



AUSTRIA
INSTITUT FÜR
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Wien, im Juli 2024

POLICY NOTE 57

Klimaneutralität und Auswirkungen auf die
Steuerstruktur

POLICY NOTE 57

Klimaneutralität und Auswirkungen auf die Steuerstruktur

Juli 2024

Mag. Ludwig Strohner

KURZDARSTELLUNG

Von der Erreichung des Ziels der Klimaneutralität ist ein nicht unbeträchtlicher Teil der öffentlichen Steuereinnahmen betroffen. Es ist davon auszugehen, dass bis zu rund 3,8 Prozent des Steueraufkommens zukünftig verloren gehen könnten und weitere 3,9 Prozent, wenn bei den entsprechenden Abgaben keine Anpassungen bei der Bemessungsgrundlage vorgenommen werden. Zusammen würde dies 7,7 Prozent der Steuereinnahmen ausmachen bzw. knapp 25 Prozent des Aufkommens aus der Lohnsteuer und veranlagten Einkommensteuer betragen.

Auch wenn die Transformation im Energiebereich schrittweise erfolgt und damit auch die Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen erst nach und nach spürbar werden, sollte bereits derzeit diese Entwicklung berücksichtigt werden. Die längere Übergangszeit erlaubt die Umsetzung von Maßnahmen, die eine längere Vorlaufzeit beanspruchen, birgt aber auch die Gefahr, dass Maßnahmen aufgeschoben und letztendlich übereilt gesetzt werden und damit auf Kosten des Wirtschaftsstandorts gehen.

Zentral für den Wirtschaftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit wäre die Hebung von Effizienzpotenzialen und damit verbunden eine Reduktion der öffentlichen Ausgaben. In mehreren Untersuchungen hat EcoAustria gezeigt, dass sowohl im internationalen als auch im bundesländerübergreifenden Benchmark-Vergleich Österreich zwar hohe Ausgaben aufweist, die Ergebnisse aber zumeist im Mittelfeld zu finden sind. Dies ist häufig eine Folge der Trennung der Aufgaben-, Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung im föderalen System hierzulande.

Es sollte auf jeden Fall davon Abstand genommen werden, Steuern zu erhöhen die den Wirtschaftsstandort besonders beeinträchtigen. Zu diesen Steuern zählen insbesondere die Lohn- und Einkommensteuer aber auch die Körperschaftsteuer. Andere lohnbezogene Abgaben, wie beispielsweise der Beitrag zum Familienlastenausgleichsfonds, oder eine Vermögensteuer dämpfen die wirtschaftliche Entwicklung ebenso in verstärktem Maße und reduzieren die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Bereits derzeit konzentriert sich die Besteuerung in Österreich sehr stark auf die erzielten Einkommen. Zusammen mit der im internationalen Vergleich hohen Abgabenquote stellt dies ArbeitnehmerInnen und Unternehmen vor besondere Herausforderungen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

INHALT

1. Hintergrund und Motivation	1
2. Umweltabgaben in Österreich	2
2.1 Umweltsteuern	2
2.2 Sonstige ökologisch relevante Zahlungen und Einnahmen	6
3. Klimaneutralität und Auswirkungen auf öffentliche Einnahmen	7
4. Schlussfolgerungen	9
5. Literaturverzeichnis	10

ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Tabelle 1: Umweltabgaben in Österreich von 1995 bis 2022	3
Tabelle 2: Umweltsteuern und ökologisch relevante Zahlungen nach Aufkommensrisiko	8

1. HINTERGRUND UND MOTIVATION

Österreich hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2040 klimaneutral zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, sind ein beträchtliches Investitionsvolumen von Unternehmen und privaten Haushalten sowie erhebliche Veränderungen der Produktionstechnologien und im Verhalten der privaten Haushalte notwendig. Damit sind auch Rückwirkungen auf die öffentlichen Finanzen verbunden. Ein nicht unbeträchtlicher Teil der öffentlichen Einnahmen aus Abgaben basiert auf der Besteuerung von (fossilen) Energieträgern. Geht der Anteil fossiler Energieträger am Energieverbrauch immer weiter zurück, dann fallen auch öffentliche Einnahmen weg, die entweder über Einsparungen bei den öffentlichen Ausgaben oder andere Abgaben substituiert werden müssen.

