkehr</b>  | <b>2.492-4.026</b>           |           |  |
| <b>Kraftfahrzeuge</b>   |                              |           |  |
| Mineralölsteuervergünstigung für Diesel inkl. Kraftstoffexport durch derzeitige Ausgestaltung der Mineralölsteuer | 540-1.100                    | 2016-2019 | Abhängig vom gewählten Steuersatz.   |
| Steuerbefreiungen im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA        | 123                          | 2018-2020 |  |
| Vorsteuerabzug von "Fiskal-Lkw"   | n. q.                        |           |  |
| Ausnahme des besonderen AfA-Satzes - betriebliche Pkw und Fahrschulautos  | n. q.                        |           |  |
| Derzeitige Ausgestaltung der Pendlerförderung – Fahrten zw. Wohnung und Arbeitsstätte                             | 510                          | 2016-2020 | Pendlerpauschale und Pendlereuro   |
| Kfz-Aufwendungen im Rahmen des Dienstverhältnisses – Fahrtkostenvergütungen, Kilometergelder                      | n. q.                        |           |  |
| Pauschale Besteuerung von Dienstwagen und Abstellplätzen  | 500                          | 2019      |  |
| Klimakontraproduktive Anreize im Kontext von Gemeindesteuern  | n. q.                        |           |  |
| Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen   | 162-937                      |           | Hohe Sensitivität bzgl. unterstellten Investitionskosten und Zinssatz.             |
| <b>Andere Verkehrsträger</b>  |                              |           |  |
| Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt  | 22                           | 2016-2019 |  |
| Mineralölsteuerbefreiung von Luftfahrtbetriebsstoff für die gewerbliche Luftfahrt                                 | 408                          | 2016-2019 |  |
| Mehrwertsteuerbefreiung grenzüberschreitender Flüge<br>Flugabgabe   | 227-426<br>n. q.             | 2016-2019 | Umsatzsteuersatz 13% bzw. 20%  |
| <b>Energieerzeugung und -verwendung</b>   | <b>1.545-1.621</b>           |           |  |
| Herstellerprivileg  | 678                          | 2016-2020 |  |
| Energiesteuerbefreiung bei nichtenergetischer Verwendung fossiler Energieträger                                   | 213                          | 2016-2020 |  |
| Steuererleichterung für Heizöl  | n. q.                        |           |  |
| Energieabgabenvergütung   | 407                          | 2014-2017 |  |
| Kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten im Rahmen des Europäischen Emissionshandel                         | 245-321                      | 2013-2020 | Durchschnitts- und Maximalpreis der Jahre  |
| Ausgaben der öffentlichen Hand für Energieforschung (fossile Energie und Verkehr)                                 | 2                            | 2016-2020 |  |
| <b>Landwirtschaft</b>   | <b>28</b>                    |           |  |
| Reduzierte Umsatzsteuer auf tierische Produkte  | n. q.                        |           |  |
| Steuerliche Bevorzugung von Treibstoffen auf pflanzlicher Basis   | n. q.                        |           |  |
| Aktuelle Förderungen der Landwirtschaft mit potentiell schädlicher Klimawirkung                                   | 28                           | 2020      | ÖPUL-Maßnahmen: "Erhaltung gefährdeter Nutzierrassen" sowie "Alpung und Behirtung" |
| <b>Summe</b>  | <b>4.066-5.676</b>           |           |  |

Q: WIFO-Darstellung.

## Kurzbeschreibung der analysierten Fördermaßnahmen

| <b>Mineralölsteuervergünstigung für Diesel inkl. Kraftstoffexport</b> |   |
|---|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                                      | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Die niedrigere Besteuerung von Diesel wird mit der Unterstützung des gewerblichen Straßengüterverkehrs begründet, gilt aber auch für private Fahrzeuge, Dienstwagen sowie sonstige Sektoren, in denen Treibstoff verwendet wird</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Unternehmen, Haushalte</p>  |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                            | Die ökologische Relevanz dieser Fördermaßnahme ergibt sich aus der Verminderung des Anreizes zur Einsparung des Treibstoffverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen. Die steuerliche Begünstigung hat mit dazu beigetragen, dass der Anteil an Dieselfahrzeugen in Österreich über viele Jahre stark zugenommen hat, inklusive der damit verbundenen negativen Umweltauswirkung. Zudem wurde damit der Kraftstoffexport im Tank begünstigt. |
| <b>Volumen p. a.</b>  | Studie 2016: 640 Mio. € (Ø 2010-2013)<br>Studie 2022: 540 Mio. € bis 1,1 Mrd. € (Ø 2016-2019)<br>Abhängig vom gewählten Steuersatz.   |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>   | Anhebung des Mineralölsteuersatzes von Diesel auf oder über jenen von Benzin entsprechend der CO <sub>2</sub> -Emissionsintensität bzw. eine Angleichung der Mineralölsteuer von Diesel und Benzin im Mineralölsteuergesetz.  |

