

[KON]KRET #2

So geht die Abschaffung des Diesel- protektionismus

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Dieselprotektionismus: Status Quo	5
3. Reformbedarf des Dieselprotektionismus	6
4. Lösungsoptionen	9
4.1. So geht die Abschaffung des Dieselprotektionismus	10
5. Fazit	14

1. Einleitung

Um die verpflichtenden EU-Klimaziele zu erreichen und Strafzahlungen zu vermeiden, muss Österreich seine Emissionen bis 2030 um 48 Prozent reduzieren¹. Die Ökologisierung der Wirtschaft, die damit einhergeht, bietet große Chancen für Wohlstand und Arbeitsmarkt. Gebremst wird diese Transformation jedoch von Staatsausgaben bzw. -kosten, die klimaschädliche Produkte und Verhaltensweisen begünstigen oder sogar gezielt fördern. Trotz der Dringlichkeit der Klimakrise besteht immer noch eine Vielzahl solcher *klimaschädlichen Subventionen* (siehe Info-Box). Im Rahmen des Nationalen Klima- und Energieplans (NEKP) hat sich Österreich dazu verpflichtet, diese Subventionen bis 2030 schrittweise abzubauen und die Emissionen dadurch um mindestens zwei Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zu reduzieren.

Vor dem Hintergrund der bevorstehenden Budgetplanungen nach der Regierungsbildung 2024 und den wirtschaftlichen Herausforderungen der nächsten Jahre, scheint die aktuelle Situation ein passender Zeitpunkt, öffentliche Ausgaben zu reformieren – besonders jene, die nicht nur das Budget belasten, sondern gleichzeitig negative Folgen für Klima und Umwelt mit sich bringen (IHS, 2024; WIFO, 2024). Aus diesem Grund geht KONTEXT in dieser Analyse-Reihe folgender Frage nach:

Wie können klimaschädliche Subventionen in der kommenden Legislaturperiode abgeschafft oder reformiert werden?

Die vorliegende Analyse ist der zweite Teil der Analyse-Reihe, die einige der klimaschädlichen Subventionen mit besonders großer Budgetrelevanz untersucht, welche in Österreich abgeändert werden können. Grafik 1 zeigt jene 8 von 22 klimaschädlichen Subventionen nach Kletzan-Slamanig et al. (2022), die über nationale Gesetze reformiert werden *können* (dafür keine EU-Regelungen



Bis dato gibt es keine einheitliche Definition klimaschädlicher Subventionen. Auch international unterscheiden sich sowohl die Begriffsdefinitionen als auch die Berichtspflichten und die Datenverfügbarkeit. Die „Analyse klimakontroduktiver Subventionen in Österreich“ des Wirtschaftsforschungsinstituts (WIFO) sieht jedoch, angelehnt an die Definition des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), öffentliche Anreize und Förderungen, deren „Effekte den Klima- und Energiezielen aktiv entgegenwirken, Treibhausgas-Emissionen erhöhen und den Anteil erneuerbarer Energien am Endverbrauch verringern oder die Energieeffizienz reduzieren“, als potenziell klimaschädlich (Kletzan-Slamanig et al., 2022). Da die WIFO-Studie zum aktuellen Zeitpunkt die umfangreichste Auflistung und vor allem auch eine Quantifizierung der klimaschädlichen Subventionen in Österreich bietet, ist sie die Basis für die vorliegende Analyse. Zusätzlich wurden zur Erstellung dieser Analyse eine breite Literaturrecherche und fünf qualitative Interviews mit gezielt ausgewählten Expert:innen aus dem Verkehrs-, Wissenschafts- und Verwaltungsbereich durchgeführt. Eine fachliche Einordnung zu notwendigen Abgrenzungen des Subventionsbegriffs findet sich im Kapitel „Hintergrund“ im [ersten \[Kon\]kret](#) dieser Analyse-Serie, zusammen mit dem Methoden-Kapitel, sowie einem Literaturüberblick.

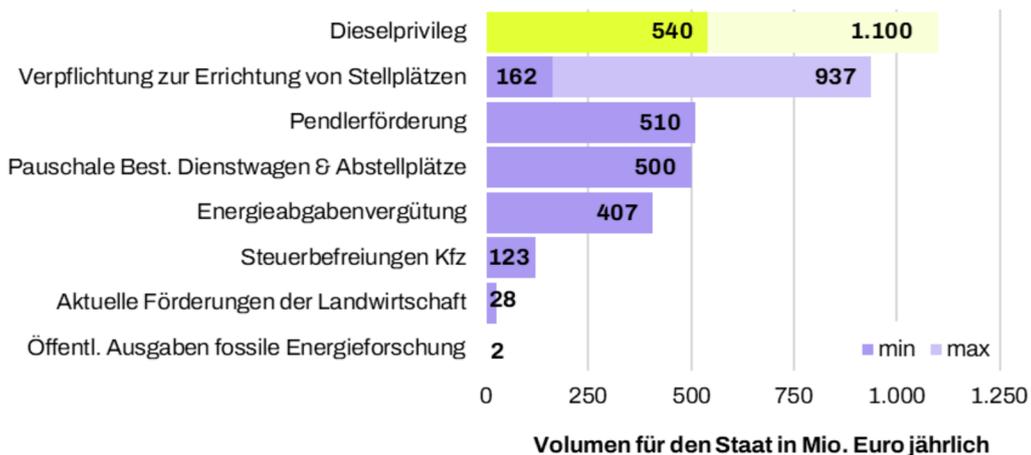
¹ Die EU-Vorgabe der Emissionsreduktion von 48 Prozent bezieht sich auf alle Sektoren, die nicht dem Emissionshandel (EU ETS 1) unterliegen.

oder internationale Abkommen benötigen) und gleichzeitig aufgrund zureichender Datenqualität monetär quantifiziert werden konnten. Die Liste aller Subventionen findet sich im [Appendix](#).

Kletzan-Slamanig et al. (2022) schätzen das Volumen klimaschädlicher Förderungen und Anreize in Österreich auf jährlich 4,1 bis 5,7 Milliarden Euro, wovon mehr als 60 Prozent den Verkehrssektor betreffen. Dieser Sektor ist eine zentrale Herausforderung für die Klimapolitik, da er seit 1990 als einziger Bereich keine Reduktion, sondern einen Anstieg der Emissionen – um rund 50 Prozent – verzeichnet hat (UBA, 2024a). Die Hauptursachen hierfür liegen im steigenden Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Diesel-PKW und den sogenannten „Tanktourismus“.

Die erste Analyse dieser Reihe ([\[KON\]KRET #1](#)) zeigte, wie das Pendlerpauschale ökologisiert werden kann. Die vorliegende Analyse widmet sich der steuerlichen Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin. Durch diesen Dieselprotektionismus, also die geringere Mineralölsteuer auf Diesel – auch bekannt als „Dieselprivileg“ –, wurde dessen Verbrauch stark gefördert, was zu einem erheblichen Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen führte. Im Fokus dieser Analyse stehen die ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen dieser klimaschädlichen Subventionen und konkrete Lösungswege.

Klimaschädliche Subventionen: Reformpotenzial in Österreich



Anmerkung: Die Liste klimakontroduktiver Förderungen und Anreize unterliegt der Definition nach Kletzan-Slamanig et al. (2022). Die Grafik zeigt jene Subventionen mit nationaler Abänderungskompetenz, die in der Studie quantifiziert wurden. Volumen sind steuerliche Mindereinnahmen, tatsächlichen Ausgaben oder volkswirtschaftlichen Kosten.

Quelle: Kletzan-Slamanig et al. (2022)

Grafik 1

2. **Dieselprotektionismus: Status Quo**

In Österreich gilt für Diesel ein Mineralölsteuersatz von 39,7 Cent pro Liter. Die erhobenen Steuern auf Diesel sind damit um 8,5 Cent geringer als für Benzin (48,2 Cent pro Liter)². Der Unterschied besteht seit dem ersten österreichischen Mineralölsteuergesetz von 1949. In der Erläuterung zur Regierungsvorlage wird dies wie folgt begründet:

„Für die Schaffung des niedrigeren Steuersatzes war der Gedanke maßgebend, die Gas- und Treiböle niedriger zu besteuern, um anregend auf den Bau von Dieselfahrzeugen sowie Dieselstandmotoren zu wirken und damit den Absatz von inländischem Gasöl zu sichern. Das inländische (Zistersdorfer) Rohöl enthält nur eine geringe Ausbeute an Benzin (rund 4 bis 6 v. H.), dagegen ist es sehr ergiebig an Gasöl (Dieselöl).“ (Mineralölsteuergesetz, 1949, S. 4)

Der Regierungsvorlage zufolge ging es bei der Steuerdifferenz demnach um strategische Industriepolitik: heimischer Diesel aus Zistersdorf sollte im Vergleich zum importierten Benzin gefördert werden. Heute werden jedoch über 90 Prozent des Rohölbedarfs importiert, und die heimische Produktion von Benzin ist inzwischen deutlich höher als die von Diesel (BMF, 2024).

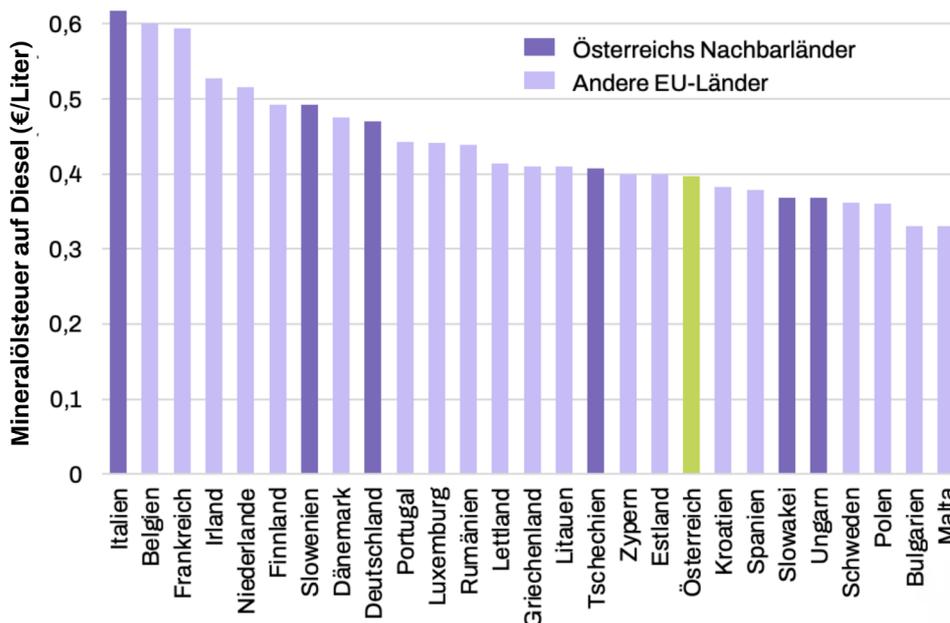
Als weiterer Grund für die geringere Besteuerung von Diesel wird oft die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit durch die Unterstützung der Landwirtschaft und des LKW-Güterverkehrs genannt. Da er bei schweren Lasten und Dauereinsatz leistungsstärker ist als Benzin, wird derzeit in diesen Sektoren fast ausschließlich Diesel verwendet.

Im EU-Vergleich liegt die Mineralölsteuer (MÖSt) auf Diesel in Österreich im untersten Drittel (siehe Grafik 2). Durch die niedrigeren Dieselpreise im Vergleich zu einigen Nachbarländern, wird

² Die Steuersätze beziehen sich auf Diesel bzw. Benzin mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 66 l bzw. 46 l jeweils und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg, sofern jeweils gleichmäßig verteilt, ansonsten betragen die Steuersätze 42,5 Cent für Diesel und 51,5 Cent für Benzin.

Mineralölsteuer auf Diesel im EU-Vergleich

Österreich im niedrigsten Drittel



Quelle: Tax Foundation Europe, 2024

Grafik 2

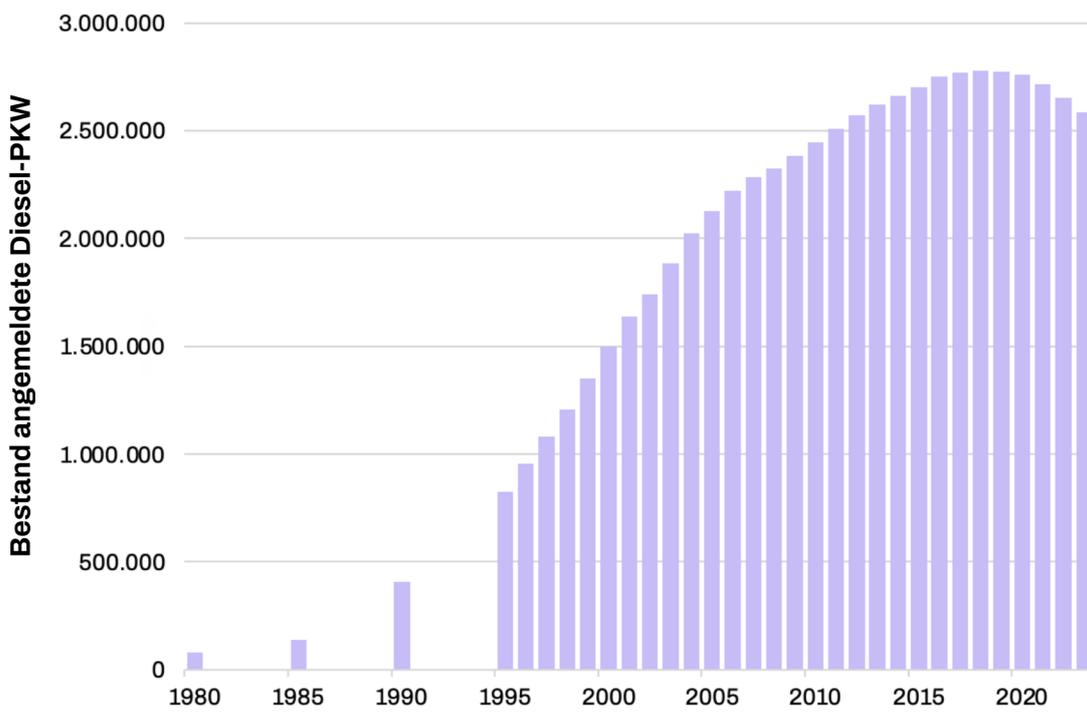
viel Diesel im Tank exportiert, vor allem nach Deutschland und Italien. Die Effekte dieses sogenannten „Tanktourismus“ werden im folgenden Kapitel behandelt. In den meisten EU-Ländern wird Diesel zwar höher als in Österreich aber geringer als Benzin besteuert (Tax Foundation Europe, 2024).

In den Niederlanden und dem ehemaligen EU-Land Großbritannien sind die Steuersätze mit 60 Cent bzw. 62,6 Cent gleich für beide Treibstoffe. In der Schweiz wird Diesel mit rund 85 Cent sogar etwas höher besteuert als Benzin (82 Cent; Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG, 2024).

3. Reformbedarf des Dieselprotektionismus

Seit 1990 ist der Dieserverbrauch durch seine geringere Besteuerung drastisch angestiegen. Zwischen 1990 und 2023 hat sich der Dieserverbrauch in Österreich knapp verdreifacht (von 2,4 Milliarden auf 6,8 Milliarden Liter). Im gleichen Zeitraum ist der Verbrauch von Benzin um 37 Prozent gesunken (von 3,4 Milliarden auf 2,1 Milliarden Liter; Fachverband der Mineralölindustrie, 2024; VCÖ, 2018). Der Anteil der mit Diesel betriebenen PKW im Bestand stieg damit von rund 37 Prozent im Jahr 2000 auf etwa 50 Prozent heute – trotz des zunehmendem Absatzes von Hybrid- und Elektrofahrzeugen (BMK, o. J.; Statistik Austria, 2024). Seit 2018 werden jedoch wieder mehr Benzin- als Dieselaautos verkauft, seit 2019 ist der Bestand an Diesel-PKW rückläufig (siehe Grafik 3; Statista, 2024; VCÖ, 2020). Expert:innen orten einen Grund im Vertrauensverlust in Folge des Dieselskandals.

Bestand von Diesel-PKW deutlich gestiegen



Quelle: VCÖ 2020, Statista, 2024

Grafik 3

Dieselaautos stoßen im Schnitt mehr CO₂ pro Kilometer aus als Benziner. In Österreich lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen 2023 bei Diesel-PKW bei 146 g/km, während Benziner 138 g/km ausstießen (Statista, 2024). Dies liegt am höheren Kohlenstoffanteil im Diesel, wodurch bei der Verbrennung mehr CO₂ freigesetzt wird. Zwar verbrauchen Dieselaautos weniger Kraftstoff pro Kilometer, doch dieser Effizienzvorteil reicht meist nicht aus, um die höheren CO₂-Emissionen auszugleichen.

In den 1990er und frühen 2000er Jahren waren die CO₂-Emissionen von Diesel-PKW noch geringer als jene von Benzin-PKW, da die Effizienzunterschiede zwischen beiden Antriebsarten deutlicher ausgeprägt waren. Zum einen waren Benzinmotoren technisch weniger fortgeschritten als heute. Zum anderen galten damals weniger strenge Vorschriften für Schadstoffe wie Stickoxide (NO_x) und Feinstaub. Da Diesel-PKW deutlich höhere Mengen dieser Schadstoffe emittieren, benötigen sie aufgrund der heutigen höheren Grenzwerte aufwendigere Abgasnachbehandlungssysteme. Diese Systeme, wie SCR-Katalysatoren und Dieselpartikelfilter, wirken sich auf die Motorleistung aus und mindern die Effizienz (Joshi, 2019).

Der „Tanktourismus“ lässt die Emissionen im Verkehrssektor steigen. Während Österreichs Treibhausgas-Emissionen seit 1990 in allen großen Sektoren abgenommen haben, sind sie in der Mobilität um 50 Prozent angestiegen³. Ein Drittel der Zunahme lässt sich auf den sogenannten „Tanktourismus“ zurückführen. Wenn Treibstoff in einem Land getankt, jedoch Großteil in einem anderen verbraucht wird, spricht man von Kraftstoffexport oder auch „Tanktourismus“. Dazu kommt es einerseits bei der Durchreise im Güter- oder Personenverkehr. Andererseits werden größere Mengen aufgrund von Preisunterschieden gezielt in anderen Ländern getankt: So tanken Menschen aus Österreich nahe der Grenze zu Tschechien oft dort, während Menschen

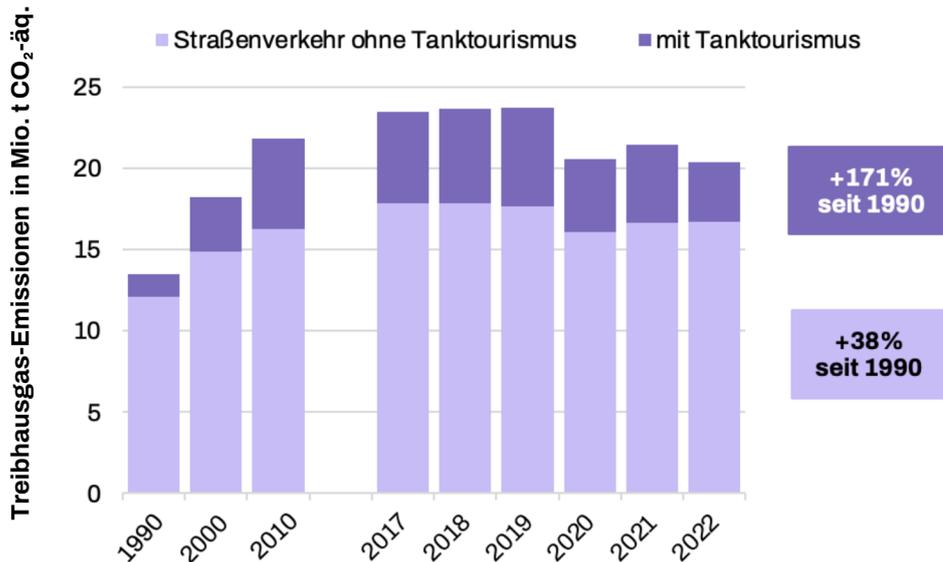
aus Deutschland und Italien häufig hierzulande tanken. Der Großteil des Kraftstoffexport in Österreich wird jedoch durch den intensiven Transitverkehr bedingt – insbesondere den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Italien. LKWs können durch das hohe Tankvolumen beim Tanken in Österreich damit erhebliche Kosten sparen.

Die dadurch entstehenden CO₂-Emissionen der in Österreich getankten Treibstoffe werden, egal wo sie schlussendlich ausgestoßen werden, Österreichs Treibhausgasbilanz zugeordnet. Die Emissionen im Verkehrssektor lagen damit 2020 ein Viertel höher als sie ohne Kraftstoffexport im Tank ausgefallen wären. Während 1990 der Kraftstoffexport noch 1,4 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent ausmachte, waren es 2019 bereits 6,1 Millionen Tonnen. Durch die COVID-Pandemie und die nationale CO₂-Bepreisung hat sich der Kraftstoffexport wieder etwas reduziert und lag 2022 bei 3,7 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten (siehe Grafik 4; UBA, 2024a).

Bis 2030 muss Österreich die Emissionen aus den Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft gemeinsam um 48 Prozent (im Vergleich zu 2005) reduzieren. Verfehlt Österreich dieses Ziel, sind Straf- oder Ausgleichszahlungen in Milliardenhöhe fällig. Das Finanzministerium rechnete 2022 mit rund 5,7 Milliarden, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen gesetzt werden. Um das verpflichtende Ziel zu erreichen und Straf- oder Ausgleichszahlungen zu vermeiden, müssen auch die Emissionen im Straßenverkehr signifikant sinken. Dazu ist eine Reduktion des „Tanktourismus“ notwendig, die durch eine Anpassung der Mineralölsteuer erreicht werden kann.

³ Neben dem Verkehrssektor sind die Emissionen nur noch im Sektor Fluorierte Gase gestiegen.

Ein Fünftel der Emissionen im Straßenverkehr durch Kraftstoffexport im Tank



Quelle: VCÖ 2020, Statista, 2024

Grafik 4

Die geringere Mineralölsteuer auf Diesel hält auch den Ausbau des Bahnverkehrs zurück.

Besonders im Güterverkehr spielt Kostenwahrheit eine zentrale Rolle. Da LKWs auf der Straße derzeit einen großen Teil der externen gesellschaftlichen Kosten – verursacht durch Treibhausgas-Emissionen, Lärm und andere Umweltbelastungen – nicht selbst tragen, entstehen Marktverzerrungen, die den Schienengüterverkehr im Vergleich benachteiligen. Dies betrifft insbesondere Dieselfahrzeuge, die trotz höherer Treibhausgas- und Schadstoffemissionen geringer besteuert werden und damit besonders weit von einer umfassenden Kostenwahrheit entfernt sind. Eine Studie des US-Amerikanischen Congressional Budget Office zeigt, dass eine Anhebung der Steuer auf Diesel einen signifikanten Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagern könnte (Austin, 2015). Auch eine Modellierung für Frankreich, wo Diesel schon höher besteuert wird, zeigt, dass die Einbeziehung externer Kosten den Anteil des Schienentransports über alle Distanzen hinweg steigert (Dente & Tavasszy, 2018).

Neben dem Bekenntnis der Bundesregierung im Nationalen Klima- und Energieplan (NEKP), die klimaschädlichen Subventionen abzubauen, wurde auch im Regierungsprogramm 2020–2024 angekündigt „alle EU-rechtlich zulässigen Maßnahmen sowie nationale Maßnahmen [zu] setzen, um den Tanktourismus zu unterbinden und den LKW-Schwerverkehr zu reduzieren“ (Bundeskanzleramt, 2020, S. 65). Dazu kommen zahlreiche wissenschaftliche Studien zu dem Ergebnis, dass die externen Kosten der einzelnen Kraftstoffe, die derzeit niedrigeren Steuersätze für Diesel aus umweltpolitischer Sicht nicht rechtfertigen (siehe z. B. Harding, 2014; Marion & Muehlegger, 2018; Parry et al., 2014).

Aufgrund des steigenden Dieserverbrauchs, der höheren CO₂-Emissionen von Diesel-PKW und den im NEKP festgelegten Verpflichtungen ist ein klarer Reformbedarf gegeben. Der folgende Abschnitt analysiert verschiedene Reformoptionen.

4. Lösungsoptionen

In der wissenschaftlichen Diskussion zur Mineralölsteuer (MÖSt) gibt es mehrere Ansätze zur Abschaffung des Dieselprotektionismus. Der meistgenannte Vorschlag ist die Änderung des österreichischen Mineralölsteuergesetz, wobei der Steuersatz für Diesel (bzw. das regulierte Vorprodukt Gasöl) von 39,7 Cent pro Liter auf den Steuersatz für Benzin (48,2 Cent) angehoben werden soll.

Schrittweise Angleichung: Das Bundesministerium für Finanzen (BMF, 2020) schlägt vor, diese Anpassung schrittweise durchzuführen, um die wirtschaftlichen Auswirkungen planbar zu halten. Eine OECD-Studie zu den Steuerdifferenzen zwischen Diesel und Benzin empfiehlt ebenfalls eine Übergangszeit mit schrittweiser Preisanpassung, um betroffenen Haushalten die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig auf künftige Angleichung einzustellen (Harding, 2014).

Einmalige Angleichung und schrittweise Anhebung der gesamten MÖSt: Alternativ zum BMF schlägt das Umweltbundesamt in seinem Maßnahmenbericht zur Mobilitätswende vor, die MÖSt von Diesel 2025 in einem Schritt auf das Niveau von Benzin anzupassen (UBA, 2024b). Zusätzlich zu dieser einmaligen Angleichung sieht der Maßnahmenbericht eine zweite Phase vor, in der die MÖSt für beide Kraftstoffe schrittweise weiter steigen soll. Demnach soll die Steuer von 2026 bis 2030 jährlich um 1,5 Cent pro Liter angehoben werden, was insgesamt zu einer Anpassung der MÖSt um 16 Cent pro Liter für Diesel und um 7,5 Cent pro Liter für Benzin bis zum Jahr 2030 führen würde.

Anpassung nach CO₂-Ausstoß: Kletzan-Slamanig et al. (2022) diskutieren einen weiteren Ansatz, bei dem die Höhe der MÖSt auf den CO₂-Ausstoß der jeweiligen Kraftstoffe abgestimmt wird. Da Diesel etwa 12 Prozent mehr CO₂ pro Liter freisetzt als Benzin (2,65 kg CO₂/Liter gegen-

über 2,37 kg CO₂/Liter), würde dieser Ansatz zu einer stärkeren Besteuerung von Diesel im Vergleich zu Benzin führen. Unter Berücksichtigung dieser Differenz könnte der Steuersatz für Diesel um 5,78 Cent pro Liter höher ausfallen, was zu einer Gesamtsteigerung der MÖSt auf Diesel von 14,28 Cent pro Liter führen würde.

Änderung der EU-Energiesteuerrichtlinie: Neben dem österreichischen Mineralölsteuergesetz könnte der Dieselprotektionismus auch durch eine Reformation der EU-Energiesteuerrichtlinie abgeschafft werden. Diese legt Mindeststeuerbeträge für alle Mitgliedsstaaten fest, unter anderem für Diesel und Benzin. Eine einheitliche Anpassung der MÖSt in der EU könnte Wettbewerbsverzerrungen und potentiell den Kraftstoffexport im Tank EU-weit verringern. Im Rahmen des Fit-for-55-Gesetzespakets hätte die Richtlinie überarbeitet werden sollen, um die Energiebesteuerung mit der Klimapolitik in Einklang zu bringen. Hierzu wurde von der EU-Kommission vorgeschlagen, Kraftstoffe statt nach Volumen (Liter), nach ihrem Energiegehalt und ihrer Umweltleistung zu besteuern und diese Steuersätze jährlich den aktuellen Preisentwicklungen anzupassen (European Parliament, 2024; Kreppenhof & Herglotz, 2021). Effektiv würde dadurch der Mindeststeuersatz für Diesel angehoben werden.

Nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses erfordert der Vorschlag die Einstimmigkeit im Europäischen Rat, um verabschiedet zu werden. Allerdings konnte im Rat bislang kein Konsens über die Reform erzielt werden. Damit bleibt die Überarbeitung der Richtlinie die einzige Maßnahme des Fit-for-55-Pakets, die bisher [nicht umgesetzt](#) werden konnte. Wegen der erforderlichen Einstimmigkeit gilt eine EU-weite Anpassung, die die Dieselsteuer auf das Niveau der Benzinsteuern angleicht, als politisch unwahrscheinlich.

Berücksichtigung der Agrardieselvevergütung:

Um die Steuerangleichung in der Landwirtschaft abzufedern könnte die Mineralölsteuerrückver-
gütung für Agrardiesel temporär angehoben
werden. Da es bei landwirtschaftlichen Gerät-
schaften derzeit kaum Alternativen zu Diesel gibt,
bekommen Landwirte eine Pauschale Rückver-
gütung der MÖSt pro Hektar bewirtschafteter
Fläche. Diese entspricht rechnerisch einer Ent-
lastung von 7 Cent pro Liter Diesel. Zusammen
mit der CO₂-Preis-Rückvergütung von 13,5 Cent
pro Liter ergibt sich für das Jahr 2024 eine Ge-
samtentlastung von 20,5 Cent, die 2025 auf 23,5
Cent steigen soll. Bei einer Anpassung der MÖSt
auf Diesel um 8,5 Cent könnte auch die Hektar-
pauschale temporär erhöht werden. Durch die
Pauschale pro Hektar besteht der Anreiz, Diesel
effizient zu nutzen und auf emissionsfreie Alternativen wie E-Traktoren umzusteigen, wenn die
Verfügbarkeit steigt.

4.1. So geht die Abschaffung des Dieselprotektionismus

Die budgetäre Lage Österreichs, die Klimaziele
und die im NEKP verankerten Ziele zum Abbau
klimaschädlicher Subventionen machen eine
Abschaffung des Dieselprotektionismus – auch
um Strafzahlungen zu vermeiden – sinnvoll. Um
eine ausgewogene Umsetzung sicherzustellen,
ist eine schrittweise Anpassung der MÖSt auf
Diesel auf das Niveau von Benzin über einen Zeit-
raum von drei Jahren angemessen: zum Beispiel
eine Anhebung um 3 Cent in der zweiten Hälfte
von 2025, weitere 3 Cent im Jahr 2026 und 2,5
Cent im Jahr 2027 (siehe Grafik 5). Dies würde
Verbrauchern sowie der Industrie - insbesondere
dem Güterverkehr - Zeit geben, sich anzupassen.
Parallel dazu könnte eine temporäre MÖSt-
Rückerstattung für die Landwirtschaft eingeführt
werden, etwa in Form einer erhöhten Hektar-
pauschale über die ersten drei Jahre, um die Belastung
für landwirtschaftliche Betriebe teilweise zu kom-
pensieren. Dadurch wird die soziale Tragfähigkeit
sichergestellt.

Ökologisch verantwortungsvoll

Bei vollständigem Wegfallen des Kraftstoffexport
im Tank („Tanktourismus“) könnten Österreichs
CO₂-Emissionen um bis zu 4 Millionen Tonnen
reduziert werden. Das entspricht rund 20 Prozent
der Emissionen aus dem Mobilitätsbereich. Aller-
dings würde die tatsächliche Reduktion bei einer
Anpassung der MÖSt auf Diesel um 8,5 Cent
geringer ausfallen, da weiterhin Treibstoff nach
Italien exportiert werden würde (der Preisunter-
schied beträgt dort momentan rund 11-14 Cent).
Auch der strukturelle Anteil des Kraftstoffexport,
der sich auf die geografische Lage Österreichs
zurückführen lässt, würde bestehen bleiben. Der
preisbedingte Export nach Deutschland, welcher
einen großen Teil des Kraftstoffexport ausmacht,
würde jedoch zu einem bedeutenden Teil wegfal-
len.