Österreich weist eine hohe Abgabenbelastung auf. Im europäischen Vergleich liegt Österreich im Jahr 2022 beim Anteil der Einnahmen aus Abgaben an der Wirtschaftsleistung mit 43,6 Prozent an dritter Stelle. Lediglich in Frankreich und Belgien ist die Abgabenquote höher. Der EU-Schnitt liegt um über 2 Prozentpunkte niedriger. Das Aufkommen aus Umweltsteuern nach Statistik Austria (2024) belief sich im Jahr 2022 auf rund 9,1 Mrd. Euro bzw. 1,9 Prozent des BIP. Daneben sind auch noch weitere umweltrelevante Zahlungen zu berücksichtigen, die nicht unter die Abgaben fallen, wie beispielsweise Mauterlöse. Nach den Zahlen von Statistik Austria beliefen sich diese im Jahr 2022 auf 5,4 Mrd. Euro. Insgesamt lag der Anteil der ökologisch relevanten Einnahmen bei 14,6 Mrd. Euro. Dies entspricht 7,5 Prozent der gesamten Abgaben bzw. 11,4 Prozent der Steuereinnahmen. Aufgrund der Senkung der Energieabgaben im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und dem Anstieg des Preises für Erdgas ist die Bedeutung im Jahr 2022 niedriger als in den Jahren zuvor.

Obwohl der Einnahmerückgang aus diesen Abgaben und umweltrelevanten Zahlungen schrittweise und auch nicht in vollem Umfang erfolgen wird, ist es notwendig, darüber nachzudenken, wie mit dieser Entwicklung umgegangen wird. Bereits derzeit ist die Steuerstruktur sehr stark auf die Besteuerung der Einkommen konzentriert. Es besteht die Gefahr, dass dies noch weiter ausgebaut wird, um die wegfallenden Steuereinnahmen zu kompensieren. In dieser Policy Note wird dargelegt, welche Abgaben von der Entwicklung betroffen sind und mit welchen Konsequenzen für das Budget auf mittlere und längere Frist zu rechnen ist.

2. UMWELTABGABEN IN ÖSTERREICH

Das ökologische Verhalten von privaten Haushalten und Unternehmen wird durch die öffentliche Hand beeinflusst. In der Regel erfolgt dies in Form von Regulierungen, wie die Normung von Produkteigenschaften, Produktionsabläufen oder die Festlegung erlaubter Stoffe, und Abgaben. Steuern haben aus ökonomischer Sicht den Vorteil, dass Marktteilnehmer selbst hinsichtlich der Vermeidungsaktivitäten auf Basis der dezentralen Vermeidungskosten Entscheidungen treffen. Dementsprechend kann das Ergebnis der Handlungen aus ökonomischer Sicht effizient sein, wenn das Niveau in einer Höhe festgelegt ist, die externe Kosten wie Umweltverschmutzung internalisiert.

2.1 Umweltsteuern

Die öffentliche Hand erhebt eine Vielzahl unterschiedlicher Abgaben bzw. Steuern. Nach einer Verordnung der EU¹ ist eine „umweltbezogene Steuer eine Steuer, deren Bemessungsgrundlage eine physische Einheit (oder eine Ersatzgröße einer physischen Einheit) von etwas ist, das nachweislich eine bestimmte negative Auswirkung auf die Umwelt hat, und im Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG 95) als Steuer gekennzeichnet ist“. Dabei erfolgt eine Unterscheidung nach Energiesteuern, Transportsteuern, Umweltverschmutzungssteuern und Ressourcensteuern. Die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer auf Umweltsteuern sollten nach Eurostat aufgrund bestehender Schwierigkeiten bei der Ermittlung nicht berücksichtigt werden.

Die öffentlichen Einnahmen aus Umweltabgaben in Österreich beliefen sich im Jahr 2022 auf rund 9,1 Mrd. Euro, siehe Tabelle 1. Ausschließliche und gemeinschaftliche Bundesabgaben machen mit 8,35 Mrd. Euro den Löwenanteil aus. Die beiden größten Posten sind die Mineralölsteuer mit knapp 4 Mrd. Euro und die motorbezogene Versicherungssteuer mit über 2,7 Mrd. Euro. Die Energieabgaben, die Einnahmen aus den EU-ETS-Emissionszertifikaten und die Normverbrauchsabgabe sind weitere relevante Umweltsteuern. Die CO₂-Abgabe, die CO₂-Emissionen besteuert, die nicht bereits dem EU-ETS-Handelssystem unterliegen, wurde erstmals 2022 eingehoben und wird mit der schrittweisen Erhöhung des Steuersatzes an Relevanz vorerst zulegen. Auf Gemeindeebene ist insbesondere die Grundsteuer B relevant, die sonstigen Landes- und Gemeindesteuern weisen ein niedriges Aufkommen auf.

