

**Russisches Öl: Auswirkungen
der EU-Sanktionen auf Österreich.**
Embargo oder Importzölle?

Josef Baumgartner
Elisabeth Christen
Gabriel Felbermayr

Russisches Öl: Auswirkungen der EU-Sanktionen auf Österreich. Embargo oder Importzölle?

Josef Baumgartner, Elisabeth Christen, Gabriel Felbermayr

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Wissenschaftliche Assistenz: Ursula Glauninger, Irene Langer

WIFO Research Briefs 14/2022

Mai 2022

Inhalt

Dieser Beitrag diskutiert die ökonomischen Auswirkungen einer Ausweitung der EU-Sanktionen auf Importe von Rohöl und verarbeiteten Mineralölprodukten aus Russland. Diese Sanktionen könnten in Form eines Öl-Embargos oder weniger restriktiv und dadurch mit unmittelbar weniger negativen Folgeeffekten für die Wirtschaft in der EU als Importzölle auferlegt werden. Russland ist (noch) ein bedeutender Lieferant von Erdöl und Erdölprodukten. Innerhalb der EU ist die Importabhängigkeit von russischen Öllieferungen sehr heterogen. Für Österreich ist Kasachstan das wichtigste Herkunftsland von Rohöl. Im Falle von russischen Gegenmaßnahmen sind EU-Ölimporte aus anderen GUS-Ländern gefährdet. Kurzfristig kommen vor allem die OPEC-Länder als alternative Lieferquelle in Betracht. Verarbeitete Mineralölprodukte, wie Benzin und Diesel, werden in Österreich fast ausschließlich aus anderen EU-Ländern – vor allem Deutschland – bezogen und nicht direkt aus Russland importiert. Allerdings besteht dadurch eine hohe indirekte Abhängigkeit. Eine Verknappung und in der Folge Verteuerung von Treibstoffen hätten negative Auswirkungen auf die Güter- und Personenbeförderung. Importzölle dürften im Vergleich zu einem Öl-Embargo mehrere Vorteile aufweisen. Durch eine graduelle Erhöhung verläuft die Anpassung der heimischen Wirtschaft über Preiseffekte besser als über eine unmittelbare Mengenreduktion. Zudem kann das Instrument flexibel und strategisch auf die wirtschaftliche und politische Dynamik des Konfliktes abgestimmt werden und führt in der EU neben höheren Preisen auch zu Zolleinnahmen. Als Folge eines Embargos oder einer Einführung eines äquivalenten Importzolles lassen Simulationsergebnisse für Österreich kurzfristig einen Anstieg der Inflationsrate um 0,5 bis 0,75 Prozentpunkte und eine Absenkung der Wirtschaftsleistung um 0,3% erwarten.

E-Mail: josef.baumgartner@wifo.ac.at, elisabeth.christen@wifo.ac.at, gabriel.felbermayr@wifo.ac.at

2022/2/RB/0

© 2022 Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Medieninhaber (Verleger), Hersteller: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

1030 Wien, Arsenal, Objekt 20 | Tel. (43 1) 798 26 01-0 | <https://www.wifo.ac.at>

Verlags- und Herstellungsort: Wien

Kostenloser Download: <https://www.wifo.ac.at/wwa/pubid/69660>

Russisches Öl: Auswirkungen der EU-Sanktionen auf Österreich

Embargo oder Importzölle?

Josef Baumgartner, Elisabeth Christen, Gabriel Felbermayr

Executive Summary	1
1. Energieabhängigkeit der EU von Russland	3
2. Österreich: Importabhängigkeit von Russland – Erdöl und verarbeitete Mineralölprodukte	6
3. Zur Einschätzung der Auswirkung eines Öl-Embargos	9
4. Rohölpreisentwicklung	10
5. Diskussion von Importzöllen auf Erdöl und Erdölprodukte im Vergleich zu einem Öl-Embargo	11
5.1 Vorläufige Simulationsergebnisse mit dem Kiel Institute Trade Evaluation Modell	14
6. Fazit	17
7. Literatur	18

