

ePub^{WU} Institutional Repository

Sebastian Kummer and Hans-Joachim Schramm

Analyse der finanziellen Auswirkungen einer Mineralölsteuererhöhung im Zuge der Budgetsanierung 2010. Kurzstudie

Other

Original Citation:

Kummer, Sebastian and Schramm, Hans-Joachim (2010) *Analyse der finanziellen Auswirkungen einer Mineralölsteuererhöhung im Zuge der Budgetsanierung 2010. Kurzstudie*. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3235/>

Available in ePub^{WU}: September 2011

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.

Kurzstudie:

**„Analyse der finanziellen Auswirkungen
einer Mineralölsteuererhöhung
im Zuge der Budgetsanierung 2010“**

im Auftrag von



Autoren

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

Dipl.-Vw. Hans-Joachim Schramm

Wien, 26.10.2010

Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	3
1 EINLEITUNG	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Ziel und Vorgehensweise	4
2 MINERALÖLSTEUERN IN ÖSTERREICH UND DER EU.....	5
3 WIRKUNGEN EINER MÖST-ERHÖHUNG.....	10
3.1 Direkte und Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung	10
3.2 Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	11
3.3 Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent	15
3.4 Auswirkungen der von der Regierung vorgeschlagenen MÖSt-Erhöhung um 4 Cent für Benzin und 5 Cent für Diesel	19
4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN.....	25
5 LITERATURVERZEICHNIS	26
6 ANHANG	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick über aktuelle Dieselpreise in der EU	6
Abbildung 2: Entwicklung der Dieselpreise in Österreich und deren EU-Nachbarländern (Jan 2005 = 100, Quelle: BMWFJ).....	8
Abbildung 3: Überblick über aktuelle Benzinpreise in der EU	9
Abbildung 4: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent.....	12
Abbildung 5: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent.....	15
Abbildung 6: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent.....	19
Abbildung 7: Veränderung des Benzinpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindeststeuersätze der EU seit 1.1.2010.....	5
Tabelle 2: MÖSt in Österreich	6
Tabelle 3: Dieselpreise und Dieselpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer	7
Tabelle 4: Benzinpreise und Benzinpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer	9
Tabelle 5: Dieselpreise und Differenzen der Dieselpreise nach einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	12
Tabelle 6: Verminderung der MÖSt- und USt-Einnahmen nach einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	13
Tabelle 7: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent.....	14
Tabelle 8: Dieselpreise und Dieselpreisdifferenzen nach einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent	16
Tabelle 9: Direkte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent	17
Tabelle 10: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent.....	18
Tabelle 11: Dieselpreise und Differenzen der Dieselpreise nach einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent	20
Tabelle 12: Benzinpreise und Preisdifferenzen nach einer MÖSt-Erhöhung um 4 Cent	21
Tabelle 12: Verminderung der MÖSt- und USt-Einnahmen nach einer MÖSt-Erhöhung um 5/4 Cent	23
Tabelle 13: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 5/4 Cent.....	24

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Zuge der Sanierung des Budgets ist die österreichische Bundesregierung auf der Suche nach neuen Staatseinnahmen. In diesem Zusammenhang wird häufig eine Erhöhung der Mineralölsteuer diskutiert. Doch nicht jede Erhöhung der Steuer bedeutet automatisch auch höhere Einnahmen für den Staat.

Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass seit Ende der 90er Jahre eine starke Differenz zwischen dem Kraftstoffabsatz in Österreich und der - aufgrund der Fahrleistung im Inland errechneten - Kraftstoffverbrauchsmenge. In der öffentlichen Diskussion wird diese Tatsache meist als Tanktourismus bezeichnet.¹ Durch die MÖSt-Erhöhungen der vergangenen Jahre ist die Differenz leicht zurückgegangen. Deswegen wird in dieser Kurzstudie von einem Anteil des Tanktourismus am Kraftstoffverbrauch in Österreich von 25 % ausgegangen.

Im Zuge der politischen Diskussion muss vor allem beachtet werden, dass sich durch die MÖSt-Erhöhung am 1.7.2007 (5 Cent für Diesel und 3 Cent für Benzin) die Differenz zu den – für den Tanktourismus wichtigen – Nachbarstaaten Deutschland und Italien deutlich verringert hat. In Ungarn, Slowenien und der Slowakei, lagen und liegen die Kraftstoffpreise zum Teil unter dem Österreichischen Niveau.

Eine starke Anhebung der MÖSt würde den Tanktourismus fast völlig zum Erliegen bringen und insbesondere an den Grenzen zur Slowakei und zu Slowenien einen Tanktourismus in umgekehrter Richtung zur Folge haben. Die MÖSt-Erhöhung kann sich ab einer Größenordnung von 10 Cent sogar negativ auf das Budget auswirken!

Am 24.10.2010 hat die Regierung nach der Klausurtagung verkündet, die MÖSt für Benzin um 4 Cent und für Diesel um 5 Cent zu erhöhen.

1.2 Ziel und Vorgehensweise

Das Ziel der Kurzstudie ist es, zu analysieren welche finanziellen Auswirkungen eine Mineralölsteuererhöhung auf den Staatshaushalt hat. Diese Analyse erfolgt im Wesentlichen unter Berücksichtigung der bestehenden Studien.²

Erstaunlich ist, wie wenig bisherige Studien auf die Bedeutung des Tankens ausländischer LKW auf Fahrten nach Österreich oder im Transit durch Österreich eingehen. In Ergänzung der bestehenden, auf ökonomischen Schätzungen beruhenden Studien, sollen im Folgenden auch

1 Vgl. Puwein (1996), S. 719

2 z.B. Energieverwertungsagentur (1997)

- die Bedeutung der Preissignale und Preisschwellen sowie
- die Auswirkungen auf das Tankverhalten der (ausländischen) LKW

im Sinne eines behavioristischen Ansatzes berücksichtigt werden. Aus Zeit- und Kostengründen konnten dazu leider keine umfangreiche empirische Studie erstellt werden. Wir denken trotzdem, dass die Überlegungen eine wertvolle Ergänzung der bestehenden Studien darstellen.

Die Studie zeigt zunächst potentielle Mehreinnahmen/Steuerbelastungen aufgrund einer Mineralölsteuer auf. Untersucht werden Erhöhungen zwischen 0 und 10 Cent pro Liter (Diesel/Benzin).

In einem nächsten Schritt werden – unter Berücksichtigung bestehender Studien – die Auswirkungen auf den Tanktourismus, insbesondere die durch eine Mineralölsteuererhöhung entstehenden Mindereinnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus geschätzt.

In Ergänzung zu der am 17.10.2010 vorgelegten ersten Studie werden im Folgenden auch die Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung für Benzin um 4 Cent und für Diesel um 5 Cent analysiert.

Auf Basis der Analysen werden Handlungsempfehlungen für die Verkehrspolitik ausgearbeitet.

2 Mineralölsteuern in Österreich und der EU

Der Kauf von Kraftstoffen wird in Europa durch zwei wesentliche Komponenten besteuert: die Umsatzsteuer (in Österreich 20 %) und eine verbrauchsbezogene Steuer, welche wiederum unterschiedliche Komponenten haben kann. Auch wurden für die verbrauchsbezogene Steuer durch die EU Richtlinie 2003/96/EG Mindeststeuersätze (Cent pro 1000 Liter) festgelegt. Die aktuellen, seit 1.1.2010 gültigen Mindeststeuersätze zeigt Tabelle 1.