Insgesamt belaufen sich die Einnahmen aus Umweltabgaben auf zwischen rund 2 Prozent (2022) und 2,9 Prozent (2003) des BIP. Im Jahr 2022 ist der Wert aufgrund der hohen Energiepreise und des Rückgangs des Verbrauchs sowie von Maßnahmen zur Unterstützung von privaten Haushalten und

¹ Verordnung (EU) Nr. 691/2011.

Unternehmen besonders niedrig. Dies ist insbesondere auf die vorübergehende Senkung der Elektrizitäts- und Erdgasabgabe auf das europäische Mindestniveau bis Ende 2024 zurückzuführen. Die Einnahmen aus Umweltsteuern betragen im Zeitraum 1995 bis 2022 zwischen 4,7 Prozent und 6,6 Prozent des Abgabenaufkommens und sind damit eine relevante Größe.

Tabelle 1: Umweltabgaben in Österreich von 1995 bis 2022

Öko-Steuern (im Sinne der VGR)	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Ausschließliche und gemeinschaftliche Bundesabgaben	3.801	5.154	6.552	6.901	8.181	9.029	7.956	8.755	8.349
Sonderabgabe von Erdölprodukten	10	0	0	0	0	0	0	0	0
Mineralölsteuer	2.469	2.726	3.565	3.854	4.218	4.480	3.579	4.201	3.994
Energieabgabe	0	562	785	726	931	866	836	925	345
Emissionszertifikate	0	0	0	5	67	210	184	184	311
Abgabe auf Non-ETS Emissionen (CO ₂ -Abgabe)	0	0	0	0	0	0	0	0	143
Altiastenbeitrag	21	71	46	51	56	69	57	66	66
KFZ-Steuer	112	132	143	70	49	56	51	57	59
KFZ-Zulassungssteuer	89	143	151	158	174	188	175	189	161
Motorbezogene Versicherungssteuer	551	975	1.325	1.554	2.182	2.533	2.611	2.681	2.730
Normverbrauchsabgabe (NoVA)	355	433	486	453	395	555	440	406	423
Straßenbenützungsbetrag	180	84	1	0	0	0	0	0	0
Sicherheitsabgabe, Luftfahrt	14	28	50	30	0	0	0	0	0
Flugabgabe	0	0	0	0	109	72	23	46	117
Landes- und Gemeindeabgaben	382	453	535	604	683	731	744	770	790
Grundsteuer B	369	435	512	583	649	690	714	738	754
Sonstige	13	18	23	21	34	41	30	32	36
Summe	4.183	5.607	7.087	7.505	8.864	9.760	8.700	9.525	9.139
BIP	176.609	213.606	254.075	295.897	344.269	397.147	380.888	405.241	447.218
in % des BIP	2,37%	2,62%	2,79%	2,54%	2,57%	2,46%	2,28%	2,35%	2,04%

Das Ziel der Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 wird auf die öffentlichen Einnahmen aus Umweltabgaben erheblichen Einfluss haben, wobei die Einnahmen aus den einzelnen Steuern teilweise sehr unterschiedlich betroffen sein werden. Bei manchen Abgaben ist ein vollständiger Entfall der Einnahmen zu erwarten, bei anderen wird sich das Aufkommen direkt nicht verändern.

Die Steuer mit dem größten Aufkommen, die Mineralölsteuer, wird von Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen besonders betroffen sein. Das Aufkommen stammt zu überwiegendem Teil aus der Besteuerung von Benzin und Diesel für den Verkehrsbereich. Die fortschreitende Umstellung auf alternative Antriebe wird das Steueraufkommen längerfristig beträchtlich verringern bis hin zum Wegfall der Einnahmen.