| <b>Steuerbefreiungen im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA</b> |   |
|---|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>  | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Im Rahmen der Kfz-Besteuerung (Kfz-Steuer, motorbezogene Versicherungssteuer und Normverbrauchsabgabe) bestehen Befreiungen für gewisse Fahrzeuge.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Versicherungssteuergesetz, Kraftfahrzeugsteuergesetz, Normverbrauchsabgabegesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr, Landwirtschaft<br/>Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>  | In den ausgenommenen Bereichen bietet die Kfz-Besteuerung bei Anschaffung und Betrieb keinen Anreiz, auf klimafreundliche Fahrzeuge umzusteigen   |
| <b>Volumen p. a.</b>  | Studie 2016: 85 Mio. € (2013)<br>Studie 2022: 123 Mio. € (Ø 2018-2020)  |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>   | Im Bereich der Pkw (Taxis, Mietwagen) sowie für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist eine Abschaffung der Befreiung zu überlegen, gegebenenfalls mit einer Härtefallübergangsregelung in Bereichen, für die noch keine Alternativen verfügbar sind. Für Lkw sollte auch der CO <sub>2</sub> -Ausstoß Teil der Bemessungsgrundlage sein.  |

| Vorsteuerabzug von "Fiskal-Lkw"            |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>           | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse (sog. Fiskal-Lkw) entsprechend einer laufend aktualisierten Liste sind zum Vorsteuerabzug berechtigt.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Verordnungen BGBl. Nr. 273/1996 und BGBl. II Nr. 193/2002</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b> | Unter den gelisteten Fahrzeugen befinden sich nicht ausschließlich "klassische" Kleinlastkraft-, Kasten- und Pritschenwagen, sondern auch großvolumige Pkws wie Vans oder SUVs.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                       | Studie 2016: nicht quantifiziert<br>Studie 2022: nicht quantifiziert   |
| <b>Abänderbarkeit</b>                      | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>                    | Begrüßenswert wäre unionsrechtlich die Diskussion über eine vor allem ökologisch orientierte Umgestaltung.   |

| Ausnahme des besonderen AfA-Satzes – betriebliche Pkw und Fahrschulautos |   |
|--|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Für bestimmte Branchen bzw. Fahrzeuge gilt eine kürzere Abschreibungsdauer als die gewöhnlichen 8 Jahre. Durch diese Ausnahmen sollen Branchen, die auf Pkw angewiesen sind (z. B. Taxiunternehmen) begünstigt werden, jedoch ohne ökologischen Kriterien gerecht werden zu müssen.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Einkommensteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                               | Es besteht für diese Branchen kein Anreiz für die Anschaffung CO <sub>2</sub> -armer Fahrzeuge, weil sie bereits jetzt von einer schnelleren Abschreibungsmöglichkeit profitieren.  |
| <b>Volumen p. a.</b>   | Studie 2016: nicht enthalten<br>Studie 2022: nicht quantifiziert  |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>  | Die degressive AfA, die für Pkw mit einem CO <sub>2</sub> -Ausstoß von 0 g/km anwendbar ist, zeigt auf, wie ökologische Aspekte in Abschreibungsregelungen berücksichtigt werden können. Möglich wäre auch, nur für klimafreundliche Fahrzeuge eine kürzere Mindestnutzungsdauer zuzulassen.  |

