

Volkswirtschaftliche Effekte des Erneuerbare Energien Gesetzes – Verkehr (EEG-V) in Österreich

Team Economica

20.10.2026

Annahmen & Parameter

Pkw – Drei Neuzulassungsszenarien

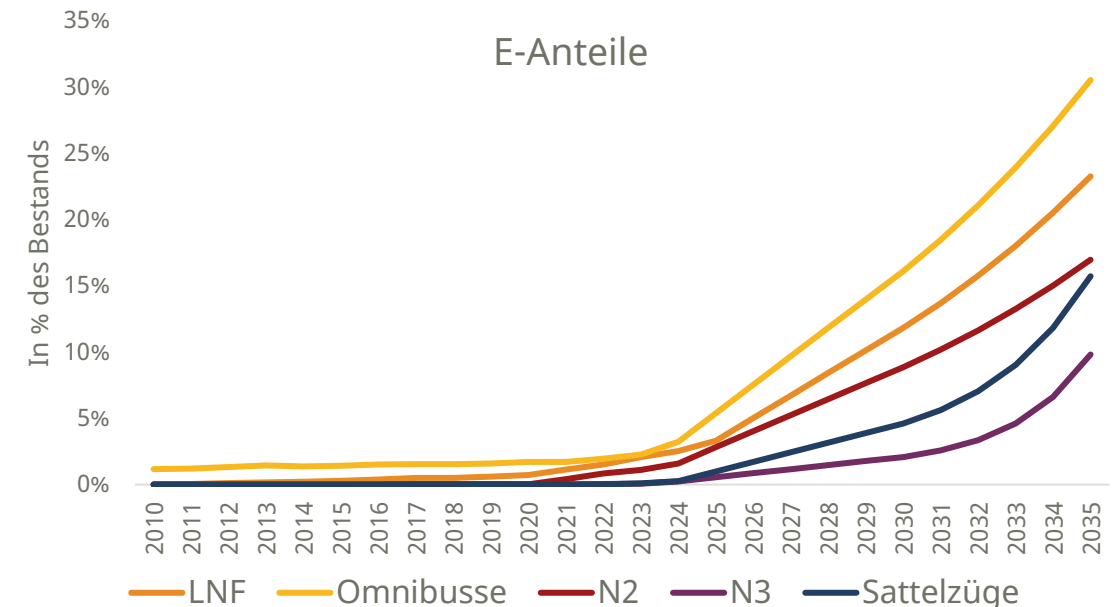
- Konstanter Motorisierungsgrad (Stand 2025)
- Bestand wächst mit Bevölkerungswachstum
- Fortschreibung der $\emptyset$ Abmelderate (2012-2025)

→ **Gesamtneuzulassungen und -bestand sind in allen drei Szenarien ident**

- Basisszenario
 - Trendfortschreibung der Neuzulassungsentwicklung je Antriebskategorie
- Zwei E-Mobilitätsszenarien (*light & boost*)
 - Unterstellte Verhaltensänderungen führen zu schnellerem E-Mobilitätshochlauf
- Studienergebnisse beruhen auf „E-Mobilität *light*“

Nutzfahrzeuge

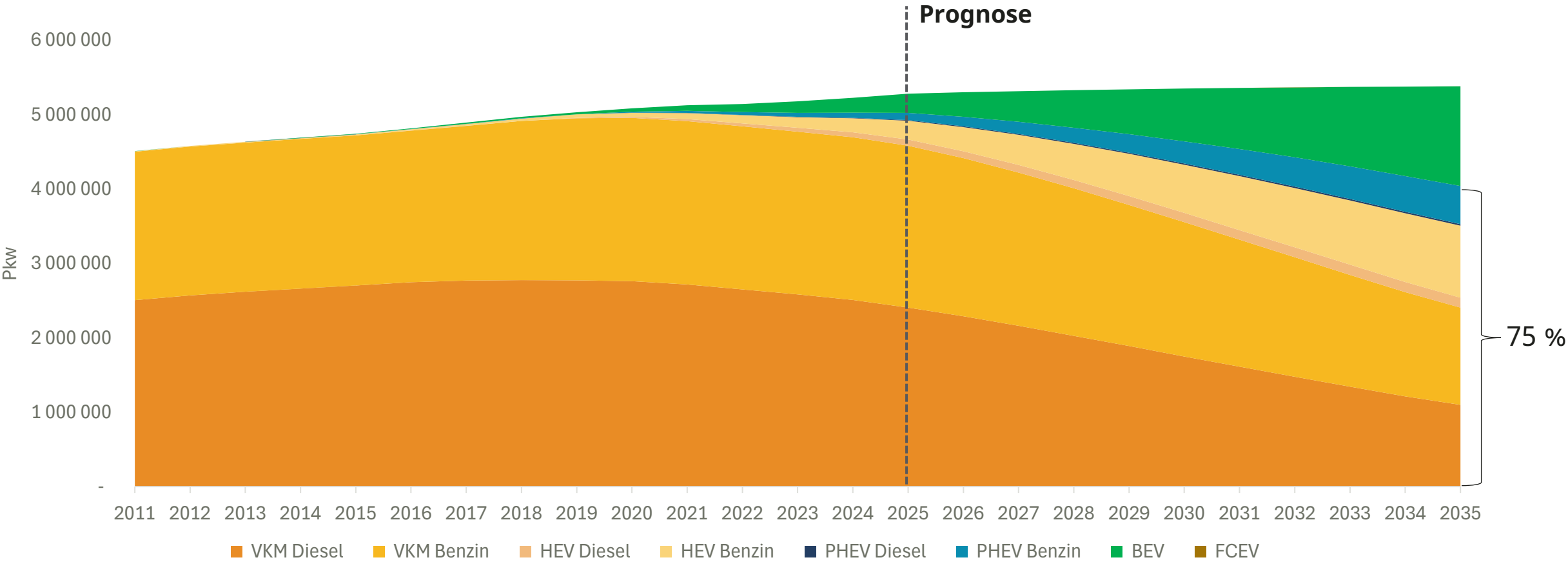
- Fortschreibung der Bestandsentwicklungen je Größenklasse
- E-Mobilität nimmt gegenwärtig an Fahrt auf



Pkw-Bestand

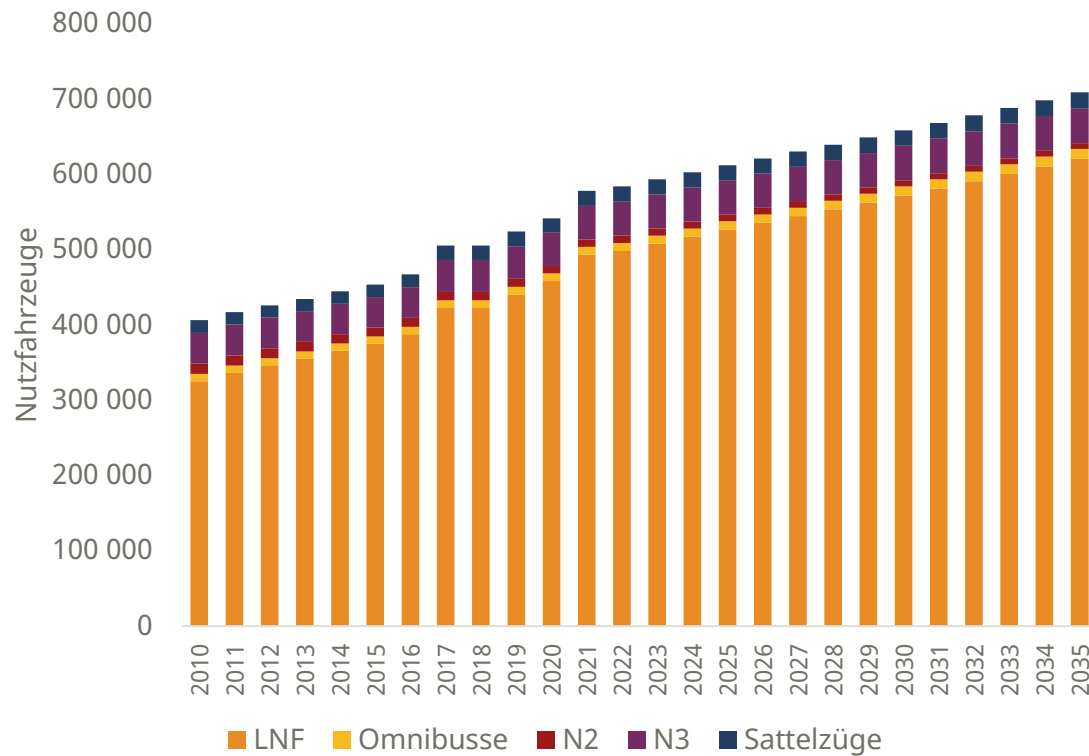


E-Mobility light

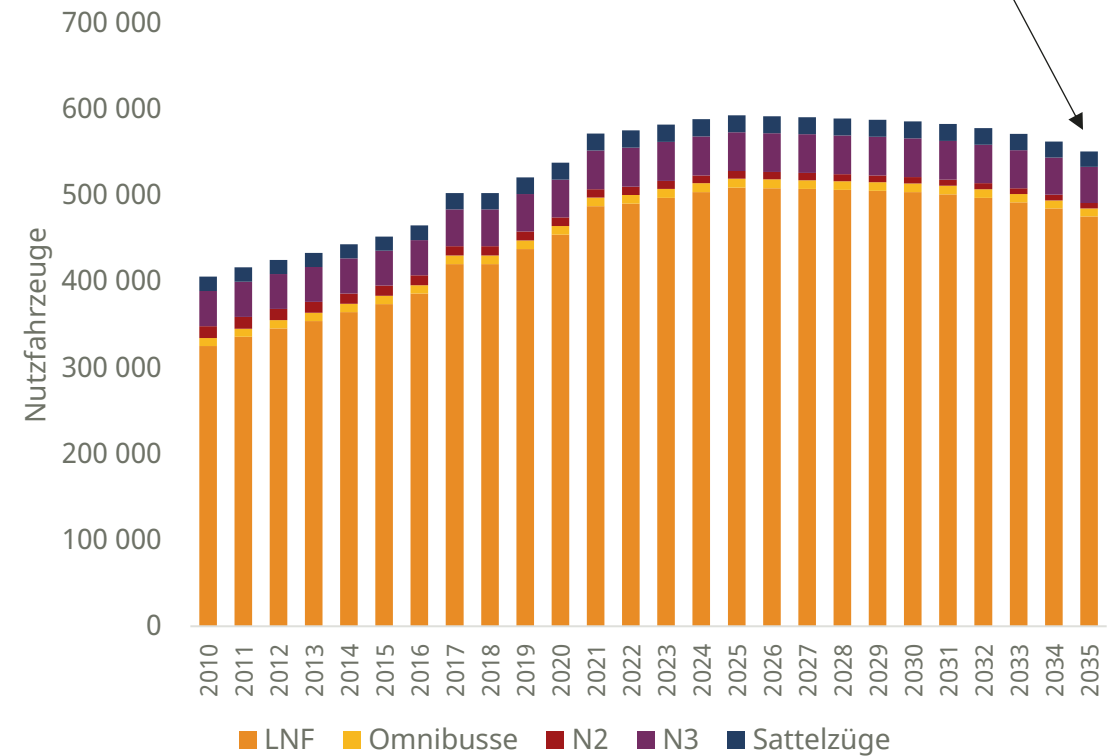


Fahrzeugbestand Nutzfahrzeuge

Gesamtbestand



... abzüglich Elektro



78 % des
Gesamtbestands

RED III und EEG-V

Gegenüberstellung

Maßnahme	Zielart	Zielgröße (Verkehrssektor)	Subziel Biokraftstoffe und RFNBO*
RED III - THG	Senkung der Treibhausgasemissionen	Mind. -14,5 % THG-Emissionen (bis 2030)	Mind. 5,5 % (RFNBO 1 %)
RED III - energetisch	Erhöhung des erneuerbaren Anteils am Energiemix	Mind. 29 % (bis 2030)	Mind. 5,5 % (RFNBO 1 %)
EEG-V	Erhöhung des erneuerbaren Anteils am Energiemix	Mind. 65 % (bis 2035)	Mind. 2,75 % (RFNBO 0,5 %) – ab 1.1.2030

*Renewable Fuels of Non Biological Origin (erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs)

Modellierungsparameter



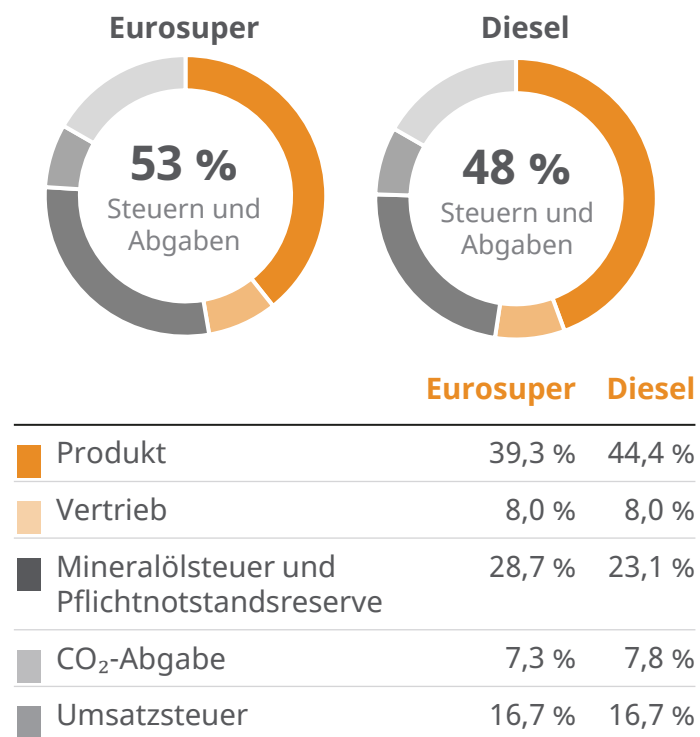
Übersicht der berücksichtigten Parameter

Parameter	Quelle	Info
Bestand	Eigene Prognosen (Economica)	Steigende Elektrifizierung, moderate Dynamik (E-Mobilität <i>light</i>)
Kraftstoffpreise	Unternehmensprognosen (Industrie und Handel)	Schätzung der Preisentwicklungsdynamik für Diesel und Benzin (RED III und EEG-V) anhand der übermittelten Prognosen
Jährliche Kilometerleistung	Umweltbundesamt	Anpassung der Kilometerleistung nach Antriebsart anhand der Preisentwicklung und der geschätzten Elastizität
Kraftstoffverbrauch (je 100 Km)	Umweltbundesamt	Durchschnittlicher Verbrauch nach Antriebsart
Effizienzsteigerung	Eigene Schätzungen	Jährliche Senkung des durchschnittlichen Verbrauchs nach Antriebsart

Preiselemente flüssiger Kraftstoffe

Biocompliance ist Teil der Produktkalkulation

Die Tankstellenpreise werden in der Branche als „Bruttopreise“ bezeichnet



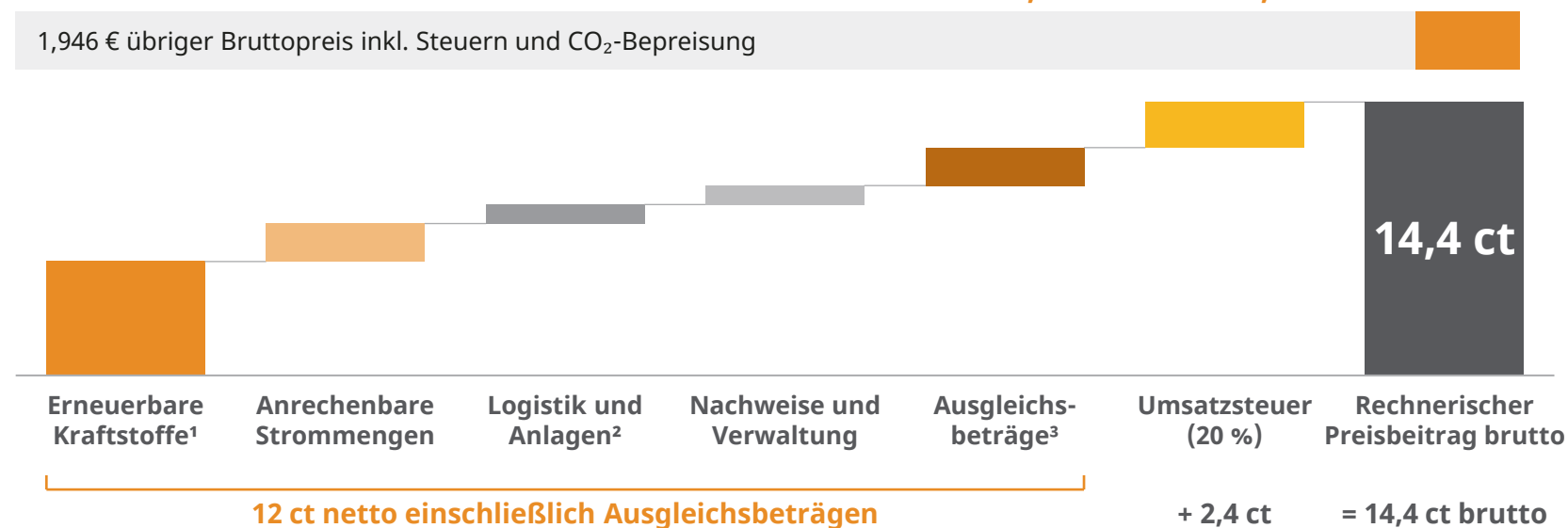
Fiktives Beispiel: Konkrete Unternehmenskalkulationen sind Geschäftsgeheimnisse.
KVO 2012: Fiktive Kostenbausteine, Dieselpreis aus veröffentlichten E-Control-Meldungen.

Diesel: 2,090 €/Liter brutto

Österreichweiter Median vom 07.10.2026 (E-Control), abgerufen am 08.10.2026

1,946 € übriger Bruttopreis inkl. Steuern und CO₂-Bepreisung

14,4 ct brutto = 6,9 % des Preises

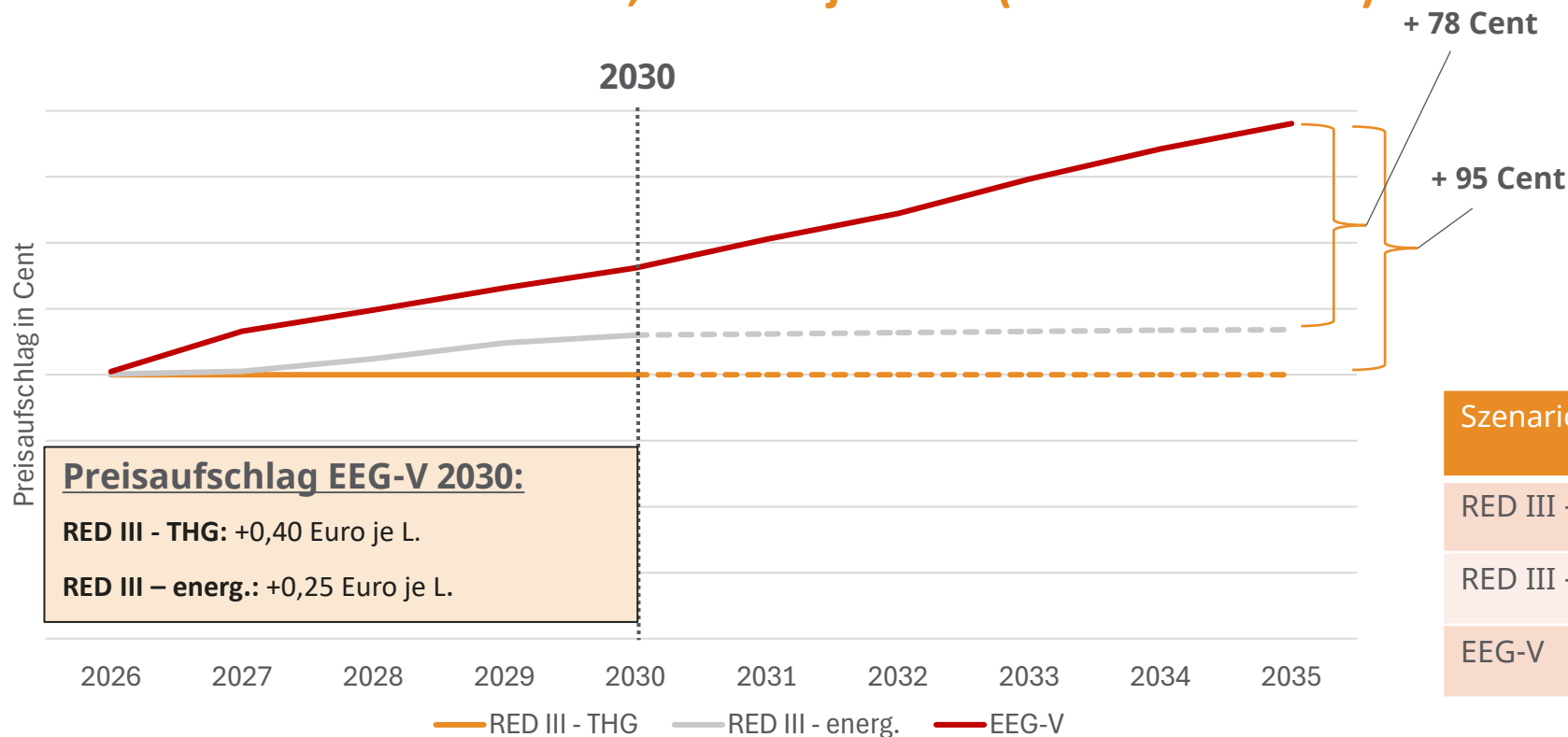


¹ Mehrkosten gegenüber fossilem Ersatz, nach Abgabenerentlastungen. ² Zusätzliche Logistik, Beimischung und anteilige Anlagenkosten.

³ Für verbleibende THG-Zielverfehlung (§ 22 KVO). Modell: vollständige Preisweitergabe, keine Doppelzählung. Keine EEG-V-Prognose.

Kraftstoffpreise - Diesel

Mehrkosten durch EEG-V, in Euro je Liter (Preisbasis 2026)

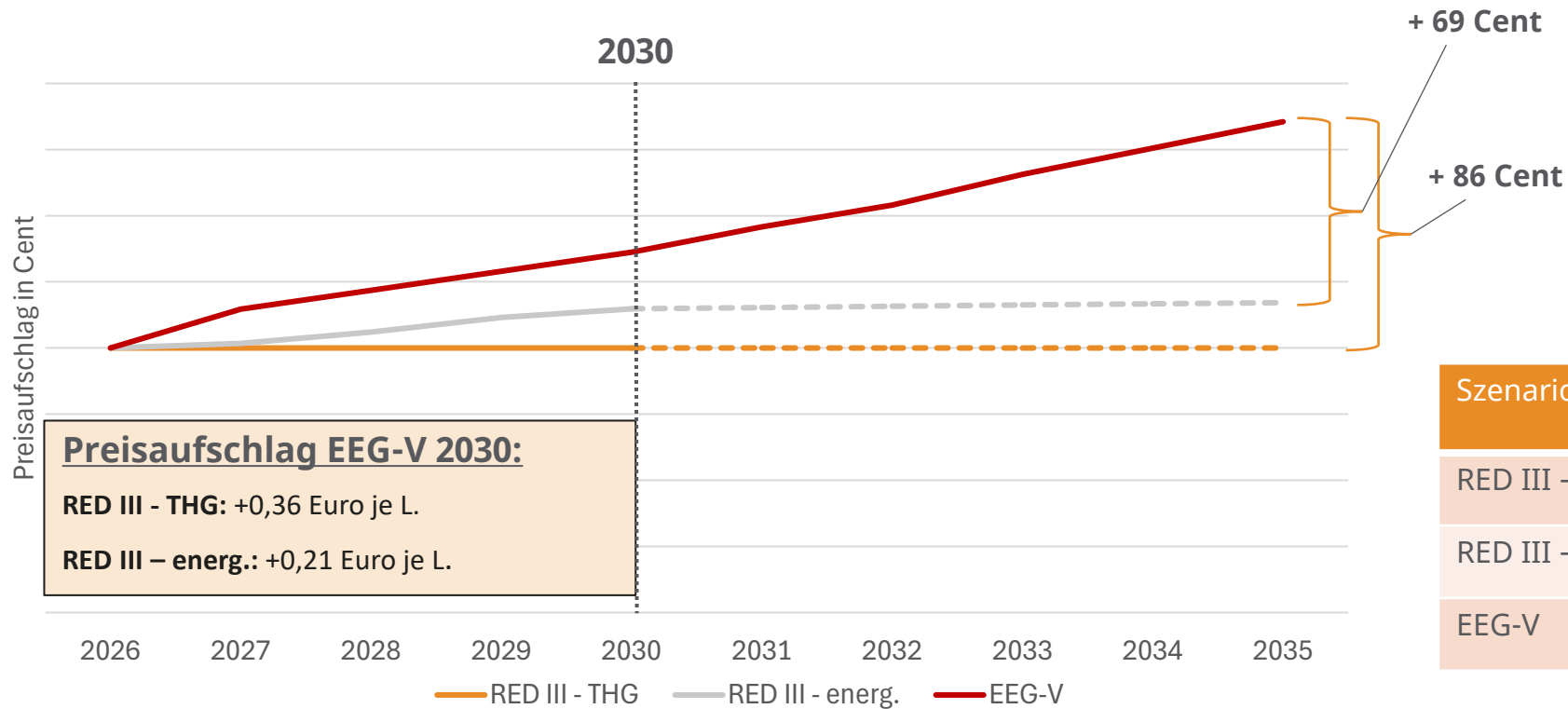


Szenario	Preisänderung 2026-2030	Preisänderung 2026-2035
RED III - THG	+0,26 Euro	+0,31 Euro
RED III - energ.	+0,41 Euro	+0,48 Euro
EEG-V	+0,66 Euro	+1,26 Euro

Anm.: Im Rahmen dieser Analyse wird eine Fortsetzung der RED III nach 2030 angenommen. Etwaige Auswirkungen der RED IV werden hier nicht berücksichtigt.

Kraftstoffpreise - Benzin

Mehrkosten durch EEG-V, in Euro je Liter (Preisbasis 2026)

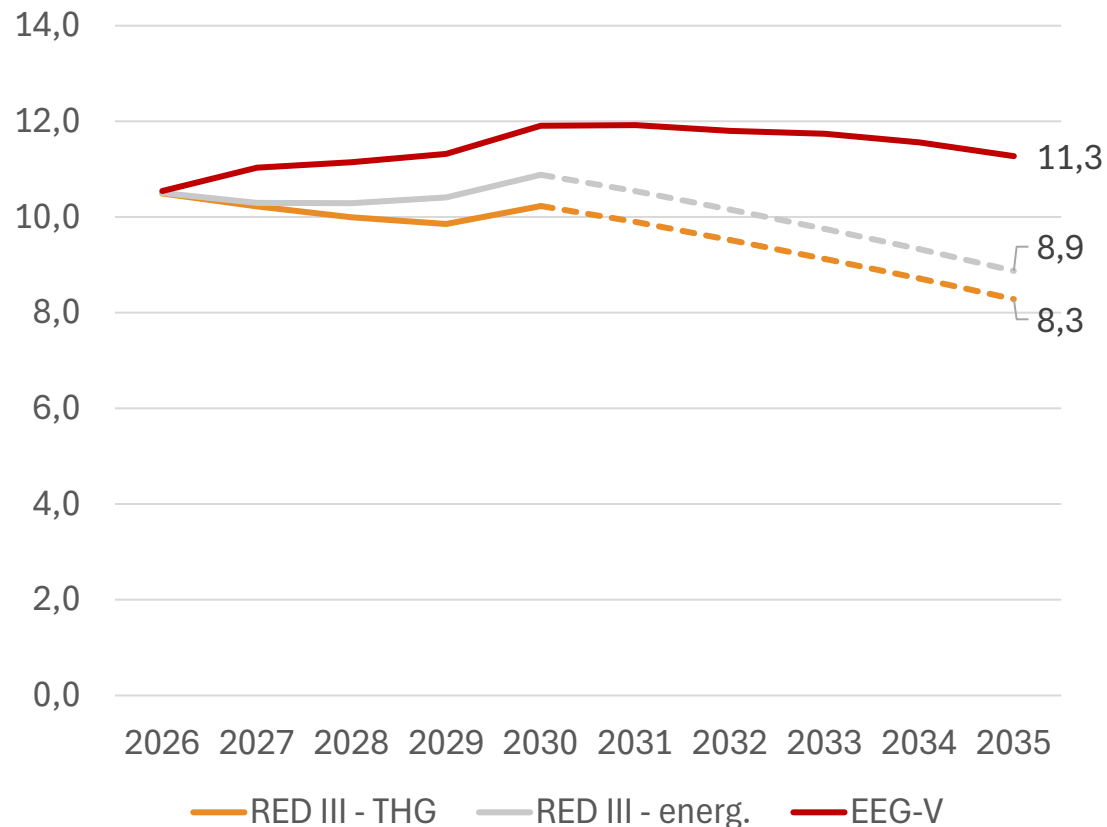


Szenario	Preisänderung 2026-2030	Preisänderung 2026-2035
RED III - THG	+0,20 Euro	+0,25 Euro
RED III - energ.	+0,35 Euro	+0,42 Euro
EEG-V	+0,56 Euro	+1,11 Euro

Anm.: Im Rahmen dieser Analyse wird eine Fortsetzung der RED III nach 2030 angenommen. Etwaige Auswirkungen der RED IV werden hier nicht berücksichtigt.

Jährliche Kraftstoffkosten (Benzin und Diesel)

Gesamtkosten für Benzin und Diesel, in Mrd. Euro



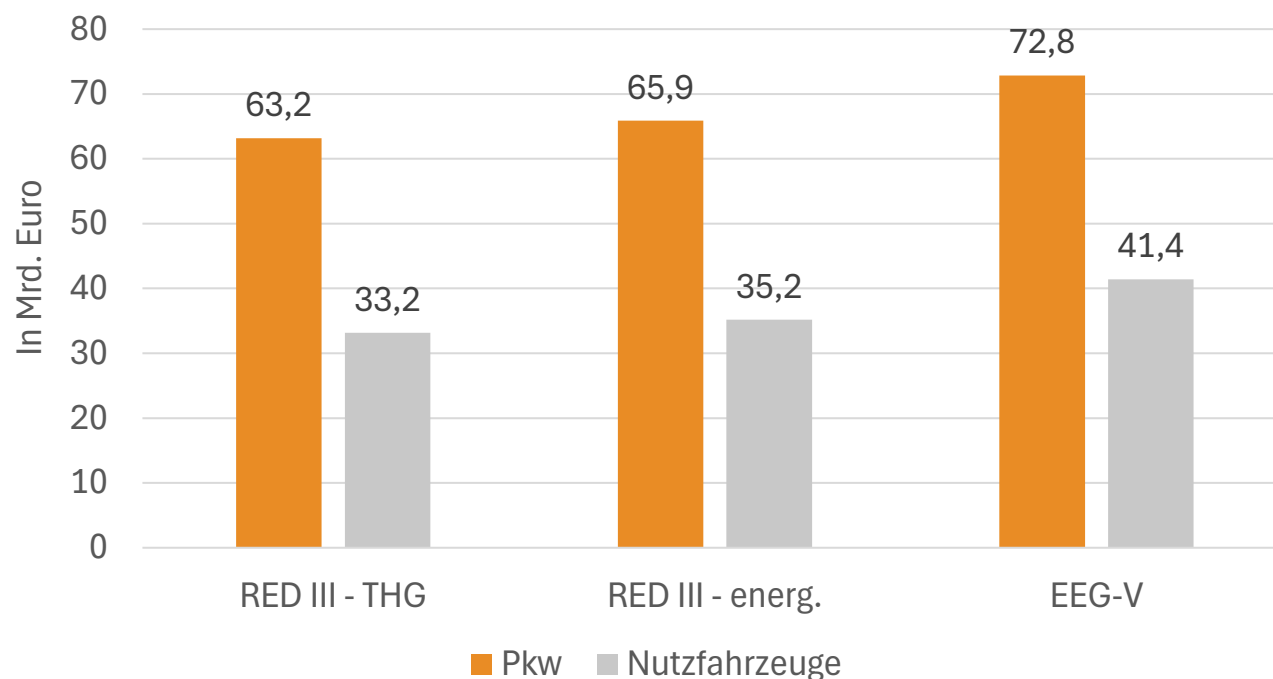
- Im Szenario *EEG-V* ergeben sich im Jahr 2035 Mehrkosten in Höhe von...

... +27,0 % im Vergleich zu *Red III – energetisch*

... +36,1 % im Vergleich zu *Red III – THG*

Gesamte Kraftstoffkosten

Kumulativ, 2026 bis 2035



Durchschnittliche jährliche Mehrkosten im EEG-V-Szenario:

▪ Pkw:

+697 Mio. Euro vs. RED III-energ. (+10,6 %)

+967 Mio. Euro vs. RED III-THG (+15,3 %)

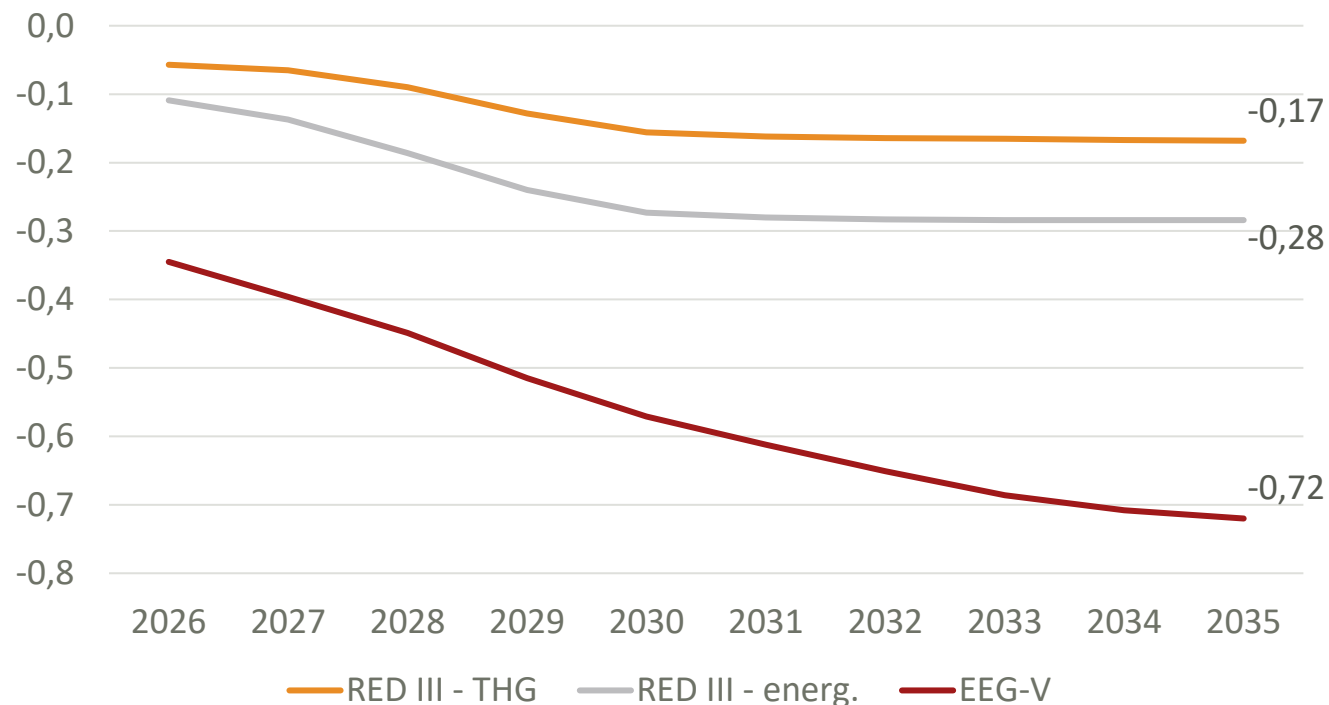
▪ Nutzfahrzeuge:

+625 Mio. Euro vs. RED III-energ. (+17,8 %)

+825 Mio. Euro vs. RED III-THG (+24,9 %)

Privater Konsum

Gesamteffekt % vom Referenzpfad



	ggü. RED III (THG)	ggü. RED III (energ.)
2026	-0,29 %	-0,24 %
2030	-0,42 %	-0,30 %
2035	-0,55 %	-0,44 %

- Der **Konsum sinkt in allen Szenarien**: die höheren Kraftstoffpreise verringern die Kaufkraft des verfügbaren Einkommens.
- Die **Rangfolge folgt dem Preisanstieg**: EEG-V mit dem stärksten Anstieg zeigt den größten Rückgang (-0,72 %), RED III THG den geringsten (-0,17 %).

Volkswirtschaftliche Effekte



- Die **Haushalte tragen den Großteil der Belastung**: Bei EEG-V liegen der Konsum 2035 um 0,72 % und die Reallöhne um 0,56 % unter dem Referenzpfad.
- Die **Rangfolge folgt durchgehend dem Preisanstieg**: EEG-V am stärksten, RED III THG am schwächsten.
- Das **BIP sinkt bei EEG-V bis 2035 um 0,30 %**; anfangs stützen vorgezogene Investitionen, danach überwiegt der Konsumrückgang.
- Gemessen am **Einkommen ist die Belastung regressiv**: Absolut zahlt Q5 rund viermal so viel wie Q1, gemessen am Bruttoeinkommen jedoch weniger (0,52 % gegenüber 0,93 %).
- Die **Unternehmen zahlen unter EEG-V im Jahr 2035 rund 2,2 Mrd. EUR pro Jahr mehr** für Kraftstoff, etwa das Vierfache von RED III (THG). Ihre gesamten Treibstoffkosten liegen derzeit bei rund 3,9 Mrd. EUR pro Jahr.
- Der **Fiskus hat keine wesentlichen Vorteile**: An den Biokraftstoffkosten ist er nur über die Umsatzsteuer beteiligt, und geringere Lohnsteuer und Umsatzsteuer auf den übrigen Konsum zehren einen Teil der Mehreinnahmen auf (2035 bei EEG-V +0,03 % des BIP gegenüber +0,04 % bei RED III-THG).



Team Economica
office@economica.eu