Die Energieabgaben unterteilen sich in die Erdgas-, Kohle- und Elektrizitätsabgabe. Im Jahr 2021 (vor der Reduktion der Steuersätze) belief sich das Aufkommen bei der Elektrizitätsabgabe auf 987 Mio. Euro, bei der Erdgasabgabe auf 342 Mio. Euro und bei der Kohleabgabe auf 18 Mio. Euro. Die Energieabgabenvergütung für energieintensive Unternehmen im Sachgüterbereich betrug rund 420 Mio. Euro. Somit entfällt der größte Teil der Energieabgaben auf die Elektrizitätsabgabe, während das Aufkommen aus der Kohleabgabe sehr gering ist. Von der Dekarbonisierung sind auf Basis der Bemessungsgrundlage vor allem die Erdgas- und Kohleabgabe betroffen, während die Elektrizitätsabgabe hiervon prinzipiell nicht betroffen ist. Die erforderliche Substitution in Richtung elektrischer Energie, weg von fossilen Energieträgern, würde im Gegenteil zu höherem Aufkommen führen.

Bei der CO₂-Abgabe wird laut Budgetvoranschlag im Jahr 2024 ein Aufkommen von knapp 1,3 Mrd. Euro erwartet. Mit dem Anstieg des CO₂-Preises ist für 2025 und die folgenden Jahre mit einem weiteren Zuwachs zu rechnen. Beim EU-ETS wird laut Voranschlag mit geringerer Dynamik gerechnet, wobei die Schätzung des Aufkommens aufgrund der unsicheren Preisentwicklung schwer zu prognostizieren ist. Vergleichbar wie für die Erdgas- bzw. der Kohleabgabe ist auch bei der CO₂-Abgabe und den EU-ETS-Emissionszertifikaten bei Erreichung der Klimaziele damit zu rechnen, dass die öffentlichen Einnahmen aus den beiden Steuern weitestgehend wegfallen werden.

Die motorbezogene Versicherungssteuer besteuert die Zahlung des Versicherungsentgelts bei der Versicherung von Risiken betreffend Fahrzeuge aller Art, wenn das Fahrzeug im Inland zugelassen ist. Unter die Steuerpflicht fallen Versicherungsverträge für Fahrzeuge der Klassen L1e bis L5e sowie PKW und Klein-LKW mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen. Die Bemessungsgrundlage ist in den letzten Jahren immer wieder angepasst worden und die Besteuerung davon abhängig, wann das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen wurde. Für neu zugelassene PKW

berechnet sich die Steuer nach der Kilowatt-Leistung des Verbrennungsmotors und den CO₂-Emissionen pro Kilometer. Für Antriebe, die einen CO₂-Emissionswert von 0 aufweisen (insbesondere Elektro- und Wasserstofffahrzeuge), fällt keine motorbezogene Versicherungssteuer an. Entsprechend der derzeitigen Ausgestaltung der Steuer führt die fortschreitende Verbreitung von Elektrofahrzeugen dazu, dass die Einnahmen aus der motorbezogenen Versicherungssteuer merklich zurückgehen dürften.

Für Kraftfahrzeuge, die nicht bereits der motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen, fällt die Kraftfahrzeugsteuer an. Dies betrifft insbesondere Kraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Die Steuer gilt nicht nur für Zugfahrzeuge, sondern auch für Anhänger². Im Gegensatz zur motorbezogenen Versicherungssteuer berechnet sich die Kraftfahrzeugsteuer vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht, sodass das Aufkommen nicht von den Emissionen abhängt. Das Aufkommen bei dieser Steuer ist somit nicht direkt von der Dekarbonisierung betroffen, indirekt kann jedoch eine Verschiebung der Zusammensetzung des Güterverkehrsaufkommens einen Einfluss ausüben. Die Kraftfahrzeug-Zulassungssteuer fällt bei der Zulassung eines Kraftfahrzeugs für den Verkehr an und besteht Großteils aus einem Behördenanteil, einer Bearbeitungsleistung und Kosten für das Kennzeichen. Auch die Zulassungssteuer ist unabhängig von den Emissionen eines Fahrzeugs.