Zusätzlich zur Reduktion der Treibhausgase wel-
che Österreich zugeordnet werden, würde die
Abschaffung des Dieselprotektionismus auch die
Menge an gefahrenen Kilometern reduzieren.
Einerseits fördert die niedrige Dieselbesteuerung
Umwege und führt dadurch zu vermeidbaren zu-
sätzlichen CO₂-Emissionen. Eine Studie der Ti-
roler Landesregierung ergab, dass nur etwa *ein
Drittel* der LKW-Verkehre über den Brenner tat-
sächlich die kürzeste Route nutzt (Sedlacek et al.,
2021). Niedrigere Mauttarife und Treibstoffpreise
sind die Hauptgründe, warum viele Transporteure
den Brenner bevorzugen, obwohl alternative
Strecken oft kürzer wären.

Andererseits würde eine verbesserte Kosten-
wahrheit abseits der Umwege auch den Stra-
ßenverkehr insgesamt reduzieren. Höhere
Kosten für den Straßenverkehr würden den Gü-
tertransport mit der Bahn attraktiver machen
und im Individualverkehr den Anreiz schaffen,
auf öffentliche Verkehrsmittel oder aktive Mobili-
tät (Fahrrad oder zu Fuß gehen) umzusteigen.
Zwar berechnete eine WIFO-Studie von 2009
eine Preiselastizität von Diesel nahe null, was
bedeutet, dass Preisänderungen kaum Einfluss

daher ansteigen. Die MÖSt-Einnahmen durch den Kraftstoffexport im Tank („Tanktourismus“) würden im Gegenzug voraussichtlich zurückgehen. Während bei einer Anpassung der MÖSt auf Diesel um 8,5 Cent der Kraftstoffexport aus Italien teilweise bestehen bleiben würde (aufgrund eines verbleibenden Preisunterschieds von 4 Cent), würde der preisgetriebene Kraftstoffexport nach Deutschland größtenteils entfallen.

Historisch gesehen waren die Einnahmen aus dem Kraftstoffexport eine lukrative Quelle für das Budget, und eine Steuerangleichung wurde daher lange vermieden. Inzwischen ist der ökonomische Nutzen des Kraftstoffexports jedoch nicht mehr darstellbar. Das liegt an den verpflichtenden EU-Klimazielen. Sollte Österreich es nicht schaffen bis 2030 die Treibhausgas-Emissionen in den Sektoren Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft gemeinsam um 48 Prozent zu reduzieren, müssen teure Ausgleichszahlungen bzw. Strafzahlungen getätigt werden. Im Jahr 2020 waren diese Ausgleichszahlungen noch relativ gering, da überschüssige Emissionszertifikate vieler EU-Mitgliedstaaten günstig erworben werden konnten. Bis 2030 wird jedoch erwartet, dass mindestens 12 EU-Länder ihre Klimaziele verfehlen, und deutlich weniger Staaten Überschüsse anbieten können (Transport & Environment, 2024). Aufgrund dieser Verknappung und der erhöhten Nachfrage nach Emissionszertifikaten könnten die Kosten für Ausgleichs- bzw. Strafzahlungen auf mindestens 150 Euro pro Tonne CO₂ steigen⁴.

Da jeder Liter Diesel durchschnittlich 2,65 kg CO₂ verursacht, entspricht das somit 39,8 Cent an Ausgleichszahlungen für Österreich [2,65kg CO₂/Liter × 150€/tonne = 0,398 €/Liter]. Bei MÖSt-Einnahmen von 39,75 Cent lohnt sich der „Tanktourismus“ damit für den Staatshaushalt finanziell nicht mehr, und ein Wegfall des

Kraftstoffexports ist volkswirtschaftlich betrachtet kein Wegfall von Einnahmen. Jeder Liter, der trotz der Preisanpassung weiterhin getankt wird, bringt 8,5 Cent bzw. 21 Prozent mehr ein. Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes (2024) würden diese 8,5 Cent akkumuliert jährlich rund 500 Millionen Euro zusätzliche Einnahmen bedeuten. Die Einnahmeprognosen bleiben jedoch unsicher, da zukünftige Entwicklungen der Treibstoffpreise und -steuern in anderen Ländern schwer absehbar sind. Die CO₂-Steuer hat den „Tanktourismus“ in den letzten Jahren zwar reduziert, doch mit der Einführung des [EU ETS II](#) könnten sich die Preisunterschiede wieder vergrößern und den Kraftstoffexport erneut antreiben.

Sozial gerecht

Die sozialen Auswirkungen einer Anpassung der Mineralölsteuer (MÖSt) auf Diesel sind differenziert zu betrachten, da sie unterschiedliche Einkommensgruppen unterschiedlich betreffen. Relativ gesehen ist die Angleichung für einkommensschwächere Haushalte spürbarer, da ein größerer Anteil ihres verfügbaren Einkommens für Mobilitätskosten aufgewendet werden muss. In absoluten Zahlen sind die Einkommensverluste im zweiten und dritten Einkommensquartil mit durchschnittlich knapp 15 Euro im Jahr am größten, da der Besitz von Kraftfahrzeugen im untersten Einkommensquartil seltener ist (Bernhofer und Brait, 2011, UBA, 2024a). Besonders in ländlichen Gebieten, wo der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln eingeschränkt ist, ist der Umstieg auf alternative Verkehrsmittel oft schwieriger. Dadurch sind Haushalte in diesen Regionen stärker auf Autos angewiesen, was die ökonomische Wirkung einer Steueranpassung verstärkt. Gleichzeitig profitieren ländliche Gebiete von

⁴ Die tatsächlichen Kosten des nicht Erreichens des Emissionsreduktionsziels sind noch unklar. Die Zertifikate des EU-Emissionshandelsystems (EU ETS) werden 2030 auf 150 Euro pro Tonne CO₂ prognostiziert. Da der Preis der Ausgleichszahlungen ähnlich dem des EU-ETS auf einem Emissionshandelsansatz basiert, ist anzunehmen, dass diese Kosten in ähnlicher Höhe wie die der ETS-Zertifikate ausfallen könnten. Sollten nicht genügend Zertifikate zur Verfügung stehen, ist zu erwarten, dass die Strafzahlungen für unkompenzierte Emissionen mindestens auf dem Niveau der ETS-Preise liegen.



Maßnahmen wie einem höheren Klimabonus sowie wachsenden Park and Ride und geförderten Sammeltaxi Angeboten. Neben der Einführung des bundesweiten Klimatickets sowie regionalen geförderten Angeboten für den öffentlichen Verkehr, braucht es aber vor allem den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, um den Umstieg von Dieselauf klimafreundliche Alternativen zu erleichtern. Für armutsbetroffene Haushalte bzw. Menschen mit sehr geringem Einkommen gibt es zusätzliche Entlastungen wie den Mobilpass in Wien, der vergünstigte Tarife für den öffentlichen Nahverkehr bereitstellt und so die Mobilitätskosten weiter senken kann.

Zudem kann eine Reform des Pendlerpauschale den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel unterstützen. Eine sozial gerechte, ökologisch verantwortungsvolle und ökonomisch vernünftige Lösung wird im [ersten \[KON\]KRET](#) dieser Analyse-Serie näher erläutert.

Landwirte wären ebenfalls betroffen, da höhere Dieselpreise ihre Produktionskosten und Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen würden. Da es in der Landwirtschaft zurzeit kaum Möglichkeiten gibt, Diesel zu vermeiden, könnte temporär eine MÖSt-Rückvergütung angedacht werden.

5. Fazit

Diese Analyse zeigt, dass eine Angleichung der Mineralölsteuer auf Diesel auf das Niveau von Benzin aus ökologischer und ökonomischer Perspektive sinnvoll ist und auch und sozial gerecht umgesetzt werden kann. Eine schrittweise Anpassung über einen Zeitraum von drei Jahren kann eine wirtschaftlich und sozial verträgliche Übergangszeit ermöglichen, und eine temporäre MÖSt-Rückerstattung für die Landwirtschaft die Mehrkosten für landwirtschaftliche Betriebe verringern. Die vollständige Anpassung würde zu einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen um etwa 648.000 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr führen, würde rund 500 Millionen Euro an zusätzlichen Staatseinnahmen generieren und dazu beitragen, drohende Ausgleichszahlungen im Rahmen der EU-Klimaziele zu vermeiden.

Die vorgeschlagene Reform der Dieselsebesteuerung ist somit ökologisch verantwortungsvoll, da sie Treibhausgas-Emissionen senkt, ökonomisch vernünftig durch die Vermeidung hoher Ausgleichszahlungen und Einnahmensteigerung, sowie sozial gerecht, da sie durch die Übergangsperiode und gezielte Entlastungen für Betroffene eine faire Umsetzung ermöglicht.

Literaturverzeichnis & Appendix

- Austin, D. (2015). Pricing Freight Transport to Account for External Costs. https://www.cbo.gov/sites/default/files/114th-congress-2015-2016/workingpaper/50049-Freight_Transport_Working_Paper-2.pdf
- BMF. (2020). Kampf gegen den Tanktourismus. <https://www.bmf.gv.at/rechtsnews/steuern-rechts-news/archiv-gesetze-und-verordnungen/2019/steuerreformgesetz2020.html>
- BMF. (2023). Das Budget 2024 und der Bundesfinanzrahmen 2024-2027 im Überblick. https://www.bmf.gv.at/dam/jcr:cb608dea-0c1d-4403-acc6-071af21ec21d/Budget_2024_im_Ueberblick.pdf
- BMF. (2024). Erdöl. <https://www.bmf.gv.at/themen/bergbau/bergbau-in-oesterreich/energietraeger2/erdoel.html>
- BMK. (o. J.). Kapitel 5: Fahrzeugbestände – Motorisierung. https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/statistik/viz11/kap_5.html
- Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG. (2024). Mineralölsteuer. <https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/informationen-firmen/inland-abgaben/mineraloelsteuer.html>
- Bundeskanzleramt. (2020). Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024. https://www.dievolkspartei.at/Download/Regierungsprogramm_2020.pdf
- Dente, S. M. R., & Tavasszy, L. A. (2018). Impacts of trade related sustainability strategies on freight transportation: Modelling framework and application for France. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 58, 308–319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.04.006>
- European Parliament. (2024). Revision of the energy taxation directive (ETD). <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/spotlight-JD22/file-revision-of-the-energy-taxation-directive>
- Fachverband der Mineralölindustrie. (2024). FVMI: Rückgang bei Diesel und Heizöl setzt sich 2023 fort. <https://www.wko.at/oe/industrie/mineraloelindustrie/rueckgang-bei-diesel-und-heizoel-setzt-sich-2023-fort>
- Fridstrøm, L., & Østli, V. (2021). Direct and cross price elasticities of demand for gasoline, diesel, hybrid and battery electric cars: The case of Norway. European Transport Research Review, 13(1), 3. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00454-2>
- Harding, M. (2014). The Diesel Differential. Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use (OECD Taxation Working Papers 70). <https://www.oecd-ilibrary.org/content/paper/5jz14cd7hk6b-en>

- IHS. (2024). Herbst-Prognose der österreichischen Wirtschaft 2024–2025. Österreichische Wirtschaft fällt in Europa zurück. Institut für Höhere Studien (IHS). https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/2024/Herbstprognose/IHS_Konjunkturprognose_2024_10_Herbst.pdf
- Joshi, A. (2019). Review of Vehicle Engine Efficiency and Emissions. SAE International Journal of Advances and Current Practices in Mobility, 1(2), 734–761. <https://doi.org/10.4271/2019-01-0314>
- Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayr, S., Müller, S., Rimböck, A., Voit, T., Heher, M., & Schanda, R. (2022). Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO). https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-2332/s_2022_klimakontraproduktive_subventionen_69687_.pdf
- Kreppenhofer, I., & Herglotz, H. (2021). EU-Energiebesteuerung wird ökologisiert. <https://www.wko.at/oe/umwelt/10-eu-energiebesteuerung-kreppenhofer-herglotz.pdf>
- Marion, J., & Muehlegger, E. (2018). Tax compliance and fiscal externalities: Evidence from U.S. diesel taxation. Journal of Public Economics, 160, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2018.02.007>
- Nationalrat. (1949). Regierungsvorlage: Bundesgesetz über die Mineralölsteuer. 662 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates. https://www.parlament.gv.at/dokument/VII/662/imfname_338805.pdf
- Parry, I., Heine, D., Li, S., & Lis, E. (2014). How Should Different Countries Tax Fuels to Correct Environmental Externalities? Economics of Energy & Environmental Policy, 3(2). <https://doi.org/10.5547/2160-5890.3.2.ipar>
- Puwein, W. (2009). Preise und Preiselastizitäten im Verkehr. <https://www.wifo.ac.at/publication/113217/>
- Sedlacek, N., Steinacher, I., & Helm, J. (2021). Auswirkungen der Aufhebung des Dieselpflichts auf die PendlerInnen in Tirol. https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/Studie_Auswirkungen_der_Aufhebung_des_Dieselpflichts_auf_die_PendlerInnen_FINAL.pdf
- Statista. (2024). Anzahl der Pkw mit Dieselmotor in Österreich von 1960 bis 2023. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1103718/umfrage/pkw-mit-dieselmotor-in-oesterreich/>
- Statista. (2024). Durchschnittliche CO₂-Emissionen neu zugelassener Pkw nach Kraftstoffart in Österreich von 2000 bis 2023. [https://de.statista.com/statistik/daten/studie/718108/umfrage/durchschnittliche-CO₂-emissionen-neu-zugelassener-pkw-nach-kraftstoffart-in-oesterreich/#:~:text=Die%20durchschnittlich%20ausgesto%3%9Fenen%20CO-%E2%82%82%2DEmissionen,%2C%20auf%20146%20g%2Fkm.](https://de.statista.com/statistik/daten/studie/718108/umfrage/durchschnittliche-CO2-emissionen-neu-zugelassener-pkw-nach-kraftstoffart-in-oesterreich/#:~:text=Die%20durchschnittlich%20ausgesto%3%9Fenen%20CO-%E2%82%82%2DEmissionen,%2C%20auf%20146%20g%2Fkm.)



Statistik Austria. (2024). Pkw-Bestand 2023 geringfügig gestiegen. <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2024/02/20240222KfzBestand2023.pdf>

Tax Foundation Europe. (2024). Diesel and Gas Taxes in Europe, 2024. <https://taxfoundation.org/data/all/eu/gas-taxes-in-europe-2024/>

Transport & Environment. (2024). National climate targets off track: Six years left to course correct and avoid penalties. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/National_climate_target_off_track_07_2024_2024-07-10-173954_jdsa.pdf

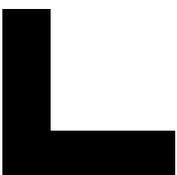
UBA. (2024a). Klimaschutzbericht 2024. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0913.pdf>

UBA. (2024b). MABNAHMENBERICHT FÜR EINE SOZIAL- UND KLIMAVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSWENDE. Sachstand Mobilität 2024. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0928.pdf>

VCÖ. (2018). VCÖ: Dieserverbrauch in Österreich seit 1990 fast vervierfacht. <https://vcoe.at/news/details/dieserverbrauch>

VCÖ. (2020). Erstmals in Österreich ging im Vorjahr der Bestand der Diesel-Pkw zurück. <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/erstmals-in-oesterreich-ging-im-vorjahr-der-bestand-der-diesel-pkw-zurueck>

WIFO. (2024). Rezession in Österreich hält sich hartnäckig. Prognose für 2024 und 2025. Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO). https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-2342/kp_2024_03.pdf



Klimaschädliche Subventionen in Österreich



	Volumen (Mio. €)		Volumen (%)		nationale Abänderungs-kompetenz	Kategorie
	mind. 4.065	max. 5.675	mind. 100 %	max. 100 %		
Verkehr	2.492	4026	61 %	71 %		
Kraftfahrzeuge	1.835	3.170	45 %	56 %		
Mineralölsteuervergünstigung für Diesel (Dieselprivileg)	540	1.100	13 %	19 %	x	Steuerbegünstigung
Steuerbefreiungen KFZ-Gesetz, motorbezogene Versicherungssteuer und NoVA	123	123	3 %	2 %	x	Steuerbefreiung
Derzeitige Ausgestaltung der Pendlerförderung	510	510	13 %	9 %	x	Steuerbegünstigung, direkte Förderung
Pauschale Besteuerung von Dienstwagen (Dienstwagenprivileg) und Abstellplätzen	500	500	12 %	9 %	x	Steuerbegünstigung
Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen	162	937	4 %	17 %	x	Regulatorische Verpflichtung
Vorsteuerabzug von "Fiskal-Lkw"	-	-	-	-		Steuerbegünstigung
Ausnahme des besonderen AfA-Satzes - betriebliche Pkw und Fahrschulautos	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Kfz-Aufwendungen im Dienstverhältnis – Fahrtkostenvergütungen, Kilometergelder	-	-	-	-	x	Direkte Förderung
Klimakontraproduktive Anreize im Kontext von Gemeindesteuern	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Andere Verkehrsträger	657	856	16 %	15 %		
Mineralölsteuerbefreiung Binnenschifffahrt	22	22	1 %	0 %		Steuerbefreiung
Mineralölsteuerbefreiung Luftfahrtbetriebsstoff für gewerbliche Luftfahrt	408	408	10 %	7 %		Steuerbefreiung
Mehrwertsteuerbefreiung grenzüberschreitender Flüge	227	426	6 %	8 %		Steuerbefreiung
Derzeitige Ausgestaltung der Flugabgabe	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Energieerzeugung und -verwendung	1.545	1.621	38 %	29 %		
Herstellerprivileg	678	678	17 %	12 %		Steuerbefreiung
Energiesteuerbefreiung bei nichtenergetischer Verwendung fossiler Energieträger	213	213	5 %	4 %		Steuerbefreiung
Energieabgabenvergütung	407	407	10 %	7 %	x	Direkte Förderung
Kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten (EHS)	245	321	6 %	6 %		Steuerbefreiung
Ausgaben der öffentl. Hand für Energieforschung (fossile Energie & Verkehr)	2	2	0 %	0 %	x	Direkte Förderung
Steuererleichterung für Heizöl	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Landwirtschaft	28	28	1 %	0 %		
Aktuelle Förderungen der Landwirtschaft mit potentiell schädli. Klimawirkung	28	28	1 %	0 %	x	Regulatorischer Anreiz
Reduzierte Umsatzsteuer auf tierische Produkte	-	-	-	-	x	Steuerbegünstigung
Steuerliche Bevorzugung von Treibstoffen auf pflanzlicher Basis	-	-	-	-	x	Steuerbefreiung

Anmerkung: „Volumen“ bezieht sich auf die Summe von steuerlichen Mindereinnahmen, tatsächlichen Ausgaben, sowie volkswirtschaftlichen Kosten nach Kletzan-Slamanig et al. (2022).

Quelle: Kletzan-Slamanig et al. (2022)

Autorin

Johanna Roniger

Zitierhinweis:

Roniger, J. [KON]KRET #2: So geht die Abschaffung des Dieselprotektionismus.

In: KONTEXT – Institut für Klimafragen.

**Kontaktinformationen:**

Liechtensteinstraße 55/8
1090 Wien

Homepage: <https://kontext-institut.at>

Email: info@kontext-institut.at