

MASSNAHME 3: KAMPF GEGEN DEN TANKTOURISMUS

Kampf gegen den Tanktourismus

Aus RegPro2020: Entschlossener **Kampf gegen den Tanktourismus** und LKW-Schwerverkehr aus dem Ausland, ... Die Bundesregierung wird alle EU-rechtlich zulässigen Maßnahmen sowie nationale Maßnahmen setzen, um den Tanktourismus zu unterbinden und den LKW-Schwerverkehr zu reduzieren (RegPro, 2020).

Abgestimmte Ausgestaltung: Stufenweise Anpassung der MÖSt auf Dieselkraftstoff, Kippeffekt darstellen, THG-Effekte ausweisen in einem Verlaufsdigramm

Ergebnisse: **THG-Reduktionspotential** für einen vollständigen Rückgang im Tanktourismus (Kraftstoffexport):

Kurzfristig und langfristig: **5,96 Mio. Tonnen CO₂-Äq (2021); Dieselkraftstoff 4,92 Mio. t, Benzinkraftstoff 1,03 Mio. t**

Mindereinnahmen: **+15 bis +750 Mio. Euro** in Abhängigkeit von der MÖSt Anpassung bei Dieselkraftstoff.

Ohne Begleitmaßnahmen und in der beschriebenen Ausgestaltung hat die Maßnahme das Potential, die THG-Emissionen im Verkehrssektor (kurz- und langfristig) um **24 %** zu senken.

Status Quo:

Im Jahr 2018 wurden **8,38 Milliarden Liter Dieselkraftstoff** und **2,21 Milliarden Liter Benzinkraftstoff** (inkl. Beimischung biogener Komponenten) in Österreich abgesetzt (Umweltbundesamt, 2019). Insgesamt wurden **10,59 Milliarden Liter** vertankt.

Dieselmkraftstoff wird in Österreich mit **€ 0,397** besteuert, Benzinkraftstoff mit **€ 0,482** (in Abhängigkeit von Biokraftstoffanteil und Schwefelgehalt).

Aufgrund der Preisdifferenzen zum benachbarten Ausland werden hohe Mengen Kraftstoffe im Inland vertankt jedoch im Ausland verfahren (Kraftstoffexport (KEX) in Fahrzeugtanks bzw. „Tanktourismus“). In Summe umfasst der Kraftstoffexport für das Jahr 2018 etwa 25% der Kraftstoffabsatzmenge, davon 19% bei Benzinkraftstoff und 28% im Dieselaabsatz aus der österreichischen Luftschadstoffinventur, OLI (Umweltbundesamt, 2020).

Entscheidend für die Bilanz sind aufgrund der **hohen Grenzüberschrittszahlen** und dem Nord – Süd Transit die **Preise in Deutschland und Italien**. Die Preise in Deutschland liegen bei Dieselmkraftstoff derzeit (Stand Juni 2020) etwa **9 Cent** über den Preisen in Österreich, Italien liegt **31 Cent** über den österreichischen Preisen. In Italien werden für EU Frachtunternehmen **21 Cent Steuer rückvergütet**, somit liegt der reale Preisunterschied im LKW Bereich bei 10 Cent. Bei Benzinkraftstoffen liegen die Preise in Deutschland um 25 Cent über Österreich, in Italien um 40 Cent.

Vorgeschlagene Regelung neu:

Das BMF (2020) hat folgende Ausgestaltung der Maßnahme vorgeschlagen: Stufenweise Anpassung der MÖSt auf Dieselmkraftstoff, Kippeffekt darstellen, und THG-Effekte ausweisen in einem Verlaufsdigramm (Vorgabe BMF). Es wird eine Anpassung der Dieselmkraftstoffpreise zwischen 1 Cent bis 20 Cent betrachtet.