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) geht aus der ehemaligen Luxussteuer hervor. Im Laufe der Zeit wurde die Abgabe immer stärker ökologisch ausgerichtet. Der NoVA unterliegen Lieferungen von Kraftfahrzeugen, die bislang im Inland nicht zum Verkehr zugelassenen wurden. Die gewerbliche Weiterveräußerung stellt keinen steuerbaren Vorgang dar. Bemessungsgrundlage der Abgabe ist das Entgelt bzw. der gemeine Wert des Fahrzeugs ohne Umsatzsteuer. Der Steuersatz berechnet sich vom CO₂-Ausstoß eines Kraftfahrzeugs, wobei der Höchststeuersatz für PKWs bei 50 Prozent liegt. Für Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb fällt demnach keine NoVA an. Für Plug-In Hybridfahrzeuge ist oftmals ebenso keine Abgabe zu leisten. Demnach ist das Aufkommen aus der NoVA durch die ökologische Ausrichtung stark von Veränderungen in der Zusammensetzung der Antriebstechnik gekaufter Fahrzeuge abhängig.

Der Flugabgabe unterliegt der Abflug eines Passagiers von einem inländischen Flughafen mit einem motorisierten Luftfahrzeug, für das Mineralöl als Betriebsstoff eingesetzt wird. Die Höhe der Abgabe richtet sich nach dem Zielflugplatz und der Anzahl der beförderten Passagiere. Die Abgabe beträgt 12 Euro je Passagier bzw. 30 Euro für Flüge unter 350 km. Gemäß der Bemessungsgrundlage der Abgabe ist von einer ökologischen Ausrichtung auszugehen. Inwiefern die Einnahmen zukünftig zurückgehen

² Mit Ausnahme von überzähligen Anhängern.

könnten, wird davon abhängen, in welchem Umfang alternative Treibstoffe als Substitut zu Mineralöl Verwendung finden.

2.2 Sonstige ökologisch relevante Zahlungen und Einnahmen

Neben den Umweltsteuern sind für das öffentliche Budget auch noch weitere Zahlungen mit ökologischem Konnex relevant. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich nicht um eine vollständige Betrachtung handelt, sondern die wichtigsten Zahlungen herangezogen werden. Statistik Austria unterscheidet in einem Nebenkonto ökonomisch relevante Zahlungen. Dieses enthält neben Müll-, Wasser- und Abwassergebühren, Abgaben für das Parken von Kraftfahrzeugen, deren Bemessungsgrundlagen nicht an den CO₂-Emissionen hängen, noch Mauterlöse. Die PKW-Zeitmaut (Vignette) für Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 3,5 Tonnen ist unabhängig vom Verbrauch von fossilen Ressourcen. Der GO-Maut-Tarif für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse hängt jedoch von der CO₂-Emissionsklasse ab. Fahrzeuge der CO₂-Emissionsklasse 5 (emissionsfrei) weisen den niedrigsten Tarif auf. Der Tarif für EURO VI Fahrzeuge liegt um das 4 bis 4,3-fache höher. Bei älteren LKWs werden noch höhere Tarife angewendet. Dem Tarif entsprechend sind die Einnahmen aus der LKW-Fahrleistungsmaut, die im Jahr 2022 ein Aufkommen von knapp 1,7 Mrd. Euro aufwies, zu erheblichem Teil von den Emissionen abhängig.

Zur Finanzierung der Aufgaben der OeMAG, der Abwicklungsstelle für Ökostrom AG, zur Finanzierung von Investitionszuschüssen sowie der Marktprämie (Zuschuss für den in das öffentliche Netz eingespeisten Strom zur Abdeckung höherer Produktionskosten) für erneuerbare Energiequellen, werden die Erneuerbaren-Förderpauschale und der Erneuerbaren-Förderbeitrag auf den Verbrauch elektrischer Energie eingehoben. Die Förderpauschale ist abhängig vom Netznutzungsentgelt (Leistung) und damit ein pauschaler Betrag, der von der Netzebene bestimmt wird. Der Förderbetrag berechnet sich vom Netznutzungsentgelt (Arbeit) bzw. vom Netzverlustentgelt und steigt mit dem Stromverbrauch. Seit dem Jahr 2022 bis Ende 2024 wird aufgrund der Situation bei den Strompreisen auf die Einhebung verzichtet. Das Aufkommen im Jahr 2021 belief sich nach dem Geschäftsbericht der OeMAG auf rund 360 Mio. Euro für die Pauschale und knapp 600 Mio. Euro für den Förderbeitrag.