Art des Kraftstoffs	EU Mindeststeuersätze seit 1.1.2010 (Cent pro 1.000 Liter)
Verbleites Benzin	421
Unverbleites Benzin	359
Diesel	330

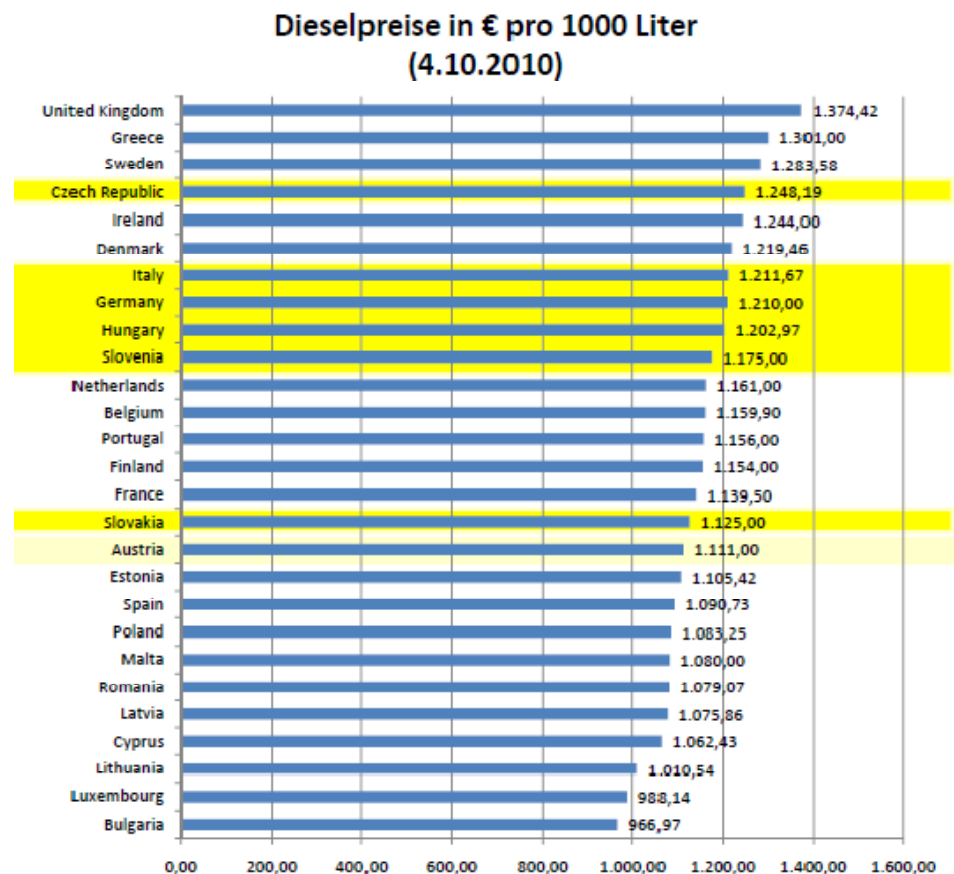
Tabelle 1: Mindeststeuersätze der EU seit 1.1.2010

In Österreich wird die verbrauchsbezogene Besteuerung durch das Mineralölsteuergesetz von 1995³ bestimmt. Tabelle 2 zeigt die aktuellen MÖSt-Beträge in Österreich.

Art des Kraftstoffs	Österreichische MÖSt (Cent pro 1.000 Liter)
Benzin, Gehalt biogener Stoffe \geq 4,4 %	442
Benzin, Gehalt biogener Stoffe $<$ 4,4 %	475
Diesel, Gehalt biogener Stoffe \geq 4,4 %	347
Diesel, Gehalt biogener Stoffe $<$ 4,4 %	375

Tabelle 2: MÖSt in Österreich

Abbildung 1 zeigt aktuelle Dieselpreise inklusive Abgaben und Steuern in der EU (Stand 04.10.2010).



Quelle: http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm, 11.10.2010

Abbildung 1: Überblick über aktuelle Dieselpreise in der EU

3 BGBl I Nr. 630/1994, zuletzt geändert BGBl Nr. 122/2008

Tabelle 3 zeigt die Werte und die Differenzen der Dieselpreise der EU-Nachbarländer zu Österreich.⁴ Aus der Abbildung wird deutlich, dass Österreich von den umliegenden EU-Ländern die niedrigsten Dieselpreise hat. Lediglich die Slowakei verfügt mit einem um 1,4 Cent pro Liter höheren Dieselpreis über ein annähernd gleiches Niveau. Die Dieselpreise der für den Tanktourismus wichtigen Länder Italien und Deutschland liegen um 10,67 Cent, bzw. 9,9 Cent höher als in Österreich. Den größten Abstand haben die Dieselpreise in der Tschechischen Republik, hier ist der Dieselpreis um 13,719 Cent höher als in Österreich.

	Dieselpreis in € pro 1000 Liter	Differenz in Cent pro 1000 Liter
Austria	1.111,00	
Slovakia	1.125,00	1,400
Slovenia	1.175,00	6,400
Hungary	1.202,97	9,197
Germany	1.210,00	9,900
Italy	1.211,67	10,067
Czech Republic	1.248,19	13,719

Tabelle 3: Dieselpreise und Dieselpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer

Abbildung 2 zeigt die indexierte Entwicklung der Dieselpreise in Österreich und den EU-Nachbarländern seit Jänner 2005. Man sieht gut, dass sich durch die MÖSt-Erhöhung im Jahre 2007 die Dieselpreise in Österreich tendenziell stärker gestiegen sind als in den Nachbarländern. Darüber hinaus zeigt die überaus starke positive Korrelation der Dieselpreise zwischen Österreich und den betrachteten Nachbarländern im Anhang auf, dass Preisveränderungen im Inland als auch im Ausland gleichermaßen vorgenommen werden. Entsprechend ist anzunehmen, dass die o.g. Dieselpreisdifferenzen auch längerfristiger Natur sind.

4 Auf eine explizite Betrachtung der Nachbarländer Schweiz und Liechtenstein wird verzichtet, da bestehende Studien deutlich aufzeigen, dass aufgrund der geographischen Lage der Tanktourismus nur in sehr eingeschränktem Maße stattfindet. Zudem erscheinen die Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und sowie Mengenbeschränkung für mitgeführten Treibstoff beim Grenzübertritt die Möglichkeit von Tanktourismus schwerer Nutzfahrzeuge einzuschränken, siehe u.a. INFRAS/CEPE (2010).

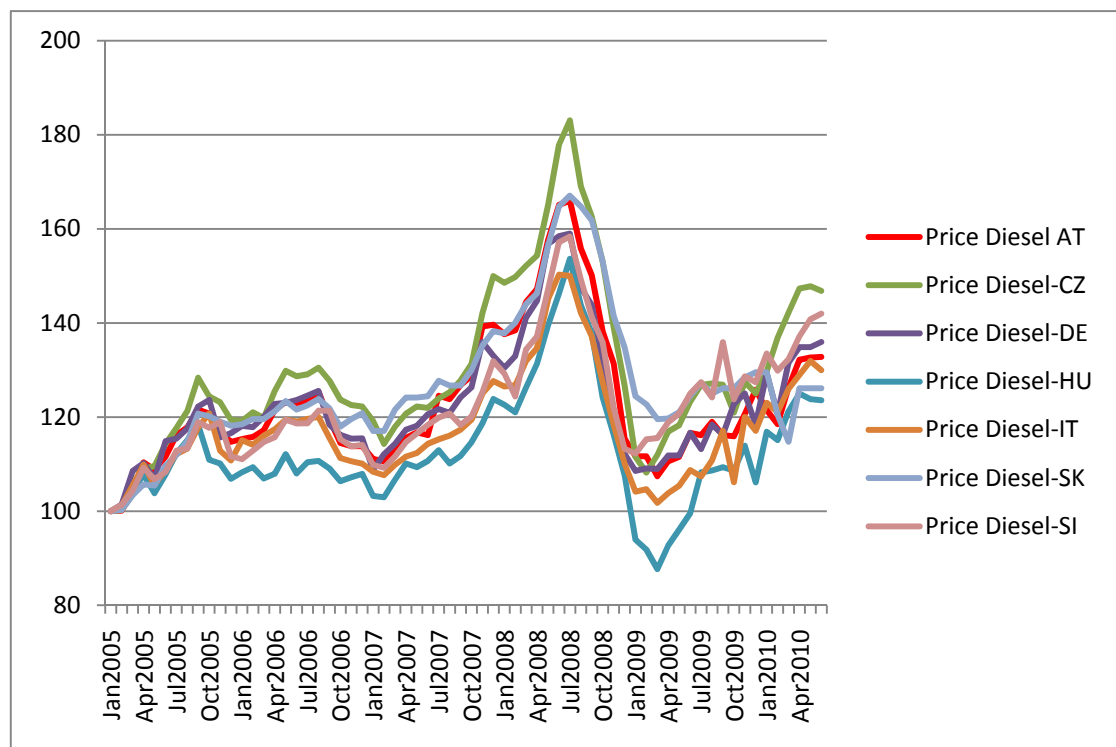


Abbildung 2: Entwicklung der Dieselpreise in Österreich und deren EU-Nachbarländern (Jan 2005 = 100, Quelle: BMWFJ)

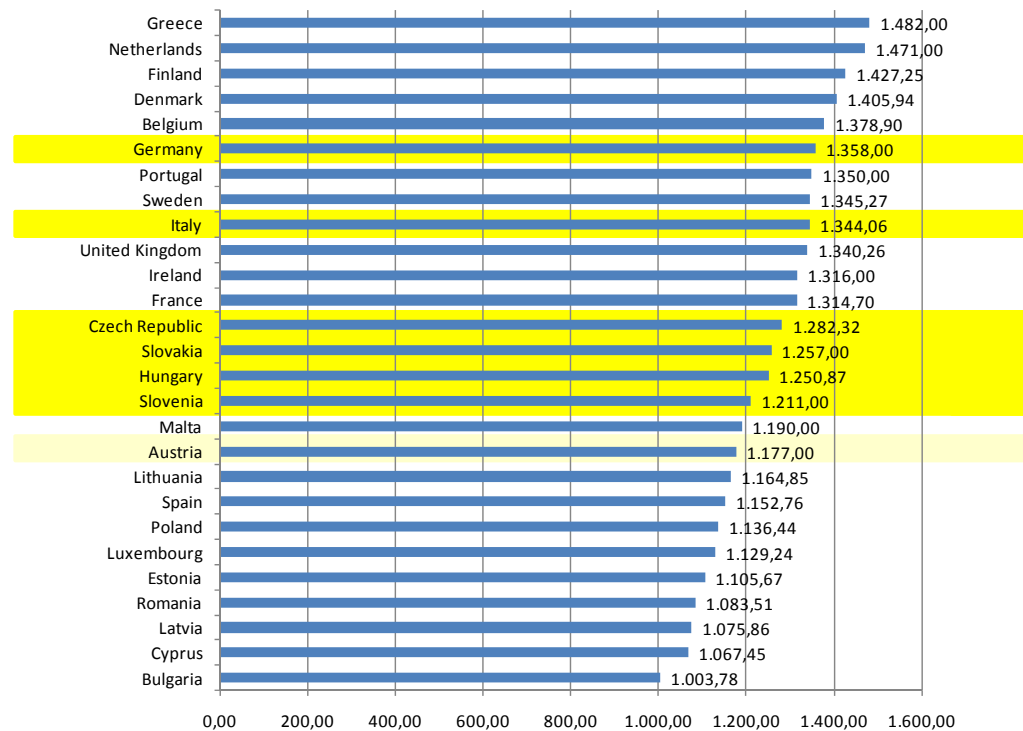
Abbildung 3 zeigt aktuelle Benzinpreise inklusive Abgaben und Steuern in der EU (Stand 04.10.2010).

Tabelle 4 zeigt die Werte und die Differenzen der Benzinpreise der EU-Nachbarländer zu Österreich.⁵ Aus der Abbildung wird deutlich, dass Österreich von den umliegenden EU-Ländern die niedrigsten Benzinpreise hat. Am geringsten ist der Abstand zu Slowenien, das einen um 3,4 Cent pro Liter höheren Benzinpreis besitzt. Die Benzinpreise der für den Tanktourismus wichtigen Länder Italien und Deutschland liegen um 16,7 Cent, bzw. 18,1 Cent deutlich höher als in Österreich.

Ein Vergleich der Dieselpreis- und der Benzinpreisdifferenzen zeigt, dass die Preisdifferenzen zwischen Österreich und den Nachbarländern bei den Benzinpreisen deutlich größer sind, als bei den Dieselpreisen.

⁵ Auf eine explizite Betrachtung der Nachbarländer Schweiz und Liechtenstein wird verzichtet, da bestehende Studien deutlich aufzeigen, dass aufgrund der geographischen Lage der Tanktourismus nur in sehr eingeschränktem Maße stattfindet.

Benzinpreise in € pro 1000 Liter (4.10.2010)



Quelle: http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm, 11.10.2010

Abbildung 3: Überblick über aktuelle Benzinpreise in der EU

	Benzinpreis in € pro 1000 Liter	Differenz in Cent pro 1000 Liter
Austria	1.177,00	
Slovenia	1.211,00	34,00
Hungary	1.250,87	73,87
Slovakia	1.257,00	80,00
Czech Repub	1.282,32	105,32
Italy	1.344,06	167,06
Germany	1.358,00	181,00

Tabelle 4: Benzinpreise und Benzinpreisdifferenzen der EU-Nachbarländer

3 Wirkungen einer MÖSt-Erhöhung

3.1 Direkte und Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung

Eine Erhöhung der MÖSt hat vielfältige Auswirkungen. Im Folgenden soll zwischen direkten und indirekten Auswirkungen unterschieden werden. Unter direkten Auswirkungen werden jene Folgen einer MÖSt-Erhöhung subsumiert, die unmittelbar zu Preis- oder Mengenänderungen führen. Indirekte Auswirkungen sind Konsequenzen, die nicht direkt sondern nur als Folge der direkten Auswirkungen entstehen.

Eine Erhöhung der MÖSt wirkt sich auf die Nachfrage nach Mineralöl in Österreich wie folgt aus:

- die Nachfrage nach Treibstoffen durch Inländer (Rückgang der Binnennachfrage) geht zurück. Dies geschieht einerseits kurzfristig durch weniger Fahren, langfristig durch Anschaffung kraftstoffsparender Neufahrzeuge oder auch teilweise durch Umstieg auf mit Erdgas betriebene Fahrzeuge.⁶
- der grenznahe PKW Tanktourismus nimmt ab bzw. kann sich sogar umkehren, indem die Menschen in grenznahen Gebieten nach der MÖSt-Erhöhung im Ausland zu niedrigeren Treibstoffpreisen tanken.
- das Tankverhalten österreichischer LKW ändert sich, denn es ist anzunehmen, dass österreichische Frächter auch für Auslandsfahrten Diesel in Österreich tanken, solange sich hieraus ein Preisvorteil ergibt.
- das Tankverhalten ausländischer LKW ändert sich, da sie während des Transits in Österreich tanken bzw. sogar aufgrund der Mautkosten und der niedrigen Dieselpreise Umwege über Österreich in Kauf nehmen (insbesondere Brenner vs. Schweizer Alpen transit) und in Österreich tanken.⁷

Eine MÖSt-Erhöhung hat aber auch zahlreiche indirekte negative Auswirkung auf die Staatseinnahmen:

- in dem Maße in dem PKW-Nutzer (insbesondere Pendler) trotz der höheren Treibstoffpreise Mehrausgaben für Treibstoff haben, steht ihnen weniger Budget für andere Ausgaben zur Verfügung. Entsprechend fallen andere Ausgaben weg. Der Staat verliert in diesem Fall die USt, sowie ggf. andere Steuern, die aufgrund der geringeren Ausgaben der PKW-Nutzer nicht getätigt werden.

6 siehe u.a. Brons et al. (2008), sie kommen über eine Metaanalyse von Studien aus einer Vielzahl von Ländern zum Schluss, dass die kurzfristige Preiselastizität der Binnennachfrage $-0,34$ ist, die langfristige hingegen $-0,84$. Entsprechend würde eine Preiserhöhung von 1% kurzfristig $-0,34\%$ Nachfragerückgang bedeuten und langfristig $-0,84\%$. Da die Beurteilung der MÖSt-Erhöhung nicht unter einer kurzfristigen Perspektive erfolgen soll, auf der anderen Seite aber sich die Bedingungen mittelfristig wieder ändern können wurde bei der Berechnung Mittelwert von $-0,59\%$ angesetzt.

7 Siehe hierzu insbesondere BAG (2009), S.9f.

- Tanken ausländische PKW oder LKW weniger oder gar nicht mehr in Österreich, so verlieren die Tankstellen nicht nur Einnahmen aus dem Verkauf von Treibstoffen, sondern aus dem für sie in den vergangenen Jahren sehr bedeutsam gewordenen sonstigen Verkäufen (insbesondere Reisebedarf). Hier von sind vor allem Tankstellen in grenznahen strukturschwachen Gebieten betroffen, aber eben auch Tankstellen, entlang der Transitrouten. Aufgrund der vielen Grenzgebiete und Transitrouten in Österreich sind große Teile des österreichischen Tankstellennetzes betroffen.
- Mineralölsteuererhöhung führt bei den österreichischen Straßengütertransportunternehmen außerdem zu einer Kostensteigerung, die, da diese nicht so einfach 1:1 an die Kunden weitergegeben werden kann und da die wirtschaftliche Lage viele Betriebe immer noch angespannt ist, durchaus bedrohlich ist.⁸
- Die MÖSt-Erhöhung wird – je nachdem wie groß diese ausfällt – zu Insolvenzen bzw. Schließungen von Tankstellen führen. Dadurch entstehen dem Staat Mindereinnahmen und volkswirtschaftliche Kosten.
- Die MÖSt-Erhöhung wirkt direkt (Kraftstoffpreis) und indirekt (Erhöhung der Produktpreise aufgrund höherer Transportkosten) preissteigernd.
- Gegebenenfalls muss der Staat – aus politischen und ggf. sozialen Gründen - Kompensationszahlungen für Pendler oder andere stark betroffene Gruppen leisten. Dies wiederum geht direkt zu Lasten möglicher Mehreinnahmen durch MÖSt-Erhöhung.

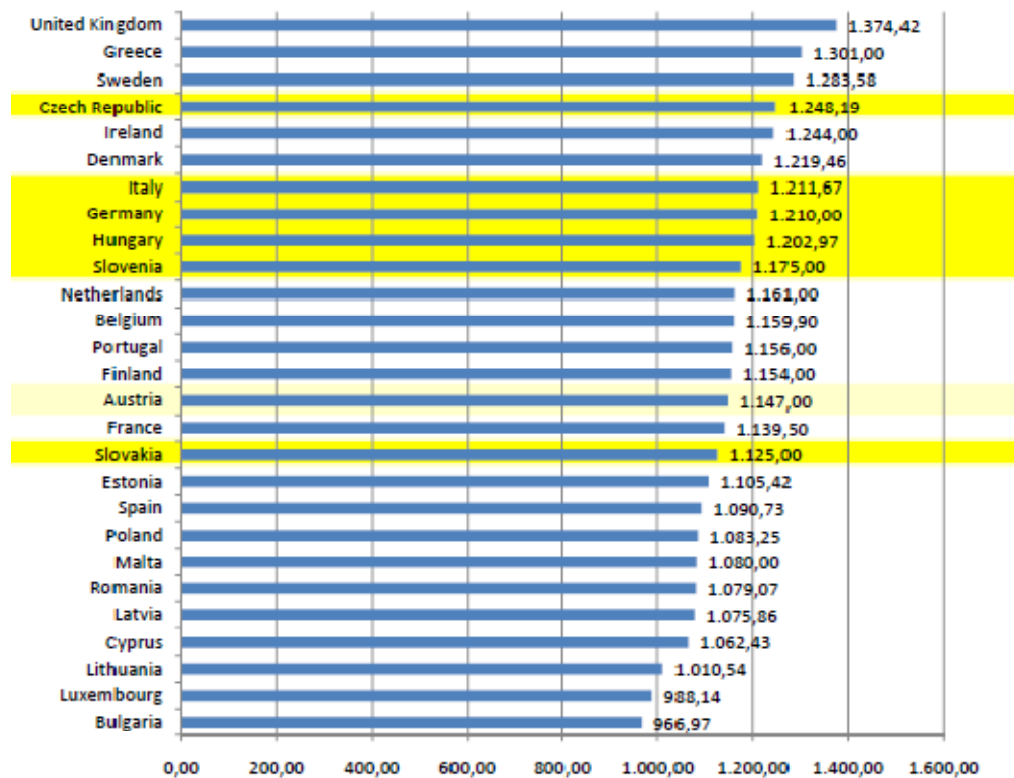
3.2 Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent

Abbildung 4 zeigt die Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent auf den Dieselpreis unter der Prämisse, dass der Dieselpreis um die 3 Cent + 20 % USt angehoben wird.

Aus der Abbildung 4 und Tabelle 5 wird deutlich, dass selbst eine MÖSt-Erhöhung um 3 Cent deutliche Konsequenzen auf den Tanktourismus haben wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Dieselpreisdifferenz von ca. 10 Cent einen deutlichen Anreiz für PKW-Fahrer darstellt, da diese offensichtlich ist. Eine solch deutliche Preisdifferenz bleibt jedoch nur gegenüber der Tschechischen Republik bestehen.

⁸ Unternehmen der Österreichischen Verkehrswirtschaft wiesen 2007/08 Gewinn aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit von 1,08% aus – Vorperiode war auch nur 1,71% siehe WKÖ (2009), S.75.

Dieselpreise in € pro 1000 Liter bei einer MÖSt-Erhöhung von 3 cent (4.10.2010)



Quelle: http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm, 11.10.2010

Abbildung 4: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent

	Dieselpreis in € pro 1000 Liter	Differenz in Cent pro Liter
Slovakia	1.125,00	-2,2
Austria	1.147,00	
Slovenia	1.175,00	2,8
Hungary	1.202,97	5,6
Germany	1.210,00	6,3
Italy	1.211,67	6,47
Czech Republic	1.248,19	10,12

Tabelle 5: Dieselpreise und Differenzen der Dieselpreise nach einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent

Gegenüber Deutschland, Italien und Ungarn sinkt die Differenz auf ca. 6 Cent je Liter, gegenüber Slowenien auf 2,8 Cent. Nach einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent wird der Diesel in der Slowakei weniger kosten als in Österreich. Es wird dadurch sogar zu einer Umkehr des Tanktourismus kommen.

Auf Basis der Preisdifferenzen wurde zunächst eine Berechnung der direkten und indirekten Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent vorgenommen. Für 2010 gehen wir von MÖSt-Einnahmen in Höhe von € 3,9 Mrd. aus. Bei den Berechnungen wurde von einem Anteil des Tanktourismus von 25 % ausgegangen. Wie bereits erwähnt zeigen die Metaanalysen von Brons et al. (2008), dass die kurzfristige Preiselastizität der Binnennachfrage bei Kraftstoffen -0,34 ist, die langfristige hingegen -0,84. Entsprechend würde eine Preiserhöhung von 3 Cent kurzfristig einen Nachfragerückgang von - 1,16 % bedeuten und langfristig - 2,87 %. Da die Beurteilung der MÖSt-Erhöhung nicht unter einer kurzfristigen Perspektive erfolgen soll, auf der anderen Seite aber sich die Bedingungen mittelfristig wieder ändern können, wurde bei der Berechnung ein Mittelwert von - 2,02 % angesetzt.

Wir gehen davon aus, dass der Tanktourismus bei einer Erhöhung von 3 Cent nur leicht, um 5 % zurückgeht. Allerdings erwarten wir, dass es an der Slowakisch-Österreichischen Grenze und bei LKW, die durch Österreich und die Slowakei fahren zu einem Import von Kraftstoffen nach Österreich (umgekehrter Tanktourismus) kommen wird. Da die Preisdifferenzen bei einer Dieselpreiserhöhung von 3 Cent nicht sehr hoch sind, macht dieser nur wenig aus. Tabelle 6 gibt einen Überblick über die Verminderung der Einnahmen aufgrund der direkten Auswirkungen

Verminderung der Einnahmen (direkte Auswirkungen)	Mio. €
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-59,02
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-10,28
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus	-48,75
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus (nur PKW)	-13,59
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-5,85
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-0,76
Summe der Einnahmerückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	-138,25

Tabelle 6: Verminderung der MÖSt- und USt-Einnahmen nach einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent

Bei einer MÖSt-Erhöhung von 3 Cent sind die indirekten Wirkungen relativ gering (siehe Tabelle 7). Wir gehen davon aus, dass es nur bei einigen Güterverkehrsunternehmen und einigen Tankstellen zu Insolvenzen, Geschäftsaufgaben bzw. Ge-

schäftseinschränkungen kommen wird. Da es hierzu kaum Datenmaterial gibt, haben wir die indirekten Auswirkungen eher niedrig angesetzt und kommen so auf eine Minderung der staatlichen Einnahmen und volkswirtschaftlichen Kosten in Höhe von € 10,9 Mio.

Verminderung der Einnahmen (indirekte Auswirkungen)	Mio. €
Geringere USt-Einnahmen aufgrund geringerer Käufe der "Tanktouristen" von Reisebedarfen und sonstigen Gütern an Tankstellen und Einzelhandel (vorsichtige Schätzung)	-2,44
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Insolvenzen und Abbau von Fahrzeugen sowie Arbeitsplätzen im gewerblichen Straßengüterverkehr (vorsichtige Schätzung)	-2,82
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Tankstelleninsolvenzen und -schließungen (vorsichtige Schätzung)	-5,64
Summe der Einnahmerückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	-10,90
Summe der Einnahmerückgänge durch direkte und indirekte Auswirkungen bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	-149,15

Tabelle 7: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent

Bei den zusätzlichen Einnahmen einer MÖSt-Erhöhung für Benzin und Diesel gehen wir davon aus, dass ohne eine MÖSt-Erhöhung im Jahre 2011 9.400 Mio. Liter verkauft würden. Wird die MÖSt um 3 Cent pro Liter Diesel und Benzin erhöht, so ergeben sich Mehreinnahmen in Höhe von € 282 Mio. Diesen stehen Einnahmenverluste in Höhe von € 149,15 Mio. gegenüber, so dass der Nettoeffekt lediglich € 132,85 Mio. beträgt.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese Mehreinnahmen vor allem durch Österreicher und österreichische Unternehmen gezahlt werden, der Wegfall der Einnahmen vor allem auf den Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist.

3.3 Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent

Abbildung 5 zeigt die Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent auf den Dieselpreis unter der Prämisse, dass der Dieselpreis um die 10 Cent + 20 % USt angehoben wird.

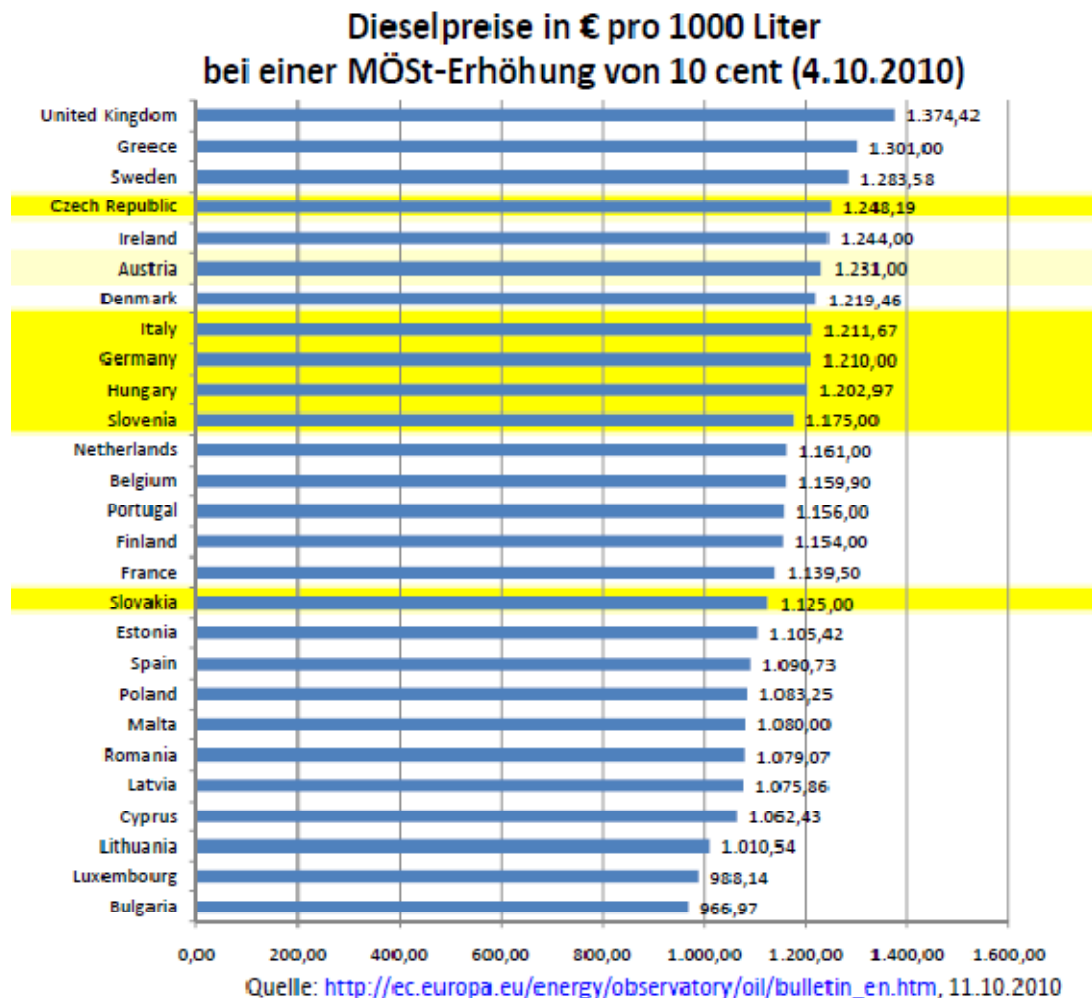


Abbildung 5: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent

Aus Abbildung 5 und Tabelle 8 wird deutlich, dass eine MÖSt-Erhöhung um 10 Cent dramatische Auswirkungen auf den Tanktourismus haben wird. Der Tanktourismus wird fast vollständig zum Erliegen kommen und da sowohl in Deutschland und in Italien die Dieselpreise dann niedriger sein werden, wird es zu einer Umkehr des Tanktourismus mit beiden Ländern kommen. Insbesondere Transit LKW, die zwischen Deutschland und Italien verkehren, und bisher zu einem sehr hohen Prozentsatz in Österreich getankt haben, werden nun in Deutschland bzw. Italien tanken. Österreichische LKW werden nicht nur in den Grenzregionen, sondern auch bei Fahrten nach

Italien und Deutschland, für die sie bisher in Österreich getankt haben, in diesen Nachbarländern tanken.

	Dieselpreis in € pro 1000 Liter	Differenz in Cent pro Liter
Slovakia	1.125,00	-10,6
Slovenia	1.175,00	-5,6
Hungary	1.202,97	-2,8
Germany	1.210,00	-2,1
Italy	1.211,67	-1,9
Austria	1.231,00	
Czech Republic	1.248,19	1,72

Tabelle 8: Dieselpreise und Dieselpreisdifferenzen nach einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent

In den Grenzregionen wird sich der Tanktourismus umkehren, was für Tankstellen in diesen Gebieten, insbesondere im Raum Salzburg, Oberösterreich und Tirol existenzbedrohend sein wird. Dem österreichischen Staat gehen so nicht nur die Einnahmen aus dem Tanktourismus und die damit verbundenen Einkäufe des Reisebedarfs verloren, sondern es werden durch die Schließung von Tankstellen auch erhebliche volkswirtschaftliche Kosten entstehen.