Zuständigkeit:

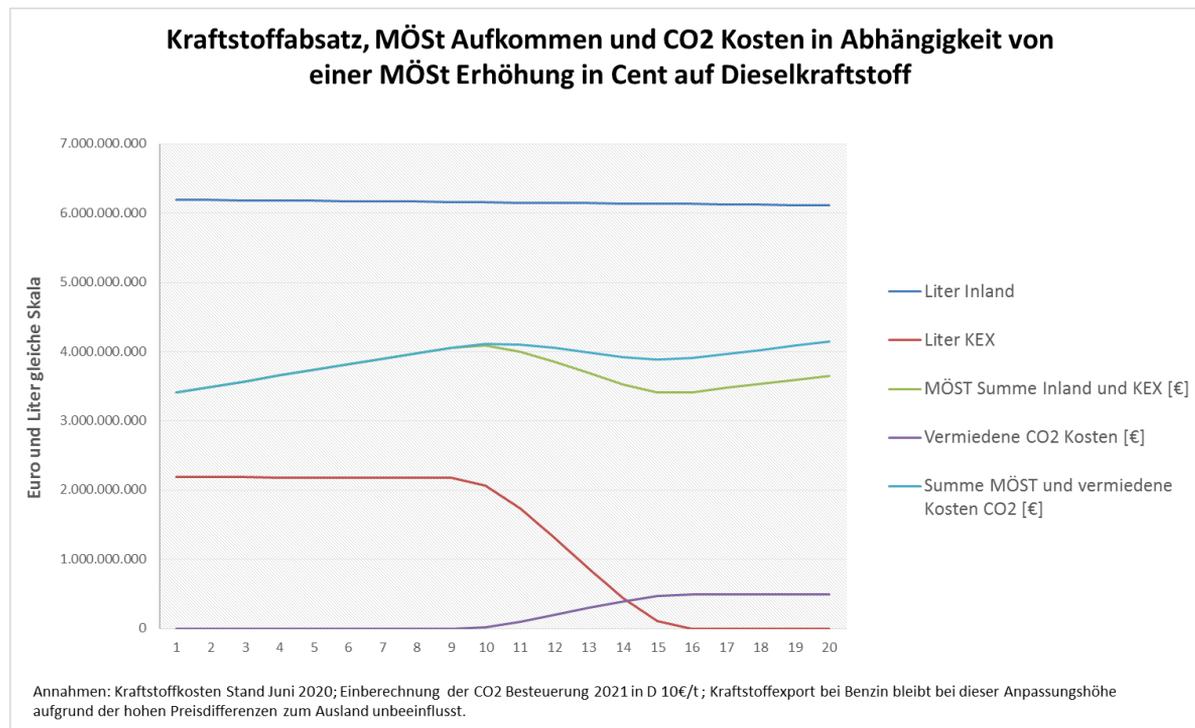
Bundesministerium für Finanzen.

Mineralölsteuergesetz 1995 (BGBl. I Nr. 104/2019)

Ökologische und ökonomische Wirkungen¹:

Eine relevante Dämpfung des Kraftstoffexports wird erst eintreten, wenn die Preise in Österreich über jenen im benachbarten Ausland zu liegen kommen. Zudem ist aufgrund des strukturell bedingten Kraftstoffexports davon auszugehen, dass dieser Effekt erst leicht verzögert einsetzt, da erst bei nennenswertem Preisvorteil im Ausland die Kosteneinsparungen für heimische Frächter ein Tanken im Ausland attraktiv machen (Tanken an der Hoftankstelle hat einen Zeitvorteil, zudem werden Großkunden im Einkauf Rabatte auf Kraftstoffe gewährt).

Grafik 1: Wirkzusammenhänge einer Stufenweisen MÖSt Erhöhung beim Dieseldieselkraftstoff



Bei einer **Mindestausgestaltung der Maßnahme**, nämlich einer **Preiserhöhung bei Dieseldieselkraftstoff von 10** (MÖSt plus USt) ist ersichtlich, dass ein Rückgang im Kraftstoffexport beginnt und bei einer **Preiserhöhung über 15 Cent** der **Kraftstoffexport von Dieseldieselkraftstoff weitgehend verschwindet**. Die Preiserhöhungen sind als eher konservative Annahme zu sehen, zumal etwa zur Schweiz nach wie vor ein höherer Preisunterschied besteht und auch hier größere Mengen im grenzüberschreitenden Verkehr vertankt werden (wohingegen das Kraftstoffpreinsniveau der östlichen Nachbarländer dann niedriger wäre, was wiederum zu einer Dämpfung führt). Zudem wurden gleichbleibende Kraftstoffpreise im benachbarten Ausland unterstellt. Für Deutschland wurden die Effekte der CO2 Besteuerung für das Jahr 2021 mit einberechnet. Diese CO2 Besteuerung führt zu einer angenommenen Anhebung der Kraftstoffpreise in D um 3 Cent. Die weitere Steigerung der CO2 Besteuerung bis zum Jahr 2025 sowie die angenommene Erhöhung des Preises auf etwa € 60/t CO2 bis 2030 wurden nicht berücksichtigt. Somit ist derzeit davon auszugehen dass sich der dargestellte Effekt der Reduktion des Kraftstoffexports bis Mitte des Jahrzehnts erst bei höherer Anpassung zeigt (2025 steigen die Kraftstoffpreise in D aufgrund der CO2 Besteuerung etwa um 18 Cent/Liter).