Zuletzt erzielt die öffentliche Hand Einnahmen nach dem Mineralrohstoffgesetz für die Abtretung des Rechts an Unternehmen mineralische Rohstoffe aufzusuchen, zu fördern und in geologischen Strukturen zu speichern. Hierfür ist an den Bund ein entsprechendes Entgelt zu leisten. Dies sind der Flächen-, Feld-, Speicher- und Förderzins, wobei die ersten drei privatrechtlich zu regeln sind, während der Förderzins festgelegt ist. Nach dem Rechnungsabschluss beliefen sich im Jahr 2022 die Erträge aus der Verwertung öffentlicher Rechte des Detailbudgets 15.01.07 Bergbau auf über 160 Mio. Euro.

3. KLIMANEUTRALITÄT UND AUSWIRKUNGEN AUF ÖFFENTLICHE EINNAHMEN

Die Diskussion der Umweltsteuern und anderer umweltbezogener Einnahmen zeigt, dass die Ökologisierung der Einnahmen eine erhebliche Relevanz hat. In diesem Abschnitt erfolgt eine Gliederung der diskutierten Einnahmen dahingehend, inwiefern sie von der Erreichung von Klimazielen betroffen sind bzw. ob eine Anpassung der Bemessungsgrundlage notwendig ist, wenn das Aufkommen erhalten bleiben soll.

Tabelle 2 stellt das Risiko für das Aufkommen dar. Mit roter Farbe sind jene öffentlichen Einnahmen gekennzeichnet, die von der Erreichung der Klimaziele aufgrund des eindeutigen Konnexes der Bemessungsgrundlage mit dem Einsatz von fossilen Energieträgern bzw. CO₂e-Emissionen in besonderem Maße an Bedeutung verlieren. Nach der Einordnung dürften direkt von einem Wegfall der Einnahmen die Mineralölsteuer, die Kohle- und Erdgasabgabe, die EU-Emissionszertifikate, die CO₂-Abgabe und die Einnahmen nach dem Mineralrohstoffgesetz betroffen sein. Bezüglich der CO₂-Abgabe sind zwei Punkte hervorzuheben. Auf der einen Seite ist zukünftig, zumindest kurzfristig, von einem höheren Aufkommen auszugehen (nach dem Bundesvoranschlag von 1,3 Mrd. Euro 2024), auf der anderen Seite werden die Einnahmen pauschal an die privaten Haushalte retourniert, sodass ein Wegfall der Einnahmen gleichzeitig auch mit geringeren Ausgaben verbunden ist. Demnach sind mit den zu erwartenden Mindereinnahmen keine budgetären Auswirkungen verbunden. Ohne Berücksichtigung der CO₂-Abgabe führt eine Dekarbonisierung zu Mindereinnahmen auf Basis der Werte von 2022 (bzw. 2021) von bis zu 4,8 Mrd. Euro bzw. 3,8 Prozent des Steueraufkommens von 2022.

Mit gelber Farbe sind jene Abgaben markiert, bei denen es zu weitgehenden Ausfällen beim Aufkommen bei Erreichung der Klimaziele kommen wird, wenn es zu keiner Anpassung der Bemessungsgrundlage der Steuer bzw. Zahlung kommt. Dies betrifft die motorbezogene Versicherungssteuer, die NoVA, die Flugabgabe und die LKW-Fahrleistungsmaut, deren Bemessungsgrundlagen in überwiegendem Maße ökologisch ausgerichtet sind. Bei der Flugabgabe stellt sich jedoch die Frage der Berechtigung der Abgabe, falls im Flugverkehr erneuerbare Energieträger Verwendung finden sollten. Bei der LKW-Maut stellt sich diese Frage weniger, da die Einnahmen vorrangig für die Instandhaltung und den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes verwendet werden. Das Aufkommen aus diesen vier Abgaben belief sich im Jahr 2022 auf über 4,9 Mrd. Euro bzw. 3,9 Prozent des Steueraufkommens 2022.

Tabelle 2: Umweltsteuern und ökologisch relevante Zahlungen nach Aufkommensrisiko

Aufkommen 2022	
Steuern	
Mineralölsteuer	3.994
Kohleabgabe*	18
Erdgasabgabe*	342
Elektrizitätsabgabe*	987
Emissionszertifikate	311
CO ₂ -Abgabe	143
KFZ-Steuer	59
KFZ-Zulassungssteuer	161
Motorbezogene Versicherungssteuer	2.730
Normverbrauchsabgabe	423
Flugabgabe	117
Sonstige Zahlungen	
LKW-Fahrleistungsmaut	1.677
Erneuerbaren-Förderpauschale, -beitrag**	954
Einnahmen nach Mineralrohstoffgesetz	163