Bei einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent wird der Dieselpreis nur noch in der Tschechischen Republik mit 1,7 Cent pro Liter marginal höher sein als in Österreich, was sicherlich kaum Anreiz für Tanktourismus bietet. Außerdem ist der Tanktourismus beim Grenzübergang zwischen Österreich und der Tschechischen Republik vernachlässigbar.

Unter Berücksichtigung der Metaanalysen von Brons et al. (2008) und der schon oben erwähnten mittelfristigen Perspektive haben wir bei der Berechnung der Auswirkungen der MÖSt-Erhöhung um 10 Cent - 6,73 % angesetzt.

Da bei einer MÖSt-Erhöhung von 10 Cent der Dieselpreis nur noch in der Tschechischen Republik marginal höher sein wird, gehen wir davon aus, dass der Tanktourismus dramatisch um 95 % zurückgeht. An der Slowakisch-Österreichischen Grenze und der Slowenisch-Österreichischen Grenze wird es sogar zu einem Import von Kraftstoffen nach Österreich (umgekehrter Tanktourismus) kommen.

Tabelle 9 gibt einen Überblick über die Verminderung der Einnahmen aufgrund der direkten Auswirkungen.

Verminderung der Einnahmen (direkte Auswirkungen)	Mio. €
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-196,74
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-34,27
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus	-926,25
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus (nur PKW)	-129,07
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus	-19,50
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus	-2,55
Summe der Einnahmerückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent	-1.308,37

Tabelle 9: Direkte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 10 Cent

Bei einer MÖSt-Erhöhung von 10 Cent würden dem österreichischen Staat aufgrund der Reduktion der Binnennachfrage und des Tanktourismus Mindereinnahmen bei MÖSt und USt. in Höhe von **€1.308,37 Mio.** entstehen.

Bei einer MÖSt-Erhöhung von 10 Cent entstehen neben den hohen direkten Einnahmenausfällen auch noch durchaus beachtenswerte indirekte Wirkungen (siehe Tabelle 10). Wir gehen davon aus, dass es durch eine starke Anhebung sowohl bei einigen Güterverkehrsunternehmen, vor allem aber bei Tankstellen, zu Insolvenzen, Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftseinschränkungen kommen wird. Da es hierzu kaum Datenmaterial gibt, haben wir die indirekten Auswirkungen eher niedrig angesetzt und kommen so auf eine Minderung der staatlichen Einnahmen und volkswirtschaftlichen Kosten in Höhe von € 83,91 Mio.

Verminderung der Einnahmen (indirekte Auswirkungen)	Mio. €
Geringere USt. aufgrund geringerer Käufe der "Tanktouristen" von Reisebedarfen und sonstigen Gütern an Tankstellen und Einzelhandel (vorsichtige Schätzung)	-46,31
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöpfung aufgrund von Insolvenzen und Abbau von Fahrzeugen sowie Arbeitsplätzen im gewerblichen Straßengüterverkehr (vorsichtige Schätzung)	-9,40
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöpfung aufgrund von Tankstelleninsolvenzen und -schließungen (vorsichtige Schätzung)	-28,20
Summe der Einnahmenrückgänge bei einer MÖSt-Erhöpfung von 10 Cent	-83,91
Summe der Einnahmenrückgänge durch direkte und indirekte Auswirkungen bei einer MÖSt-Erhöpfung von 10 Cent	-1.392,28

Tabelle 10: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöpfung um 10 Cent

Insgesamt stehen den Mehreinnahmen einer MÖSt-Erhöpfung bei 10 Cent jedoch Mindereinnahmen und volkswirtschaftliche Kosten von insgesamt € **-1.392,28** Mio. gegenüber.

Wird die MÖSt um 10 Cent pro Liter auf Diesel und Benzin erhöht, so ergeben sich zunächst auf Basis von Mio. 9.400 Liter Mehreinnahmen in Höhe von € 940 Mio.

Diesen stehen Einnahmenverluste in Höhe von € 1.392,28 Mio. gegenüber, der Nettoeffekt ist also deutlich negativ und beträgt € - 452,28 Mio.

Berücksichtigt man außerdem, dass die Mehreinnahmen vor allem durch Österreicher und österreichische Unternehmen gezahlt werden, der Wegfall der Einnahmen vor allem auf den Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist, so wird deutlich, dass eine starke Erhöhung der MÖSt auf Diesel und Benzin sehr starke Nachteile für den österreichischen Staatshaushalt und die österreichische Volkswirtschaft haben wird.

3.4 Auswirkungen der von der Regierung vorgeschlagenen MÖSt-Erhöhung um 4 Cent für Benzin und 5 Cent für Diesel

Aus Abbildung 6 und Tabelle 11 wird deutlich, dass selbst eine MÖSt-Erhöhung des Dieselpreises um 5 Cent deutliche Konsequenzen auf den Tanktourismus haben wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Dieselpreisdifferenz von ca. 10 Cent einen deutlichen Anreiz für PKW-Fahrer darstellt, da diese offensichtlich ist. Solch starke Preisdifferenzen gibt es beim Diesel gegenüber keinem Nachbarland!

**Dieselpreise in € pro 1000 Liter
bei einer MÖSt-Erhöhung von 5 Cent (4.10.2010)**

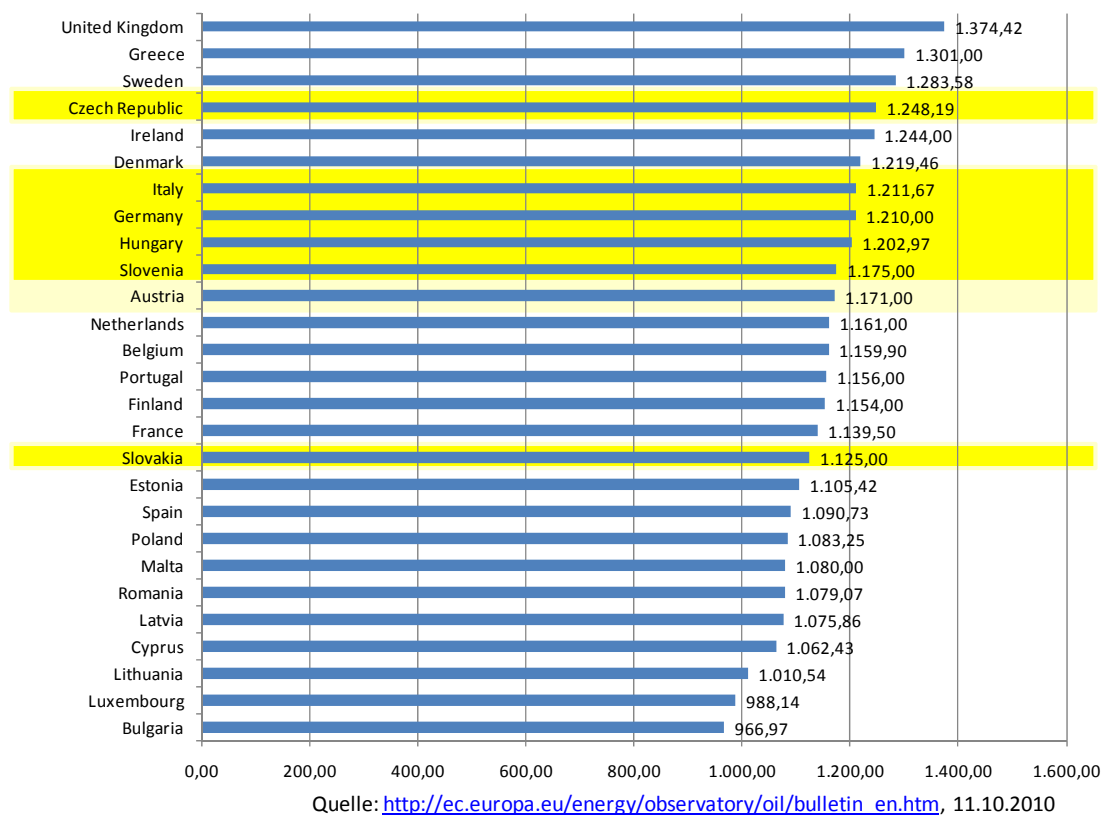


Abbildung 6: Veränderung des Dieselpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

	Dieselpreis in € pro 1000 Liter	Differenz in Cent pro Liter
Slovakia	1.125,00	-4,6
Austria	1.171,00	
Slovenia	1.175,00	0,4
Hungary	1.202,97	3,2
Germany	1.210,00	3,9
Italy	1.211,67	4,07
Czech Republic	1.248,19	7,72

Tabelle 11: Dieselpreise und Differenzen der Dieselpreise nach einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

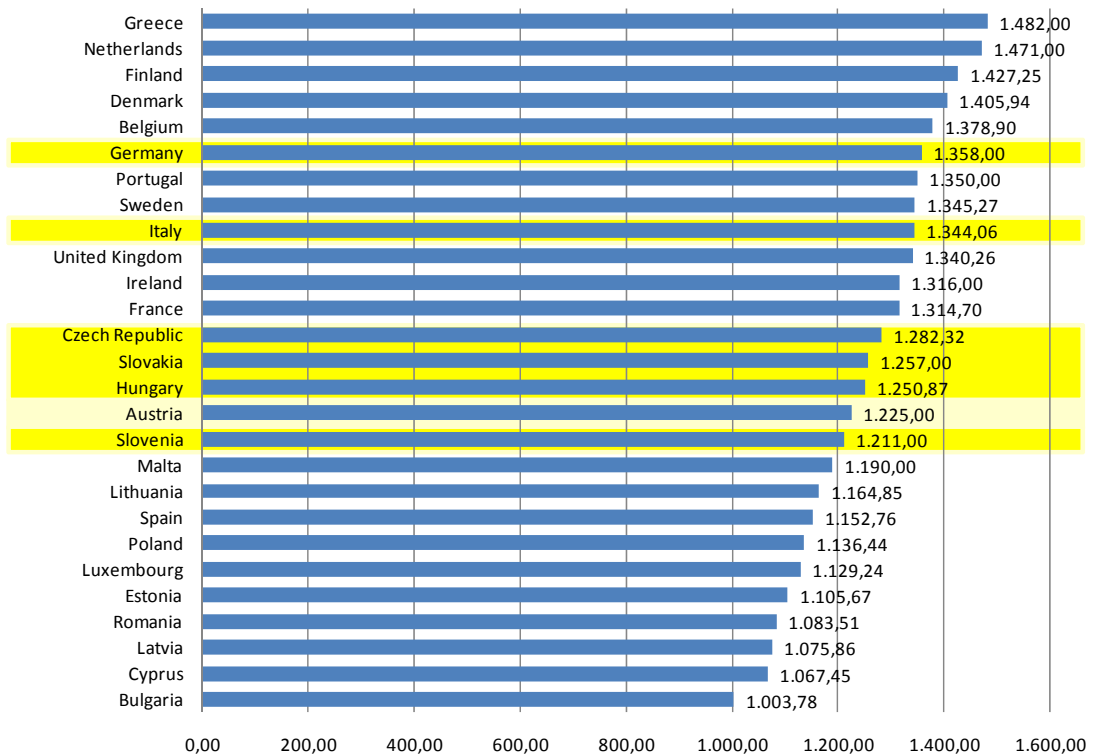
Gegenüber Deutschland, Italien und Ungarn sinkt die Differenz auf ca. 4 Cent je Liter. Nach einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent wird der Diesel in der Slowakei um 4,6 Cent weniger kosten als in Österreich. Es wird dadurch sogar zu einer Umkehr des Tanktourismus kommen.

Der Dieselpreis in Slowenien wird ungefähr gleich hoch sein wie in Österreich, dadurch wird der Tanktourismus mit Slowenien zum Erliegen kommen.

Gegenüber Ungarn, Deutschland und Italien wird es bei den privaten PKWs auf jeden Fall zu einer erheblichen Einschränkung des Tanktourismus kommen. Im LKW-Bereich ist die Lage noch kritischer. Tankt ein LKW im Ausland, so kann natürlich die USt zurückerstattet werden, dies ist aber mit administrativem Aufwand verbunden. Zum anderen verfügen große Straßengütertransportunternehmen über eigene, von ihnen selbst betriebene Tankstellen. Sie tanken hier zu deutlich günstigeren Konditionen. Dies wird in vielen Fällen dazu führen, dass es sich für ungarische, deutsche und italienische Straßengütertransportunternehmen nach einer Erhöhung der MÖSt um 5 Cent nicht mehr rechnet, in Österreich zu tanken!

Die Auswirkungen der MÖSt-Erhöhung für Benzin um 4 Cent machen Abbildung 7 und Tabelle 12 deutlich.

Benzinpreise in € pro 1000 Liter bei einer MÖSt-Erhöhung von 4 Cent (4.10.2010)



Quelle: http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm, 11.10.2010

Abbildung 7: Veränderung des Benzinpreisniveaus im Verhältnis zu den Nachbarländern bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent

Slovenia	1.211,00	-1,40
Austria	1.225,00	
Hungary	1.250,87	2,59
Slovakia	1.257,00	3,20
Czech Repub	1.282,32	5,73
Italy	1.344,06	11,91
Germany	1.358,00	13,30

Tabelle 12: Benzinpreise und Preisdifferenzen nach einer MÖSt-Erhöhung um 4 Cent

Gegenüber den im Taktourismus wichtigen Ländern Deutschland und Italien bleibt die Benzinpreisdifferenz mit 11,9 bzw. 13,3 Cent ausreichend groß. Nach einer MÖSt-Erhöhung um 4 Cent wird Benzin in Slowenien um 1,4 Cent weniger kosten als in Österreich. Wir erwarten, dass die geringen Benzinpreisdifferenzen auch im Ver-

gleich zu Ungarn dazu führen werden, dass es nur wenig Tanktourismus mit diesen Ländern und auch nur eingeschränkt mit der Slowakei geben wird.

Der im Privatbereich wichtige Tanktourismus mit Deutschland und Italien wird ohne erhebliche Einschränkung erhalten bleiben.

Auf Basis der Preisdifferenzen wurde zunächst eine Berechnung der direkten und indirekten Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung für Diesel um 5 Cent und für Benzin um 4 Cent vorgenommen. Für 2010 gehen wir von MÖSt-Einnahmen in Höhe von € 3,9 Mrd. aus. Bei den Berechnungen wurde von einem Anteil des Tanktourismus von 25 % ausgegangen. Wie bereits erwähnt, zeigen die Metaanalysen von Brons et al. (2008), dass die kurzfristige Preiselastizität der Binnennachfrage bei Kraftstoffen -0,34 ist, die langfristige hingegen -0,84. Entsprechend würde eine Preiserhöhung von 5 Cent (Diesel) kurzfristig einen Nachfragerückgang von 1,89 % und langfristig von 4,66 % bedeuten. Die Preiserhöhung im Benzinbereich um 4 Cent würde kurzfristig einen Nachfragerückgang von 1,59 % und langfristig von 3,83 % bedeuten. Bei den Berechnungen muss berücksichtigt werden, dass (bisher) ein Großteil des Tanktourismus im Bereich der Dieselmotoren erfolgt ist. Wir gehen in den folgenden Berechnungen von einem Anteil von 80 % Diesel und 20 % Benzin aus. Da die Beurteilung der MÖSt-Erhöhung nicht unter einer kurzfristigen Perspektive erfolgen soll, auf der anderen Seite aber sich die Bedingungen mittelfristig wieder ändern können, wurde bei der Berechnung ein Mittelwert von -3,16 % angesetzt.