Der vollständige Rückgang im Kraftstoffexport bei Dieseldieselkraftstoff würde zu einer Reduktion der abgesetzten Dieseldieselkraftstoffmenge in Höhe von etwa **2,2 Mrd. Liter** führen. Im Jahr 2018 hätte dies beispielsweise eine

¹ Analysen basieren auf sektoralen Betrachtungen: in diesem Fall wurden die realen Kraftstoffmengen (Benzin und Diesel) sowie die aktuellen Kraftstoffpreise im Inland und Ausland, sowie deren Differenzen als Eingangsvariablen für die Analyse verwendet.

Reduktion der CO2 Emissionen in Höhe von 4,9 Mio. Tonnen² im Sektor Verkehr bedeutet. Der Effekt bleibt bei unveränderten Kraftstoffpreisdifferenzen konstant über die Periode bis 2030.

Die Steuereinnahmen aus der MÖSt aus dem Dieselabsatz (ohne USt Effekt) reduzieren sich nicht, da das Inlandsaufkommen nach wie vor dominiert und die Aufkommenserhöhung den Entfall des Kraftstoffexports kompensiert. Das Steueraufkommen aus Dieseldieselkraftstoff **steigt von 3,3 Mrd. €** derzeit auf **knapp über 4 Mrd. €** bei einer Erhöhung um 9 Cent und reduziert sich anschließend aufgrund des entfallenden Kraftstoffexports bei einer Erhöhung um 16 Cent **auf 3,4 Mrd. €**, darüber steigen die Einnahmen wiederum an.

Relevant sind neben den Effekten auf das MÖSt Aufkommen auch die **vermiedenen Kosten für den Ankauf von CO2-Zertifikaten**. Österreich wird die derzeit bestehenden Treibhausgaszielsetzungen ohne zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen für 2030 nicht erreichen. Für den Fall, dass die Zielerreichung nicht alleine über Maßnahmen erfolgen kann, ist der Ankauf von CO2-Zertifikaten erforderlich. Durch die Umstellung des EU-Emissionshandelssystems auf ein rein EU internes System ist von einem deutlichen Anstieg der Preise pro Tonne CO2 auszugehen.

Derzeit wird von einem CO2 Preis von € 100/t ausgegangen, die Kosten könnten bei zu erwartender knapper Verfügbarkeit noch deutlich höher liegen. Unter Berücksichtigung dieser vermiedenen Kosten für CO2 Zertifikate (€ 490 Mio) sind die Effekte einer MÖSt Erhöhung für den Staatshaushalt jedenfalls deutlich positiv.

Wirkungsmechanismen der Maßnahme:

Der Effekt des Preises auf die Nachfrage nach Kraftstoffen ist stark abhängig von der **Differenz zum ausländischen** Kraftstoffpreis.

Annahmen und Methodik:

- Analyse erfolgt auf Basis Kraftstoffpreise Juni 2020
- Reduktion Kraftstoffexport oberhalb Preiserhöhung um 10 Cent, Entfall bei etwa 16 Cent
- Absatzdämpfung durch Kraftstoffpreiserhöhung mit Elastizität 0,15
- Gleichbleibende Kraftstoffpreise im Ausland über die Periode
- Berücksichtigung der CO2 Besteuerung in D in Höhe von €10/t CO2 im Jahr 2021
- CO2 Preis von € 100 in der Periode bis 2030

Kraftstoffabsatzmengen stammen von der letzt verfügbaren Energiestatistik. Kraftstoffpreise für das benachbarte Ausland werden laufend aktualisiert von der Europäischen Kommission berichtet (Weekly Oil Bulletin³ berichtet).

