

Die Anhebung der Mineralölsteuer (MöSt) für eine nachhaltige Entwicklung – ökologisch, ökonomisch und sozial!

Juli 2019

Christoph Müller, Manuela Prieler, Friedrich Schneider, Horst Steinmüller,
Energieinstitut an der JKU Linz
Altenbergerstraße 69 / A-4040 Linz

Das Energieinstitut an der Johannes Kepler Universität Linz kommt in einer neuen Untersuchung zum Schluss, dass eine Erhöhung der MöSt um 15% ein geeignetes und effizientes Mittel im Zuge einer angestrebten ökologischen und sozial verträglichen Mobilitätswende darstellt. Eine Steuererhöhung als reiner Durchläufer, bei der jeder eingenommene Cent an die Wirtschaft und die Haushalte zurückverteilt wird, ist in diesem Zusammenhang angedacht.

Warum eine MöSt-Erhöpfung? Eine Gegenüberstellung der Treibstoffpreise auf europäischer Ebene kommt zum Schluss, dass Österreich ein Land zum günstigen Tanken ist. Superbenzin kostet in Österreich derzeit 1,25 €/l und liegt damit um etwa 10 % unter dem Durchschnittspreis von Europa (1,38 €/l) – bei Diesel sind es 1,19 €/l und eine Differenz von etwa 8% (Durchschnitt Europa 1,30 €/l)¹. Daraus resultiert ein sogenannter „Tanktourismus“ aus dem Ausland, der zwar einerseits staatliche Mehreinnahmen generiert, aber auch andererseits zu erhöhten Lärm- und Luftbelastungen sowie vermehrter Staubbildung durch den zusätzlichen Verkehr führt. Ebenso erscheinen durch die vergleichbar niedrigen Treibstoffpreise öffentliche Verkehrsangebote und alternative Antriebstechnologien weniger konkurrenzfähig oder attraktiv.

Durch Erhöhung der MöSt um 15% bei Benzin und Diesel könnten Mehreinnahmen (MöSt und USt) von rd. 462 Mio. € erzielt werden - Abnahmen beim „echten“ Tanktourismus² berücksichtigt. Eine Anhebung der MöSt würde bedeuten, dass ein Liter Diesel in Folge um 1,26 € und ein Liter Benzin um 1,34 € erhältlich ist. Aus Sicht der AutofahrerInnen wird somit jeder gefahrene Kilometer um rd. 6% teurer (Treibstoff zzgl. MöSt und USt). Da durch diese Maßnahmen insbesondere ArbeitnehmerInnen, die täglich eine größere Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort überwinden müssen, betroffen sind, erscheint ein Ausgleich über die bekannte Pendlerpauschale als zielführend. Bei einer entsprechenden Umverteilung der zusätzlichen Steuereinnahmen erhöht sich die Abgeltung für Pendler um durchschnittlich 60%.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass eine höhere Bepreisung des Verbrauchs fossiler Energieträger keine negativen Auswirkungen für Gesellschaft und Wirtschaft mit sich bringt. Eine ökosoziale Neugestaltung des PKW-Individualverkehrs über variable Kosten, also auf Basis der MöSt, führt als ökologischer Lenkungseffekt zu einer Reduktion von Treibhausgasemissionen und somit zu einer dreifachen Dividende auf Ökonomie, Umwelt, Soziales. In diesem Zusammenhang hat das EI-JKU bereits entsprechende Expertisen wie „Österreichs Weg zu einer klimaverträglichen Gesellschaft und Wirtschaft – Beiträge einer ökologischen Steuerreform“ ausgearbeitet.

Referenzen

AVD (2019a): Benzinpreise in Europa, <https://www.avd.de/kraftstoff/benzinpreise-in-europa/preise-fuer-superkraftstoff/>
AVD (2019b): Dieselpreise in Europa, <https://www.avd.de/kraftstoff/benzinpreise-in-europa/preise-fuer-dieselmkraftstoff/>
Goers S, Schneider F. (2019) „Österreichs Weg zu einer klimaverträglichen Gesellschaft und Wirtschaft – Beiträge einer ökologischen Steuerreform“

¹ Vgl. AVD (2019a) und AVD (2019b)

² FahrzeuglenkerInnen, die ausschließlich zum Tanken von einem Nachbarland über die Grenze nach Österreich fahren.