Wir gehen davon aus, dass der Tanktourismus bei einer MÖSt-Erhöhung im Bereich des Diesels um 5 Cent erheblich, um 25 % zurückgeht. Die Erhöhung der MÖSt auf Benzin um 4 Cent wird hingegen nur zu einem Rückgang des Tanktourismus von 8 % führen. Allerdings erwarten wir, dass es an der Slowakisch-Österreichischen Grenze und bei LKW, die durch Österreich und die Slowakei fahren zu einem Import von Kraftstoffen nach Österreich (umgekehrter Tanktourismus) kommen wird. Tabelle 12 gibt einen Überblick über die Verminderung der Einnahmen aufgrund der direkten Auswirkungen.

Verminderung der Einnahmen (direkte Auswirkungen)	Mio. €
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-91,82
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Binnennachfrage	-15,53
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus	-203,97
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund des Rückgangs des Tanktourismus (nur PKW)	-23,26
Verminderte MÖSt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-8,70
Verminderte USt-Einnahmen aufgrund der Umkehrung des Tanktourismus (vor allem Slowakei)	-0,88
Summe der Einnahmerückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 5/4 Cent	-344,17

Tabelle 13: Verminderung der MÖSt- und USt-Einnahmen nach einer MÖSt-Erhöhung um 5/4 Cent

Bei einer MÖSt-Erhöhung von 5/4 Cent wird es zu spürbaren indirekten Wirkungen kommen, (siehe Tabelle 14). Wir gehen davon aus, dass es (ohne Kompensationsmaßnahmen) nur bei einigen wenigen Güterverkehrsunternehmen und Tankstellen zu Insolvenzen, Geschäftsaufgaben bzw. Geschäftseinschränkungen kommen wird. Da es hierzu kaum Datenmaterial gibt, haben wir die indirekten Auswirkungen eher niedrig angesetzt und kommen so auf eine Minderung der staatlichen Einnahmen und volkswirtschaftliche Kosten in der Höhe von € 24,30 Mio.

Verminderung der Einnahmen (indirekte Auswirkungen)	Mio. €
Geringere USt-Einnahmen aufgrund geringerer Käufe der "Tanktouristen" von Reisebedarfen und sonstigen Gütern an Tankstellen und Einzelhandel (vorsichtige Schätzung)	-10,20
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Insolvenzen und Abbau von Fahrzeugen sowie Arbeitsplätzen im gewerblichen Straßengüterverkehr (vorsichtige Schätzung)	-4,70
Volkswirtschaftliche Kosten einer MÖSt-Erhöhung aufgrund von Tankstelleninsolvenzen und -schließungen (vorsichtige Schätzung)	-9,40
Summe der Einnahmenrückgänge bei einer MÖSt-Erhöhung um 3 Cent	-24,30
Summe der Einnahmenrückgänge durch direkte und indirekte Auswirkungen bei einer MÖSt-Erhöhung um 5 Cent für Diesel und 4 Cent für Benzin	-368,47
Kompensationszahlungen (allerdings ist zu berücksichtigen, dass diese andere Positionen beeinflussen, insbesondere USt.-Einnahmen, VWL-Kosten Ausflagung und Insolvenzen)	-45

Tabelle 14: Indirekte Auswirkungen einer MÖSt-Erhöhung um 5/4 Cent

Bei den zusätzlichen Einnahmen einer MÖSt-Erhöhung für Benzin und Diesel gehen wir davon aus, dass ohne eine MÖSt-Erhöhung im Jahre 2011 9.400 Mio. Liter verkauft würden.

Wird die MÖSt um 5 Cent pro Liter Diesel und um 4 Cent bei Benzin erhöht, so ergeben sich Mehreinnahmen in Höhe von € 447,44 Mio. an MÖSt. Berücksichtigt man die MwSt auf diesen Betrag, so sind Einnahmen von € 536 Mio. möglich.⁹ Berechnet man nur die zusätzlichen MwSt.-Einnahmen auf private Kraftstoffkäufe so ergeben sich Gesamteinnahmen in der Höhe von € 478,43 Mio. Diesen stehen Einnahmenverluste in der Höhe von € 368,47 Mio. gegenüber, so dass der Nettoeffekt lediglich

⁹ Berücksichtigt man die MwSt, so muss man unserer Einschätzung nach berücksichtigen, dass die Unternehmen Vorsteuerabzugsfähig sind.

€ 109,99 Mio. beträgt. Berücksichtigt man die Kompensationszahlungen so beträgt dieser lediglich € 64,99 Mio.

Dabei ist allerdings zu beachten, dass diese Mehreinnahmen vor allem durch Österreicher und österreichische Unternehmen gezahlt werden, der Wegfall der Einnahmen vor allem auf den Rückgang des Tanktourismus zurückzuführen ist.

4 Handlungsempfehlungen

Eine deutliche Anhebung der MÖSt birgt erhebliche Gefahren. Eine MÖSt-Anhebung von 10 Cent wird sich nicht nur deutlich negativ auf die Staatsfinanzen auswirken, sondern auch erhebliche volkswirtschaftliche Kosten nach sich ziehen. Da sie zu einem umgekehrten Tanktourismus führen wird, ist sie nicht nur aus finanzieller Sicht sondern auch aus umweltpolitischer Sicht abzulehnen.

Wenn der österreichische Staat nach Mehreinnahmen aus der MÖSt sucht, so muss deren Anhebung gemäßigt bleiben. Wie gezeigt wurde birgt schon eine MÖSt Erhöhung von 3 Cent durchaus erhebliche finanzielle Risiken.

Die jetzt vorgeschlagene MÖSt-Erhöhung um 5 Cent bei Diesel und 4 Cent bei Benzin führt zwar zu einer Einnahmeerhöhung. Die Mehreinnahmen gegenüber einer gemäßigten Erhöhung werden aber – so lange die MÖSt-Sätze der österreichischen Nachbarländer gleich bleiben – durch den Rückgang im Tanktourismus aufgehoben.

Trotz der Kfz-Steuer-Anpassungen gibt es in der EU viele Länder, die über eine niedrigere Kfz-Steuer verfügen. Dies stellt aufgrund liberalisierter Güterkraftverkehrsmärkte innerhalb der EU einen Wettbewerbsnachteil für das heimische Transportgewerbe dar. Die hohe Krafffahrzeugsteuer (Kfz-Steuer) in Österreich stellt einen der Hauptgründe für die Ausflagung von Straßengüterverkehrsfahrzeugen dar. Um ein weiteres Ausflaggen und die damit verbundenen hohen Kosten für die österreichische Volkswirtschaft und den österreichischen Staat zu verhindern, ist dringend eine Senkung der Kfz-Steuer für LKW auf das EU-Mindestniveau erforderlich.

Die vorgeschlagene Senkung der Kfz-Steuer ist nicht nur dringend notwendig um die negativen Effekte der MÖSt-Erhöhung auf das Gütertransportgewerbe zu mindern, sondern vor allem auch geboten, um den starken Trend des Ausflaggens, also der Anmeldung von Fahrzeugen im Ausland durch österreichische Unternehmen zu reduzieren.

5 Literaturverzeichnis

BAG (2009) Marktbeobachtung Güterverkehr: Tankverhalten deutscher Transportunternehmen 2008/2009, Bundesamt für Güterverkehr, Köln

Brons, M., Nijkamp, P. Pels, E., Rieveld, P. (2008) A meta-analysis of the price elasticity of gasoline. A SUR approach, Energy Economics Vol.30, S. 2105-2122

Energieverwertungsagentur (1997) Der Tanktourismus und seine Wirkungen auf den österreichischen Treibstoffmarkt, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen Band 77, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Wien

IFRAS/CEPE (2010) Tanktourismus, Bundesamt für Energie BFE, Bern

Puwein, W. (1996) Das Problem des Tanktourismus, in Wifo Monatsberichte 11/96, S. 719-727

WKO (2009) Die österreichische Verkehrswirtschaft Daten und Fakten - Jahresbericht 2009, WKO, Bundessparte Transport und Verkehr, Wien