Für die Berechnungen werden die Dieserverkaufsmengen in Österreich 2018 herangezogen. Berücksichtigt werden die gesamten Kraftstoffverkaufsmengen für fossile Kraftstoffe sowie die biogenen Beimischkomponenten. Für Dieseldieselkraftstoff wird der Steuersatz von € 397/1000 Liter als Basissteuersatz herangezogen.

Die Kraftstoffpreise für das benachbarte Ausland bleiben in der Betrachtung stabil, einzige Ausnahme ist Deutschland: aufgrund der beschlossenen CO2 Besteuerung (2021: €10/t CO2) ist davon auszugehen, dass Kraftstoffe in D ab 2021 um 3 Cent/Liter teurer werden, diese Preisanpassung wird berücksichtigt. Ein weiterer Preisanstieg durch die Erhöhung der CO2 Bespreisung ist nicht umfasst, diese verlagert den Kraftstoffabsatzrückgang im Kraftstoffexport in den Bereich einer höheren Anpassung der MÖSt in Österreich (2025 beträgt die Preiszunahme für Kraftstoff in Deutschland durch den CO2 Preis von € 30/t CO2 etwa 18 Cent/Liter, somit um 15 Cent über dem Wert für 2021).

Für den Absatzzrückgang im Kraftstoffexport wird davon ausgegangen, dass dieser ab dem Moment passiert an welchem die Preise in Österreich über dem Niveau in D und I liegen. Dies ist bei einer Preiserhöhung um 10 Cent

² Vergleicht man diese Reduktion mit den nationalen Emissionen nach KSG-Logik im Jahr 2018, so betragen diese 20 % von den Gesamt- THG-Emissionen im Sektor Verkehr. Der gesamte Kraftstoffexport inkl. Benzinkraftstoff verzeichnet Emissionen in Höhe von 5,96 Mio. t THG, dies entspricht 24% der Gesamtemission des KSG Sektors Verkehr.

³ https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/weekly-oil-bulletin_en

(12 Cent inkl. USt) der Fall. Hier wird von einem Rückgang von 5% ausgegangen, danach reduziert sich der Kraftstoffexport für jeden weiteren Centsprung um 20%.

Anhebung MÖSt [Cent]	Preiserhöhung Diesel (MÖSt plus Ust) [Cent]	Reduktion Kraftstoffexport [%]
10	12,0	5
11	13,2	20
12	14,4	40
13	15,6	60
14	16,8	80
15	18,0	95
16	19,2	100

Tabelle: Rückgang Kraftstoffexport in Abhängigkeit von der angenommenen MÖSt Anpassung; Annahmen Umweltbundesamt

Bei einer Preiserhöhung um 12 Cent liegt der Kraftstoffpreis für Diesel um 2 Cent über jenem für Italien (inklusive Berücksichtigung der Steuerrückvergütung für Europäische Frachtunternehmen in Höhe von 21 Cent in Italien) und gleichauf mit Deutschland (inklusive CO2 Besteuerung 2021). Hier wird mit einem ersten Rückgang im Kraftstoffexport gerechnet.

Ein vollständiger Entfall wird angenommen sobald der Preis um 9 Cent über Italien und um 6 Cent über Deutschland liegt. Diese Annahme ist auch aufgrund des strukturellen Kraftstoffexports (Binnenland mit exportorientierter Wirtschaft) als eher konservativ anzusehen.

Berechnet werden die gesamten Steuereinnahmen aus dem Inlandsverkehr (auch von ausländischen Fahrzeugen) sowie dem Verkehr im Ausland mit im Inland vertankten Kraftstoffen (in- und ausländische Fahrzeuge).

Zusätzlich wird eine Preiselastizität von 0,15 für den Gesamtabsatz angenommen, da die steigenden Kraftstoffpreise speziell langfristiger zu einer Dämpfung des Verkehrsaufkommens führen können. Nicht berücksichtigt sind Änderungen im Kraftstoffabsatz aufgrund eines steigenden Verkehrsaufkommens (Prognosen für den Straßengüterverkehr zeigen nach wie vor deutliche Zunahmen der Verkehrsmengen) sowie eventuelle Kraftstoffabsatzrückgänge durch Wirtschaftskriseneffekte (Krise 2008/9, Coronakrise etc.).

Quellen:

Umweltbundesamt (2019): Biokraftstoffe im Verkehrssektor 2019. Im Auftrag vom Ministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus.