



Elisabeth Christen, Bettina Meinhart, Gerhard Streicher, Franz Sinabell

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

bettina.meinhart@wifo.ac.at

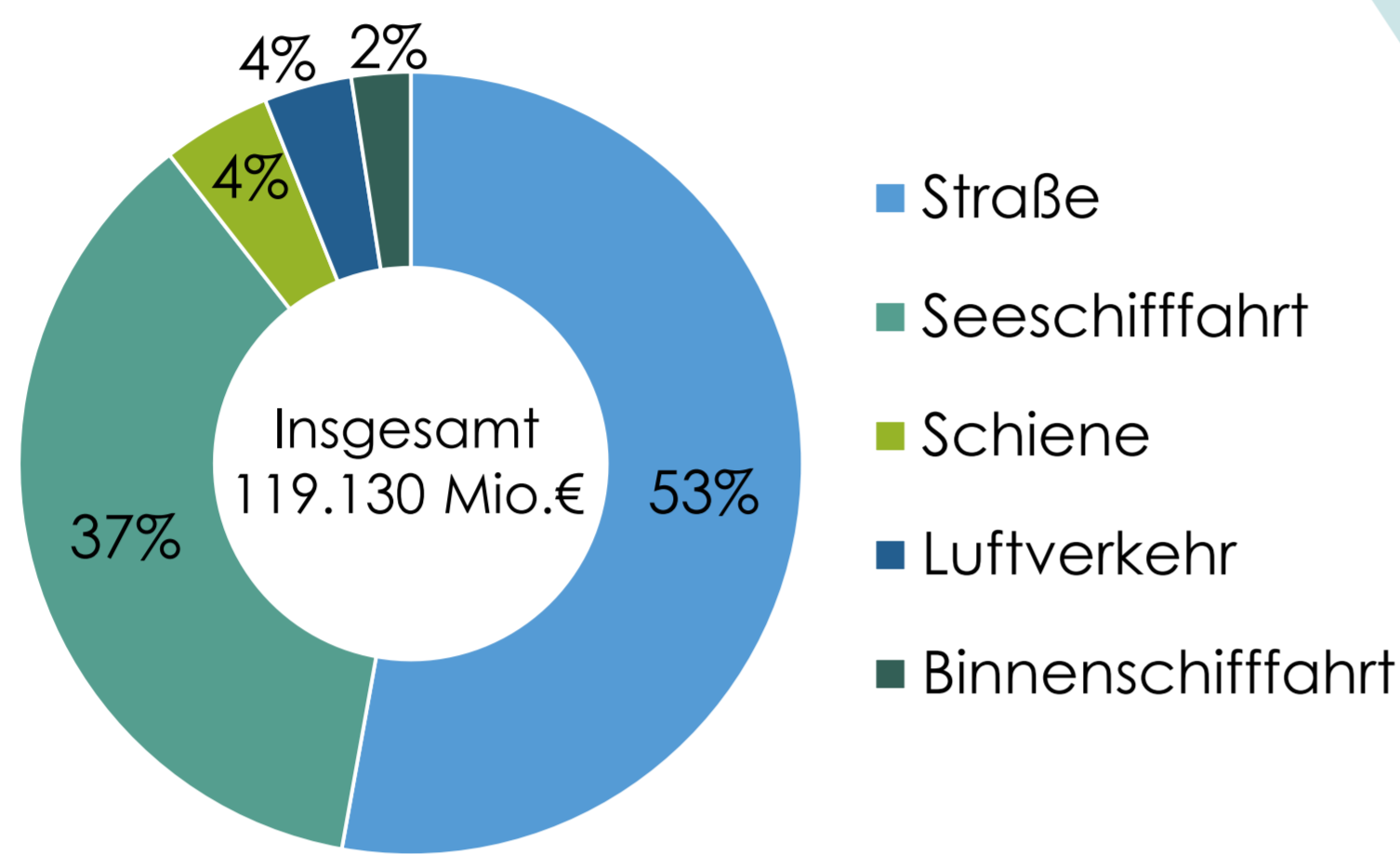
MOTIVATION

Der internationale Verkehr ist mit Belastungen für die Gesellschaft und die Umwelt verbunden.