| Derzeitige Ausgestaltung der Pendlerförderung |   |
|---|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>              | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Durch verschiedene Maßnahmen (Verkehrsabsetzbetrag, Pendlerpauschale, Pendlereuro und Jobticket) sollen Erwerbstätige die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abgegolten werden.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Einkommensteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Haushalte</p>  |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>    | Das System der Pendlerförderung begünstigt das Inkaufnehmen langer Arbeitswege und aufgrund der Ausrichtung auf den Pkw-Verkehr (anstatt der Kosten für öffentliche Verkehrsmittel) auch die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                          | <p>Studie 2016: 560 Mio. € (Ø 2010-2014)<br/>Pendlerpauschale und Pendlereuro</p> <p>Studie 2022: 510 Mio. € (Ø 2016-2020)<br/>Pendlerpauschale und Pendlereuro)</p>  |
| <b>Abänderbarkeit</b>                         | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>                       | Es besteht eine Reihe von Reformoptionen für die Pendlerförderung, die etwa eine Zusammenfassung der beiden Pauschalen oder die Umgestaltung in einen Absetzbetrag umfassen. Generell sollte sie gestrafft und vereinheitlicht werden, sowie auf den tatsächlich zurückgelegten Distanzen beruhen. Zur Ökologisierung würde primär eine Orientierung an den Kosten des öffentlichen Verkehrs beitragen. |

| Kfz-Aufwendungen im Rahmen des Dienstverhältnisses – Fahrtkostenvergütungen, Kilometergelder |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Primärer Zweck der Fahrtkostenvergütungen ist es, Fahrten im Rahmen des Dienstverhältnisses abzudecken.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Einkommensteuergesetz, Reisegebührenvorschrift</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Haushalte</p>   |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>   | Für Fahrten mit dem arbeitnehmereigenen Pkw besteht die Möglichkeit, das Kilometergeld anzusetzen. Da durch diesen linear ausgestalteten Pauschalsatz nicht nur die variablen, sondern auch die Fixkosten des Pkw berücksichtigt werden, führt das Kilometergeld ab einer bestimmten Fahrleistung zu einem verzerrten Ergebnis, weil die Fixkosten abnehmen. Darüber hinaus ist die Möglichkeit eines Ansatzes des Kilometergeldes für andere Verkehrsmittel nur eingeschränkt möglich, weshalb es keine Anreize zum Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsmittel gibt. |
| <b>Volumen p. a.</b>   | <p>Studie 2016: nicht enthalten</p> <p>Studie 2022: nicht quantifiziert</p>  |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>  | Ein Ansatz für die Ökologisierung des Kilometergeldes wäre es, den Pauschalsatz des Kilometergeldes zu kürzen und bei der Typisierung auf durchschnittliche Pkw-Modelle bzw. auf Elektroautos abzustellen. Alternativ könnte unabhängig vom Verkehrsmittel dasselbe Kilometergeld gewährt werden, wodurch eine Lenkungswirkung in Richtung der kostengünstigeren Transportmodi (ÖV, Fahrrad, etc.) entstehen würde.  |

| <b>Pauschale Besteuerung von Dienstwagen und Abstellplätzen</b> |  |
|---|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                                | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Die private Nutzung von Dienstwagen stellt einen geldwerten Vorteil dar und wird als monatlicher Sachbezug abhängig von den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs entweder mit 1,5% oder 2% der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kfz, maximal jedoch mit 720 € bzw. 960 € angesetzt und muss im Rahmen der Einkommensteuer versteuert werden.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Einkommensteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Haushalte</p>         |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                      | <p>Die angewandte Methode pauschaliert den Nutzungswert auf Basis des Anschaffungspreises und ist unabhängig vom tatsächlichen Ausmaß der privaten Nutzung. Werden neben den Fixkosten auch die variablen Kosten vom Unternehmen getragen, stellt dies eine "Flatrate" für die private Nutzung dar, wodurch ein Anreiz für eine relativ zu einem privaten Fahrzeug stärkere Nutzung gegeben ist. Demgegenüber besteht kein Anreiz auf alternative Verkehrsmittel umzusteigen oder die Fahrleistung zu begrenzen.</p> |
| <b>Volumen p. a.</b>  | <p>Studie 2016: 225 bis 420 Mio. € (2012)<br/>Je nach Annahme über Zahl der Dienstwagen.<br/>Studie 2022: 500 Mio. € (2019)</p>  |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | <p>National</p>  |
| <b>Reformvorschläge</b>   | <p>Anstatt der steuerlichen Begünstigung sollte der tatsächliche Wert inklusive der privaten Fahrleistung als geldwerter Vorteil herangezogen werden. Die Anpassung der ökologischen Komponenten der Regelung (der CO<sub>2</sub>-Grenzwert) sollte in Relation zum technischen Fortschritt erfolgen.</p>  |

| Stellplatzverpflichtungen                      |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>               | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Regulatorisch vorgegebene Verpflichtung zur Bereitstellung von Kfz-Abstellflächen bei Wohngebäuden.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Stellplatzverordnung auf Bundesländerebene.</p> <p><b>Begünstigte(r) Sektor(en):</b> Verkehr<br/>Haushalte</p>  |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>     | Die Erfassung von umweltschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich geht über den Fließverkehr hinaus. Nicht nur die Straßeninfrastruktur, sondern auch die Infrastruktur für den ruhenden Verkehr prägen das Mobilitätssystem langfristig. Das verpflichtende Angebot an Stellplätzen kann dementsprechend einer Transformation zu einem weniger autoorientierten System entgegenstehen.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                           | <p>Studie 2016: Szenario Minimum 114 Mio. €<br/>Szenario Maximum 517 Mio. €<br/>Je nach Annahme zu den Errichtungskosten der Stellplätze.</p> <p>Studie 2022: Szenario Minimum 162 Mio. €<br/>Szenario Maximum 937 Mio. €<br/>Hohe Sensitivität bzgl. unterstellten Investitionskosten und Zinssatz.</p>   |
| <b>Abänderbarkeit</b>                          | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>                        | Die Bundesländer haben die Kompetenz, die Stellplatzverordnung zu ändern. Möglich wäre auch eine Vereinheitlichung durch bundesweite Rahmenregelung sowie Umstellung von der Vorgabe von Mindeststellplätze auf die Vorgabe von Maximalstellplätzen, um einen Anreiz für weniger Stellplätze zu setzen. Ergänzend Vorgaben für ausreichende Abstellplätze für Fahrräder sowie Qualitätsvorgaben für die Abstellflächen. Verpflichtende Transparenzregeln hinsichtlich der Errichtungs- und Erhaltungskosten von Stellplätzen.                        |
| Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt |  |
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>               | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Kraftstoffe, die als Schiffsbetriebsstoffe an Schifffahrtsunternehmen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen abgegeben werden, sind von der Mineralölsteuer befreit. Ziel der Regelung ist die Schaffung der Wettbewerbsgleichheit für die Schifffahrtsunternehmen auf internationalen Gewässern und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der Europäischen Union.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>     | Die Subventionierung der Nutzung fossiler Kraftstoffe in der Schifffahrt widerspricht dem Ziel des Klimaschutzes und reduziert den Anreiz, die Energieeffizienz zu erhöhen.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                           | <p>Studie 2016: 10 Mio. € (Ø 2010-2013)</p> <p>Studie 2022: 22 Mio. € (Ø 2016-2019)</p>  |
| <b>Abänderbarkeit</b>                          | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>                        | Die Steuerbefreiung sollte europaweit und völkerrechtlich abgeschafft und Mineralöl, das als Schiffsbetriebsstoff abgegeben wird, mit einem Mindeststeuerbetrag besteuert werden.  |



| <b>Mineralölsteuerbefreiung von Luftfahrtbetriebsstoff für die gewerbliche Luftfahrt</b> |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Im Rahmen der EU-Energiesteuerrichtlinie besteht grundsätzlich eine obligatorische Steuerbefreiung für die Lieferung von Kraftstoffen für die gewerbliche Luftfahrt.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Unternehmen</p>   |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>   | Die Subventionierung der Nutzung fossiler Kraftstoffe in der Luftfahrt widerspricht dem Ziel des Klimaschutzes und reduziert den Anreiz, die Energieeffizienz zu erhöhen. Die ökologische Relevanz ergibt sich einerseits aus der Emissionsintensität der Transportform und andererseits aus der größeren Klimaschädlichkeit aufgrund der Höhe im Vergleich zu bodennahen Emissionen |
| <b>Volumen p. a.</b>   | Studie 2016: 330 Mio. € (Ø 2010-2013)<br>Studie 2022: 408 Mio. € (Ø 2016-2019)   |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>  | Idealerweise sollte eine Besteuerung von Kerosin auf internationaler oder zumindest EU-Ebene erfolgen. Im Sinne der steuerlichen Gleichbehandlung aller Verkehrsträger und der Umsetzung des Verursacherprinzips sollte eine EU-weite Kerosinsteuer angestrebt werden.   |

| <b>Mehrwertsteuerbefreiung grenzüberschreitender Flüge</b> |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                           | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Die grenzüberschreitende Beförderung von Personen mit Flugzeugen unterliegt einer echten Umsatzsteuerbefreiung.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Umsatzsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br/>Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                 | Die im Vergleich zu anderen Transportmodi fehlende Besteuerung stellt einen Anreiz für Flugreisen dar, auch wenn klimafreundlichere Alternativen verfügbar wären.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                                       | Studie 2016: 185 Mio. € (2013)<br>Studie 2022: 227 bzw. 426 Mio. € (Ø 2016-2019)<br>Umsatzsteuersatz 13% bzw. 20%  |
| <b>Abänderbarkeit</b>                                      | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>                                    | Idealerweise sollten auf EU-Ebene harmonisierte Rahmenbedingungen für eine Besteuerung grenzüberschreitender Flüge geschaffen werden mit einheitlichen Steuersätzen in den Mitgliedstaaten, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.                       |

| <b>Herstellerprivileg</b>                  |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>           | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Steuerbefreiung von fossilen Energieträgern und Elektrizität zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Energieerzeugungsunternehmen, d. h. zur Erzeugung und zur Bereitstellung der Energie für Endverbraucher, benötigt wird.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Elektrizitäts-, Erdgas-, Kohleabgabegesetz, Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Energieerzeugung und -verbrauch Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b> | Durch die Befreiung fehlt der Anreiz, den Produktionsprozess klimafreundlich zu gestalten, etwa durch das Abstellen auf klimafreundlichere Energieträger zur Erzeugung von Strom.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                       | Studie 2016: 535 Mio. € (Ø 2010-2013)<br>Studie 2022: 678 Mio. € (Ø 2016-2020)   |
| <b>Abänderbarkeit</b>                      | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>                    | Der nationale Gesetzgeber hat aufgrund des ihm zustehenden Wahlrechts, das Herstellerprivileg für Stromerzeugung nicht anzuwenden, einen Ökologisierungsspielraum. Die Reform der Regelung müsste im Rahmen der gemeinschaftlichen Neugestaltung der Energiebesteuerung erfolgen.  |

| <b>Energiesteuerbefreiung bei nichtenergetischer Verwendung fossiler Energieträger</b> |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Es besteht für die nichtenergetische Verwendung von bestimmten fossilen Energieträgern eine Befreiung von den Energiesteuern oder es wird eine Rückvergütung ermöglicht</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Elektrizitäts-, Erdgas-, Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Energieerzeugung und -verbrauch Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>   | Obwohl es zu keinem direkten Einsatz als Treibstoff oder Heizstoff bzw. der Herstellung eines solchen kommt, werden durch die nichtenergetische Nutzung dennoch nicht-erneuerbare Ressourcen verbraucht und der Anreiz zur effizienten Nutzung reduziert.  |
| <b>Volumen p. a.</b>   | Studie 2016: 300 Mio. € (Ø 2010-2013)<br>Studie 2022: 213 Mio. € (Ø 2016-2020)   |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>  | Die Reform der Regelung müsste im Rahmen der gemeinschaftlichen Neugestaltung der Energiebesteuerung erfolgen.   |

| <b>Steuererleichterung für Heizöl</b>      |   |
|--|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>           | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Als Heizstoff verwendete Energieerzeugnisse werden aus sozialpolitischen Gründen niedriger besteuert als die als Kraftstoff verwendeten Energieerzeugnisse.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Mineralölsteuergesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Energieerzeugung und -verbrauch Haushalte</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b> | Aus klimapolitischen Überlegungen stellt ein Ausstieg aus fossilen Heizsystemen eine hohe Priorität dar. Heizöl und Erdgas stellen bislang noch einen substantiellen Anteil der Raumwärmeversorgung in Österreich.  |
| <b>Volumen p. a.</b>                       | Studie 2016: nicht enthalten<br>Studie 2022: nicht quantifiziert  |
| <b>Abänderbarkeit</b>                      | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>                    | Denkbar ist eine Erhöhung der Steuersätze auf fossile Energieträger, die als Heizstoffe eingesetzt werden. Zu bedenken sind dabei jedoch die sozialen Effekte. Zudem ist durch die Vorgaben bezüglich des Verbots fossiler Heizsysteme ein Ausstiegspfad definiert.   |