* Werte für 2021, ** Wert für 2021, bis inkl. 2024 ausgesetzt

Quelle: Statistik Austria, Umweltgesamtrechnungen, Budgetdienst (2022), OeMAG (2023), BMF. • Erstellt mit Datawrapper

Bei den anderen vier Abgaben ist lediglich mit indirekten Auswirkungen durch verändertes (Konsum-) Verhalten zu rechnen. Die KFZ-Steuer und KFZ-Zulassungssteuer sind nicht ökologisch ausgerichtet, die Elektrizitätsabgabe, die Erneuerbaren-Förderpauschale bzw. der -Förderbeitrag sind vom Stromverbrauch abhängig, von dem zukünftig ein Anstieg im Verbrauch erwartet wird. Demgegenüber ist aber eine Senkung der Abgaben auf den Stromverbrauch nicht auszuschließen, um die Substitution hin zum Einsatz elektrischer Energie anstatt Mineralöl voranzutreiben.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Darstellung der einzelnen Umweltsteuern hat gezeigt, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil der öffentlichen Steuereinnahmen von einer Dekarbonisierung betroffen ist. Nach der Diskussion ist davon auszugehen, dass bis zu rund 3,8 Prozent des Steueraufkommens zukünftig verloren gehen könnten und weitere 3,9 Prozent, wenn bei den entsprechenden Abgaben keine Anpassungen bei der Bemessungsgrundlage vorgenommen werden. Zusammen würde dies 7,7 Prozent der Steuereinnahmen ausmachen bzw. knapp 25 Prozent des Aufkommens aus der Lohnsteuer und veranlagten Einkommensteuer betragen³.

Auch wenn die Transformation im Energiebereich schrittweise erfolgt und damit auch die Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen erst nach und nach spürbar werden, sollte bereits derzeit diese Entwicklung berücksichtigt werden. Die längere Übergangszeit erlaubt die Umsetzung von Maßnahmen, die eine längere Vorlaufzeit beanspruchen, birgt aber auch die Gefahr, dass Maßnahmen aufgeschoben und letztendlich übereilt gesetzt werden und damit auf Kosten des Wirtschaftsstandorts gehen.

Zentral für den Wirtschaftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit wäre die Hebung von Effizienzpotenzialen und damit verbunden eine Reduktion der öffentlichen Ausgaben. In mehreren Untersuchungen hat EcoAustria (zuletzt in Berger et al., 2024) gezeigt, dass sowohl im internationalen als auch im bundesländerübergreifenden Benchmark-Vergleich Österreich zwar hohe Ausgaben aufweist, die Ergebnisse aber häufig im Mittelfeld zu finden sind. Dies ist häufig eine Folge der Trennung der Aufgaben-, Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung im föderalen System hierzulande.

Es sollte auf jeden Fall davon Abstand genommen werden, Steuern zu erhöhen, die den Wirtschaftsstandort besonders beeinträchtigen. Zu diesen Steuern zählen insbesondere die Lohn- und Einkommensteuer aber auch die Körperschaftsteuer. Andere lohnbezogene Abgaben, wie beispielsweise der Beitrag zum Familienlastenausgleichsfonds, oder eine Vermögensteuer dämpfen die wirtschaftliche Entwicklung ebenso in verstärktem Maße und reduzieren die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Bereits derzeit konzentriert sich die Besteuerung in Österreich sehr stark auf die erzielten Einkommen. Zusammen mit der im internationalen Vergleich hohen Abgabenquote stellt dies ArbeitnehmerInnen und Unternehmen vor besondere Herausforderungen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

³ Aufkommen nach der Abgrenzung der VGR.

5. LITERATURVERZEICHNIS

Berger, J., N. Graf, W. Schwarzbauer und L. Strohner (2024). Die Effekte einer Lohnnebenkostensenkung für die Volkswirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit, Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Österreich.

BMF (2023). Budget 2024 – Detaildokumente der Budgetuntergliederungen 2024.

Budgetdienst (2022). Maßnahmenpakete zum Teuerungsausgleich – Analyse des Budgetdienstes, Republik Österreich – Parlamentsdirektion.

OeMAG (2023). Bericht zum Geschäftsjahr 2022, Wien.

Statistik Austria (2024). Umweltgesamtrechnungen – Modul – Öko-Steuer 2022, Zeitreihe 1995-2022, Wien.