Das Problem dabei ist, dass nicht alle Kosten für diese Auswirkungen von den Verursachern getragen, sondern zum Großteil auf die Gesellschaft abgewälzt werden. Somit spiegeln sich die Kosten nicht vollständig in den Marktpreisen wider.

➔ Dies führt zu **negativen externen Effekten**.

Anteil der Verkehrsträger an den gesamten externen Kosten des Güterverkehrs für die EU



Q: WIFO-Berechnungen auf Basis der Daten von van Essen et al. (2019A) für das Jahr 2016. Externe Kosten der Straße beziehen sich auf Lkw > 3,5 t.

ZIELE

- Bewertung des Umfangs und der Bedeutung der externen Effekte des Güterverkehrs.
- Analyse der wirtschaftlichen Folgen einer allfälligen Internalisierung.

➔ Ansatzpunkte liefern zur Herstellung der Transportkostenwahrheit im internationalen Handel

Wenn die tatsächlichen Kosten höher sind als die Kosten auf dem Markt, hat dies weitreichende Folgen:

Falsche Preissignale für bestimmte Waren können die Nachfrage nach vorteilhafteren Gütern senken.

Ineffiziente Ressourcenallokation führt zu Wohlfahrtsverlusten und Wettbewerbsverzerrungen.

➔ Viele Güter werden über zu große Entfernungen transportiert.

I. Literaturrecherche:

Liefert einen Überblick über den Stand der ökonomischen Diskussion zu externen Kosten im Güterverkehr. Dabei ist eine Unterscheidung nach Art der externen Effekte (Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm, Unfälle, Naturverbrauch, vor- und nachgelagerte Prozesse) und nach Verkehrsträgern erforderlich.



METHODEN

II. Datenanalyse:

Dient der Quantifizierung der externen Kosten in der EU, die noch nicht internalisiert sind. Zu den Internalisierungsmaßnahmen zählen z.B.: Verbote (Frachtverkehr am Wochenende) bzw. Gebote über bestimmte Technologien (Katalysatoren), Abgaben auf Fahrzeuge und Kraftstoffe.

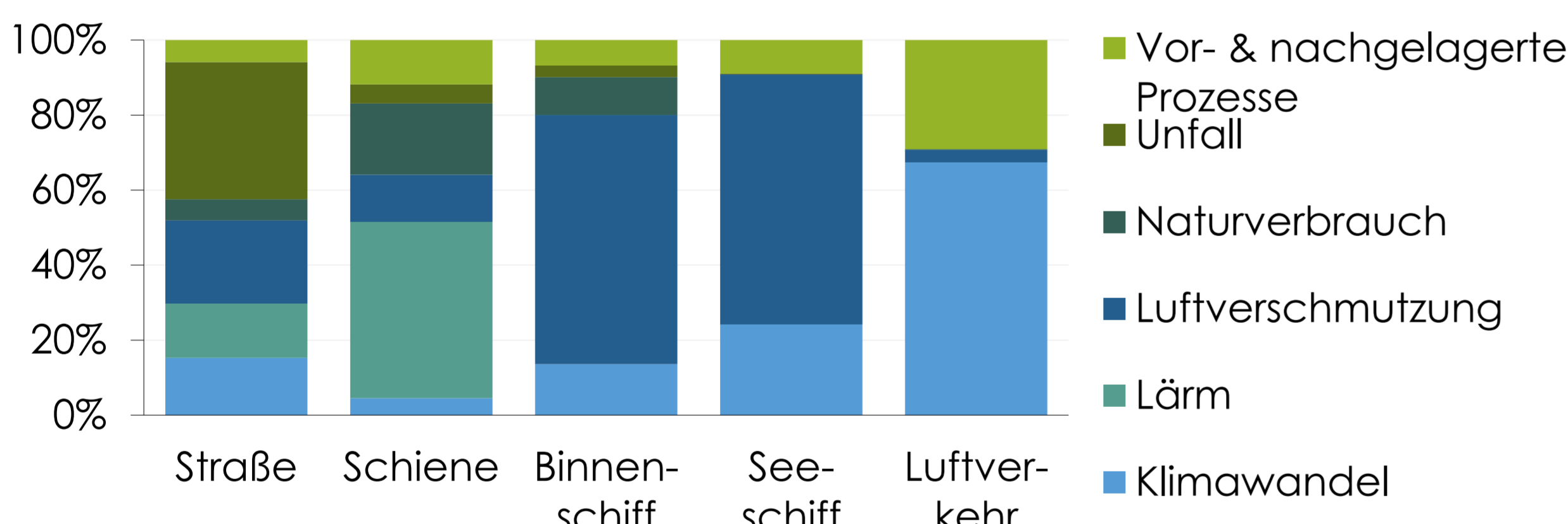
III. Quantitative Analyse mit Input-Output Modell:

Ermöglicht zwei Szenarien einer Internalisierung der externen Kosten von Extra-EU Handelsaktivitäten zu untersuchen,

- eine EU-weite Internalisierung,
- eine unilaterale Intervention Österreichs,

indem die in der ökonomischen Literatur erfassten nicht internalisierten externen Kosten als Aufschlag auf die Preise international gehandelter Güter verwendet werden.

Anteil der Kostenkategorien an den Gesamtkosten je Verkehrsträger für die EU



Q: WIFO-Berechnungen auf Basis der Daten von van Essen et al. (2019A) für das Jahr 2016. Externe Kosten der Straße beziehen sich auf Lkw > 3,5 t. Seeschiffsverkehr bezieht sich hier auf 35 ausgewählte Häfen in der EU. Luftverkehr bezieht sich hier auf 33 internationale Flughäfen

Zwischen den einzelnen Transportarten gibt es entscheidende Unterschiede in der Aufteilung der Gesamtkosten nach Art der Externalität.

ERGEBNISSE

Die nicht internalisierten negativen externen Kosten werden auf die Preise der international gehandelten Güter aufgeschlagen (wie bei Import- und Exportzoll).

ADAGIO Modellergebnisse einer EU-weiten Internalisierung

Langfristige Reaktionen	Export- & Importzölle, keine Verwertung	Gesamteffekte Zölle und Verwertung
Nominales BIP	-0,02 %	0,31 %
Reales BIP	-0,20 %	0,06 %
Beschäftigung ¹⁾	-0,10 %	0,18 %
Konsumentenpreisindex	0,26 %	0,32 %
Exporte	-0,23 %	-0,10 %
Importe	-0,27 %	-0,06 %
Netto-Exporte im Verhältnis zu Exporten	0,04 %	-0,04 %