| <b>Energieabgabenvergütung</b>             |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>           | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Die Zielsetzung der Energieabgabenrückvergütung liegt in der Sicherung des Wirtschaftsstandortes sowie der internationalen Wettbewerbsfähigkeit von energieintensiven Produktionsbetrieben.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Energieabgabenvergütungsgesetz.</p> <p><b>Begünstigte(r) Sektor(en):</b> Energieerzeugung und -verbrauch Unternehmen</p>  |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b> | Grundlage sind die Energiekosten in Relation zum Nettoproduktionswert. Für Energiekosten in Betrieben der Sachgütererzeugung die 0,5% des Nettoproduktionswerts übersteigen, kann ein Antrag auf Rückvergütung gestellt werden (abzüglich eines allgemeinen Selbstbehalts). Die Plafondierung der Steuerleistung vermindert die Anreizwirkung energieeffiziente und klimaeffiziente Technologien und Produktionsverfahren einzusetzen. Dies wirkt wie eine Kostenreduktion, die die Transformation und Energiewende verlangsamten kann. Die Plafondierung der Energieabgaben stellt somit eine indirekte Förderung energieintensiver Branchen bzw. des Energieverbrauchs generell dar. |
| <b>Volumen p. a.</b>                       | Studie 2016: 450 Mio. € (Ø 2010-2013)<br>Methodisch nicht vergleichbar mit Studie 2022.<br>Studie 2022: 407 Mio. € (Ø 2014-2017)   |
| <b>Abänderbarkeit</b>                      | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>                    | Einfaches Bundesgesetz, das mit einfacher Mehrheit abgeändert werden kann. Möglich wäre eine schrittweise Verringerung der Energieabgabenvergütung für die Industrie, ergänzt um eine Härtefallregelung. Die Vergütungsberechtigung könnte an bestimmte klimafreundliche Kriterien geknüpft werden und je nach Klimaschädlichkeit der Energieträger könnte die Vergütung unterschiedlich (hoch) ausgestaltet werden.   |

| <b>Kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten im Rahmen des Europäischen Emissionshandel</b> |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Sektoren, bei denen ein potentielles Risiko von Carbon Leakage besteht, erhalten eine kostenlose Zuteilung von bis zu 100% ihrer Emissionszertifikate entsprechend sektorspezifischer Benchmarks. Für die übrigen Sektoren ohne Risiko von Carbon Leakage reduzierte sich die kostenlose Zuteilung von 80% im Jahr 2013 linear auf 30% im Jahr 2020.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> Emissionszertifikatengesetz</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Energieerzeugung und -verbrauch Unternehmen</p> |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>   | <p>Gratisallokation kann den Anreiz senken, Emissionen zu reduzieren. Das kann einerseits dazu führen, dass Investitionen in Technologien getätigt werden, die emissionsintensiv sind und eine lange Lebensdauer haben (Carbon Lock-in), oder andererseits dazu führen, dass Investitionen in emissionseffiziente Technologien aufgrund des fehlenden Preisanreizes verschoben werden. Durch die kostenlose Vergabe von Emissionszertifikaten wird das Verursacherprinzip nicht konsequent verfolgt</p>                      |
| <b>Volumen p. a.</b>   | <p>Studie 2016: 374 Mio. € (Ø 2008-2012) bzw. 100 Mio. € (Ø 2013-2014)<br/>Durchschnittspreise der jeweiligen Handelsperiode</p> <p>Studie 2022: 245 bis 321 Mio. € (Ø 2013-2020)<br/>Je nach Annahme Zertifikatspreis (Durchschnitt bzw. Maximum)</p>   |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | International  |
| <b>Reformvorschläge</b>  | <p>Im Zuge des "Fit für 55"-Programms der Europäischen Kommission ist eine Novellierung des Emissionshandels geplant. Demnach wäre eine Reduktion der kostenlosen Zuteilungen unter kontinuierlicher Ausdehnung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (Carbon Border Adjustment Mechanism) vorgesehen.</p>   |