Executive Summary

In diesem WIFO Research Brief geben wir eine kurze Einschätzung zu den ökonomischen Auswirkungen einer Ausweitung der EU-Sanktionen auf Importe von Rohöl und verarbeiteten Mineralölprodukten aus Russland. Diese Sanktionen könnten in Form eines Öl-Embargos oder weniger restriktiv und dadurch mit unmittelbar weniger negativen Folgeeffekten für die EU als Importzölle auferlegt werden. Diese im jüngsten Sanktionspaket der EU angedachten Maßnahmen sind in ihrer Wirkungsweise sehr unterschiedlich, wobei insbesondere die kurzfristigen Reaktionen auf den Ölpreis, die Importmengen und die damit für Russland verbundenen wichtigen Deviseneinnahmen von zentraler Bedeutung sind. Zusätzlich sollte auch mitbedacht werden, welche Gegenreaktion Russland in der Folge ergreifen könnte, und welche Folgen das für die EU-Wirtschaft und Österreich mit sich bringen würde.

Die zentralen Befunde im Überblick:

- Russland ist weltweit ein bedeutender Lieferant von Erdöl, Erdölprodukten und Erdgas sowie von anderen Rohstoffen. Im Jahr 2021 gingen 50% der russischen Ölexporte und 75% der russischen Erdgasexporte nach OECD-Europa, wobei ein Großteil dieser Energielieferungen über Pipelines transportiert wird. Da alternative Transportmöglichkeiten fehlen, kann über Pipelines nach Europa geliefertes russisches Rohöl mittelfristig nur zu einem geringen Teil auf andere Handelspartner umgeleitet werden.
- Bisher mit Öltankern in die EU geliefertes Rohöl kann Russland relativ rasch – mit höheren Transportkosten und vermutlich mit Preisabschlägen – auf anderen Zielmärkten (China, Indien, Indonesien) absetzen.
- Über Sekundärsanktionen auf europäische Reedereien und Hochseecargo-Versicherungen könnte (zumindest bis dafür Alternativen gefunden werden) auch dieses Angebot eingeschränkt werden.
- Innerhalb der EU ist die Importabhängigkeit von russischen Öllieferungen – ähnlich wie bei den Erdgaslieferungen – sehr heterogen. Vor allem geographisch nahe Länder, wie Litauen (83%), Finnland (80%) und die Slowakei (74%), weisen eine hohe Abhängigkeit von russischem Erdöl auf.
- Für Österreich ist Kasachstan mit einem Anteil von 40% das wichtigste Importland von Erdöl, gefolgt von Libyen und dem Irak, die zusammen rund 80% der heimischen Ölimporte abdecken. Insgesamt kommen ca. 48% der österreichischen Öllieferungen aus den GUS-Ländern, die im Falle von russischen Gegenmaßnahmen möglicherweise wegfallen könnten. Potenziell könnten diese aber durch eine Ausweitung der Erdölimporte aus den OPEC-Ländern (decken derzeit 45% der österreichischen Erdölimporte) – zu deutlich höheren Preisen – kompensiert werden.
- Verarbeitete Mineralölprodukte, wie Benzin und Diesel, werden in Österreich fast ausschließlich aus anderen EU-Ländern bezogen und nicht direkt aus Russland importiert. So werden rund 60% der heimischen Dieselimporte aus Deutschland bezogen. Da Russland allerdings einen bedeutenden Lieferanten von Dieselkraftstoff für die EU darstellt, besteht für Österreich vor allem bei diesem eine hohe indirekte Abhängigkeit über die Importe Österreichs aus Deutschland. Eine Verknappung und eine damit verbundene

massive Verteuerung von Treibstoffen hätten weitreichende negative Auswirkungen auf die Güter- und Personenbeförderung.