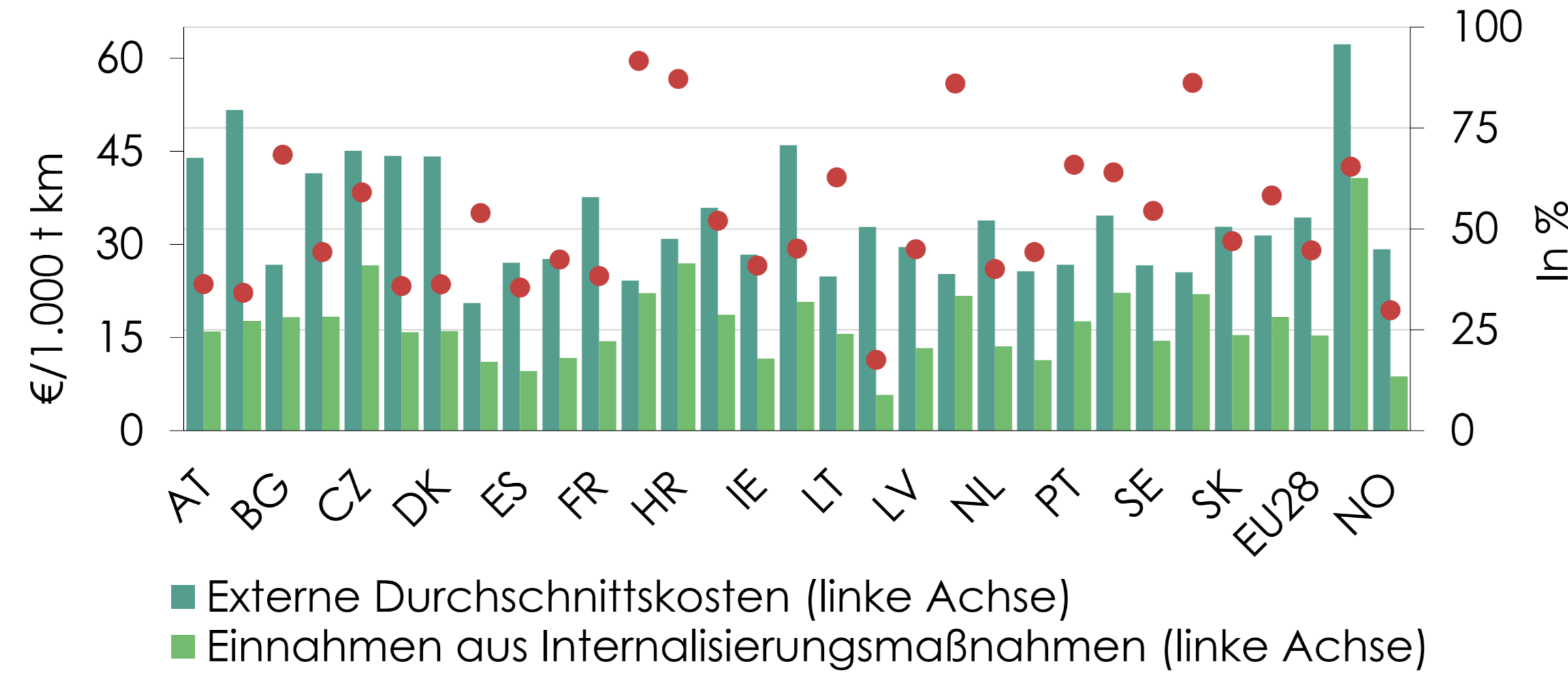
Q: WIFO-Berechnungen.

Eine EU-weite Internalisierung bringt neben umweltpolitischen auch ökonomische Impulse, sofern Einnahmen als defizitneutrale Staatsausgaben in den Wirtschaftskreislauf zurückfließen. Leichte positive Steigerung des realen BIP und der Beschäftigung in der EU sind zu erwarten.

Der Grad der Internalisierung negativer externer Effekte des Warentransports ist in der EU sehr niedrig.

➔ Weitere Maßnahmen sind nötig

Kostendeckungsgrad des Straßengüterverkehrs für einzelne Länder



Q: van Essen et al. (2019B, 2019C) WIFO-Berechnungen für das Jahr 2016.

DISKUSSION

Der Einsatz handelspolitischer Instrumente mit dem Ziel des Umwelt- oder Naturschutzes ist derzeit auf wenige Anwendungsbereiche beschränkt (z.B. Verbot des Handels mit gefährdeten Tierarten oder ozonschichtzerstörenden Stoffen). Handlungsoptionen für eine Transportkostenwahrheit erfordern europäische und globale Initiativen, die durch nationale Maßnahmen ergänzt werden müssen.

Christen, E., Meinhart, B., Sinabell, F. & Streicher, G. (2021). Transportkostenwahrheit im internationalen Handel. *FIW Research Reports*, 03.*

Christen, E., Meinhart, B., Sinabell, F., & Streicher, G. (2021). External Costs of Freight Transport-Relevance and Implications of Internalization at the European Level. *SUERF Policy Brief*, 221.

* Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort.

Literatur:

- van Essen, H., van Wijngaarden, L., Schrotten, A., Sutter, D., Bieler, C., Maffii, S., Brambilla, M., Fiorello, D., Fermi, F., Parolin, R., Handbook on the External Costs of Transport, 2019A.
- van Essen, H., van Wijngaarden, L., Schrotten, A., Sutter, D., Schmidt, M., Brambilla, M., Maffii, S., El Beyrouly, K., Morgan-Price, S., Andrew, E., State of play of Internalisation in the European Transport Sector, European Union, 2019B.
- van Essen, H., van Wijngaarden, L., Schrotten, A., Sutter, D., Bieler, C., Brambilla, M., Maffii, S., El Beyrouly, K., Morgan-Price, S., Andrew, E., State of Play of Internalisation in the European Transport Sector. Annexes A-C, Delft, CE Delft, Mai, 2019C.