| <b>Ausgaben der öffentlichen Hand für Energieforschung (fossile Energie und Verkehr)</b> |  |
|--|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>   | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Förderung der Forschung, Entwicklung und Demonstration im Bereich Energie.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> -</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Energieerzeugung und -verbrauch Unternehmen</p>   |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>   | <p>Die Forschungsausgaben für fossile Energie und Transport im Zusammenhang mit Verbrennungsmotoren können zum technologischen Lock-in in kohlenstoffintensive Systeme beitragen.</p>  |
| <b>Volumen p. a.</b>   | <p>Studie 2016: 1 Mio. € (Ø 2010-2014)</p> <p>Studie 2022: 2 Mio. € (Ø 2016-2020)</p>  |
| <b>Abänderbarkeit</b>  | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>  | <p>Mittel für Forschung im Zusammenhang mit fossilen Technologien spielen in Österreich nur eine marginale Rolle. Sofern sie der Steigerung der Effizienz bzw. der Kohlenstoffabscheidung und -lagerung in Bereichen dienen, in denen keine Alternativen verfügbar sind, entsprechen sie den klimapolitischen Zielsetzungen. Anreize für einen Einsatz fossiler Technologien sollten jedoch generell vermieden werden.</p> |

| <b>Verringerte Umsatzsteuer für Lebensmittel tierischen Ursprungs</b> |   |
|---|---|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                                      | <b>Primäre Zielsetzung:</b> Zweck der Begünstigung ist das billiger und dadurch leichter Verfügbarmachen von als unentbehrlich erachteten Nahrungsmittel für den Endverbraucher und die Endverbraucherin.<br><b>Rechtsnorm:</b> Umsatzsteuergesetz<br><b>Begünstigter Sektor:</b> Haushalte |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                            | Durch die Verbilligung werden mehr Nahrungsmittel tierischen Ursprungs nachgefragt. Folglich wird das Angebot etwas ausgeweitet und damit gehen je nach Art des Produkts unterschiedliche hohe Emissionen einher.   |
| <b>Volumen p. a.</b>  | Studie 2016: nicht enthalten<br>Studie 2022: nicht quantifiziert  |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | National  |
| <b>Reformvorschläge</b>   | Die Anhebung des verringerten Steuersatzes für tierische Lebensmittel auf den Regelsteuersatz.  |

| <b>Keine Mineralölsteuer auf Treibstoffe pflanzlichen Ursprungs</b> |  |
|---|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                                    | <b>Primäre Zielsetzung:</b> Förderung der Produktion und der Beimischung biogener Treibstoffe.<br><b>Rechtsnorm:</b> Mineralölsteuergesetz<br><b>Begünstigter Sektor:</b> Verkehr<br>Haushalt, Unternehmen |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                          | Für Anteile von Kraftstoffen, die pflanzenbasiert sind, wird keine Mineralölsteuer eingehoben. Dadurch verbilligt sich der Kraftstoff anteilmäßig. Die Verbilligung hat einen Mehrverbrauch zur Folge.     |
| <b>Volumen</b>  | Studie 2016: nicht enthalten<br>Studie 2022: nicht quantifiziert   |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>   | Ergänzung der Liste der Produkte, die der Mineralölsteuer unterworfen sind.  |

| <b>Erhaltung gefährdeter Nutzierrassen sowie Alpung und Behirtung</b> |  |
|---|--|
| <b>Grundlage und Begünstigte</b>                                      | <p><b>Primäre Zielsetzung:</b> Weiterentwicklung des Genpools von Nutztieren sowie Offenhaltung der Landschaft und Biodiversität auf Almflächen.</p> <p><b>Rechtsnorm:</b> LE 14-20</p> <p><b>Begünstigter Sektor:</b> Landwirtschaft</p>  |
| <b>Klimakontraproduktive Anreizwirkung</b>                            | Anreiz zur Haltung von Nutztieren durch Förderung von Nutztieren, die vom Aussterben bedroht sind und des Auftriebs von Nutztieren auf Almen   |
| <b>Volumen p. a.</b>  | <p>Studie 2016: nicht enthalten</p> <p>Studie 2022: Nutztiere 5,8 Mio. € + Alpung und Behirtung 22,2 Mio. € (2020)</p>   |
| <b>Abänderbarkeit</b>   | National   |
| <b>Reformvorschläge</b>   | <p>Möglich wäre eine Änderung des Agrarumweltprogramms. Der Genpool von gefährdeten Nutztieren kann möglicherweise durch die Aufbewahrung von Sperma ebenfalls bewahrt werden.</p> <p>Das Ziel der Erhaltung der Bewirtschaftung von Almen ist ohne Tierhaltung wohl nicht möglich und somit dürfte der Auftrieb von Tieren unumgänglich sein, um die angestrebten Ziele (Almbiodiversität, Offenhaltung der Landschaft) zu erreichen.</p> |