- Ein **Öl-Embargo** der EU mit schrittweisen Einfuhrbeschränkungen bis Jahresende könnte aufgrund steigender Ölpreise in der Übergangsphase die Mengenreduktionen kompensieren und folglich die Einnahmen Russlands stabilisieren. Die Folgen für die europäische und österreichische Wirtschaft wären negativ. Eine schrittweise Einführung des Öl-Embargos könnte Russland auch die erforderliche Zeit geben, alternative Ölexportstrategien zu entwickeln, bzw. die Fördermengen zu drosseln, wodurch das Embargo an Wirksamkeit verlieren könnte. Darüber hinaus erhöht ein vollständiges Öl-Embargo das Risiko für Gegenmaßnahmen Russlands, wie beispielsweise eine Drosselung der Erdgaslieferungen in die EU – eine Gefahr, die aber auch schon ohne Importbeschränkungen im Bereich Öl gegeben ist.
- Als Alternative wird derzeit die Einhebung von **Importzöllen** auf russisches Erdöl und russische Erdölprodukte bzw. Erdgas diskutiert. Hohe („prohibitive“) Importzölle sind analytisch einem Importstopp gleichzusetzen. Im Gegensatz zu einem Embargo können Zölle ohne Rücksicht auf die heterogene Abhängigkeit der EU-Länder von betroffenen Waren eingeführt werden, da (i) Zölle es ermöglichen, diese Waren weiterhin zu beziehen und (ii) Zölle zwar die Kosten für die VerbraucherInnen erhöhen, aber auch Einnahmen für die Regierungen oder den zentralen EU-Haushalt bringen, die beispielsweise an vulnerable Gruppen zurückgegeben werden könnten. Außerdem ist es möglich, dass mittelfristig ein Teil der Zölle von den russischen Produzenten durch eine Reduktion der Exportpreise getragen wird. Ein weiterer Vorteil von Einfuhrzöllen liegt in der flexiblen und strategischen Anpassung dieser Maßnahmen an die wirtschaftliche und politische Dynamik des Konflikts.
- Vorläufige langfristige Simulationsergebnisse von Importzöllen auf Erdöl und Erdölprodukte aus Russland zeigen deutliche Mengenanpassungen. Bereits ein Importzoll von 50% reduziert die Importe langfristig um 80%, während die Importe von Drittstaaten – alternative Abnehmer für russisches Öl – ansteigen. Allerdings kann diese Handelsumlenkung die Einbußen Russlands auch langfristig in keiner Weise kompensieren. Die Preisentwicklung zeigt deutliche Unterschiede zwischen Erdölprodukten und Rohöl, so verteuern sich Erdölprodukte durch das Einsetzen eines Zolles deutlich stärker als Rohöl, weil letzteres sehr viel stärker auf den Weltmärkten gehandelt wird. Es ist leichter, russisches Rohöl durch solches aus anderen Quellen zu ersetzen als russische Erdölprodukte. Zwar dürften die aktuellen Rohöl- und raffinierten Erdölproduktpreise weitere Sanktionen bereits berücksichtigen, es ist dennoch damit zu rechnen, dass ein Embargo oder ein Importzoll die Preise für die VerbraucherInnen in der EU und in Österreich steigen lässt. Simulationsergebnisse deuten auf eine Bandbreite "von bis" hin. Kurzfristig wäre in Österreich ein Anstieg der Inflationsrate um ungefähr 0,5 bis 0,75 Prozentpunkte zu erwarten.
- Importzölle auf russisches Erdöl und verarbeitete Mineralölprodukte führen in der EU neben höheren Preisen auch zu Zolleinnahmen. Allein auf deutsche Importe würde ein Importzoll von 20% etwas über 3 Mrd. \$ an Steuereinnahmen lukrieren; in Österreich läge der Wert aufgrund sehr viel geringerer Importe nur bei etwa 12 Mio. \$. Weil langfristig die Nachfrageelastizität in der EU höher ist als die Angebotselastizität Russlands,

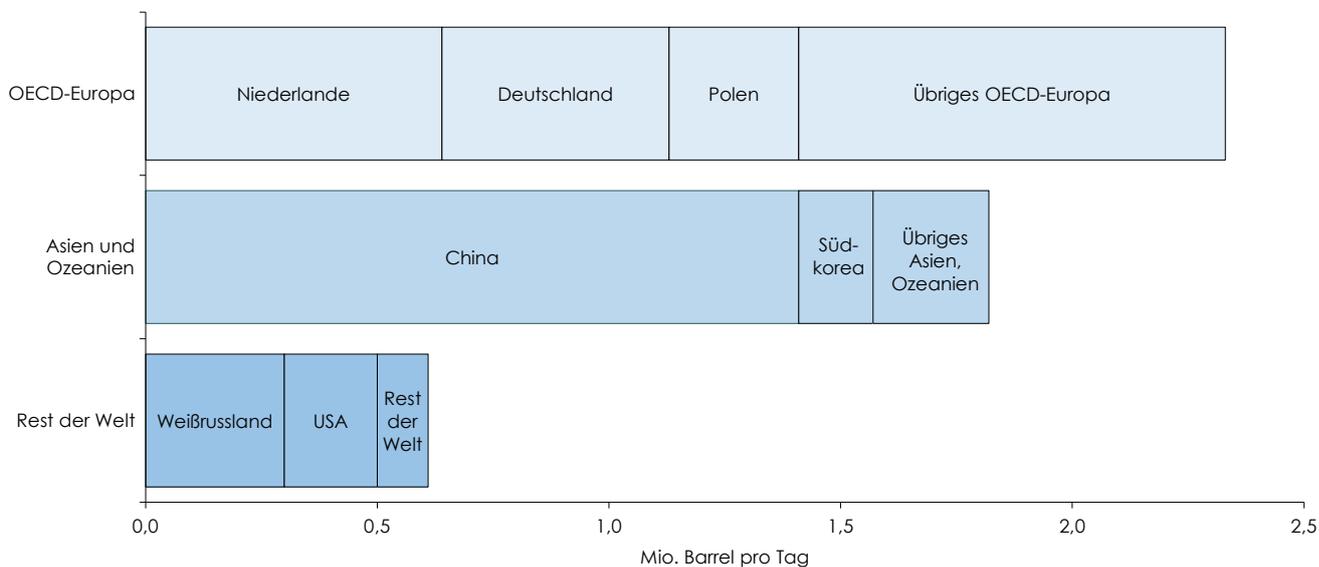
trägt der russische Exporteur einen höheren Anteil an der Zollbelastung als der heimische Importeur.

- Ein Importzoll auf russisches Rohöl und russische Erdölprodukte würde langfristig in der EU und in Österreich das reale Pro-Kopf-Einkommen reduzieren. Allerdings wäre der Effekt in Russland sehr viel stärker ausgeprägt als in der EU. Ein weitgehendes Stoppen der Importe (bei einem Importzoll von 80%) würde das russische reale Pro-Kopf-Einkommen langfristig und dauerhaft um 1,4% absenken; jenes in der EU um lediglich 0,14%. Kurzfristig ist allerdings mit einem stärkeren negativen Effekt in der EU zu rechnen. In Österreich könnte ein Erdölembargo (oder ein hoher Zoll mit ähnlicher Wirkung) die Wirtschaftsleistung kurzfristig um 0,3% absenken.

1. Energieabhängigkeit der EU von Russland

Russland war 2021 weltweit der drittgrößte Rohölproduzent und nach Saudi-Arabien der zweitgrößte Rohölexporteur. Rund die Hälfte der russischen Ölexporte (Rohöl und verarbeitete Mineralölprodukte) gehen nach OECD-Europa (IEA, 2022), davon werden ca. 84% über das noch zu Sowjetzeiten in den 1960er-Jahren errichtete "Freundschafts"-Pipelinesystem geliefert. Die bedeutendsten Abnehmer in der EU sind die Niederlande und Deutschland (Abbildung 1.1). Daneben ist Russland der größte Exporteur von Erdgas, wovon $\frac{3}{4}$ nach OECD-Europa gehen.

Abbildung 1.1 Rohöl- und Ölkondensatexporte Russlands 2021



Q: EIA (2022). Basierend auf den Exportstatistiken Russlands und den von Global Trade Tracker veröffentlichten Importstatistiken der Partnerländer.

Abbildung 1.2: "Bruderschafts"-Pipelinesystem Russland - Europa



Q: Financial Times (<https://www.ft.com/content/f98e62e3-7008-4a3e-b835-55568b74ee30>).

Übersicht 1.1: Importabhängigkeit der europäischen OECD-Länder von russischem Erdöl

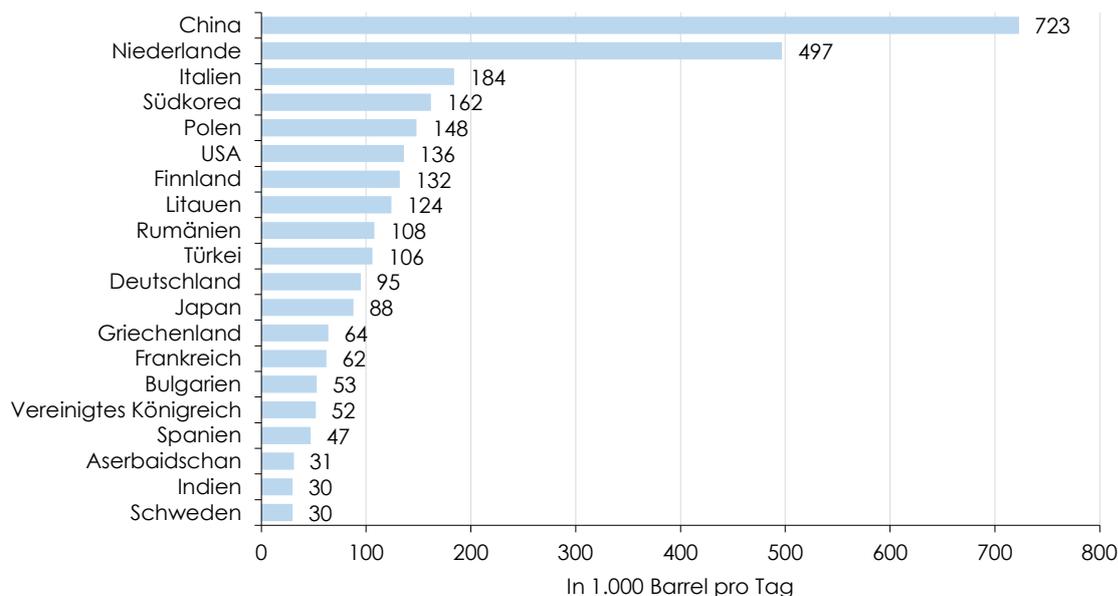
	Gesamt- importe Mio. Barrel/Tag	Importe aus Russland	Anteile in %
EU-Länder			
Litauen	0,22	0,19	83
Finnland	0,31	0,25	80
Slowakei	0,15	0,11	74
Polen	0,88	0,51	58
Ungarn	0,22	0,09	43
Estland	0,04	0,01	34
Deutschland	2,75	0,84	30
Griechenland	0,68	0,20	29
Lettland	0,04	0,01	24
Niederlande	3,18	0,75	23
Belgien	1,19	0,28	23
Tschechien	0,24	0,05	21
Dänemark	0,19	0,03	15
Italien	1,52	0,20	13
Frankreich	1,84	0,23	13
Spanien	1,68	0,18	11
Portugal	0,31	0,03	10
Schweden	0,49	0,04	9
Irland	0,18	0,01	6
Österreich	0,29	0,01	3
Andere europäische Staaten			
Norwegen	0,18	0,05	25
Türkei	1,20	0,26	21
Vereinigtes Königreich	1,57	0,17	11
Andere ausgewählte OECD-Staaten			
Südkorea	3,68	0,31	9
USA	8,53	0,63	7
Japan	3,99	0,13	3

Q: Financial Times. Basierend auf International Energy Agency (IEA), <https://www.ft.com/content/f98e62e3-7008-4a3e-b835-55568b74ee30>.

Besonders einige unmittelbar an Russland angrenzende Länder hatten 2021 noch eine sehr hohe Abhängigkeit von russischem Öl: Litauen (83%), Finnland (80%), Slowakei (74%), Polen (58%) und Ungarn (43%). Der Großteil dieser Länder hat bereits Schritte gesetzt, um unabhängiger von russischem Öl zu werden.

Abbildung 1.3: Mit Öltankern geliefertes russisches Öl

Monatsdurchschnitte 2021



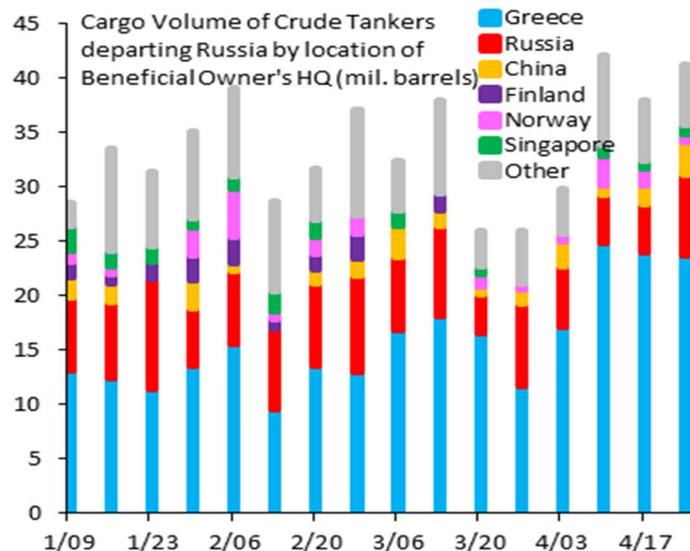
Q: Financial Times.

Das nach Europa via Tankschiffe gelieferte Öl wird hauptsächlich in die Niederlande (vor allem über den Hafen in St. Petersburg) geliefert. Das in EU-Länder verschifftes Öl wäre im Sanktionsfall rasch/sofort für andere Zieldestinationen (China, Indien, Indonesien) verfügbar, würde dann aber über eine größere Distanz (und damit teurer) geliefert werden. Diese höheren Transportkosten hätte sehr wahrscheinlich Russland zu tragen (es gibt ja bereits einen starken Discount von Ural Oil zu Brent).

Durch Sekundärsanktionen über erhöhte Versicherungskosten von Rohöltankern könnten europäische Reedereien abgehalten werden, russisches Öl zu transportieren. Auch hier werden sich andere Versicherer (etwa aus China) finden, aber sehr wahrscheinlich auch zu höheren Versicherungsprämien.

Robin Brooks (IIF) weist seit längerem darauf hin, dass seit Kriegsbeginn vor allem griechische Reedereien vermehrt russisches Öl transportieren (siehe Abbildung 1.4). Würden die EU-Sanktionen auch auf EU-Reedereien (die möglicherweise im Einflussbereich von Drittländern, wie z. B. China liegen) und/oder Versicherungen ausgeweitet werden, könnte das zumindest kurzfristig die Lieferungen von russischem Öl via Tanker behindern (bis ein neuer "walk-around" gefunden wird).

Abbildung 1.4: Frachtvolumen von Rohöltankern, die Russland verlassen, nach Standort des wirtschaftlichen Eigentümers (Hauptgeschäftssitz)



Q: Robin Brooks via Twitter, 30.4.2022, <https://twitter.com/RobinBrooksII/status/1520409703687200769?s=20&t=nddl9kd6iLn8Xx55WomHpw>.

2. Österreich: Importabhängigkeit von Russland – Erdöl und verarbeitete Mineralölprodukte

Österreich ist in einem geringen Ausmaß direkt von russischem **Rohöl** abhängig. Die Hauptbezugsquelle stellt Kasachstan dar, aus der 2021 ca. 40% kamen. Diese Rohölimporte werden mittels Tanker nach Triest geliefert und dort über die Adria-Wien-Pipeline nach Schwechat transportiert.

Indirekt besteht aber ein Risiko für die kasachischen Rohöllieferungen, da diese mit einer Pipeline über russisches Hoheitsgebiet zum russischen Schwarzmeerhafen Noworossijsk geliefert und von dort aus verschifft werden. Somit hat Russland eine Zugriffsmöglichkeit, diese Öllieferungen an "unfreundliche Staaten" (und dazu zählt auch Österreich) zu unterbinden.

Aber auch andere GUS-Staaten stehen unter russischem Einfluss und könnten ihre Lieferungen auf politischen Druck Russlands einstellen. Insgesamt kommen 48% der österreichischen Öllieferungen aus den GUS-Ländern (Übersicht 2.1) und im Falle von russischen Gegenanktionen wären diese Lieferungen gefährdet. Rund 45% der österreichischen Erdölimporte wurden 2021 aus OPEC-Ländern bezogen. Im Fall von russischen Gegenreaktionen kommt vor allem die OPEC als alternative Lieferquelle in Betracht.

Im Gegensatz zu Rohölimporten konzentrieren sich die heimischen Bezugsquellen von verarbeiteten Mineralölprodukten, wie Benzin, Diesel und Heizöl, fast ausschließlich auf den europäischen Binnenmarkt. Aus Russland direkt werden keine verarbeiteten Mineralölprodukte bezogen.

Übersicht 2.1: Die wichtigsten Importländer Österreichs (gereiht nach dem Jahr 2021)

Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien

	2017			2019			2021		
	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang
Welt	2.697,5	100,0	.	3.776,9	100,0	.	3.430,2	100,0	.
GUS	1.427,7	52,9	.	2.047,5	54,2	.	1.665,5	48,6	.
OPEC	1.227,3	45,5	.	1.624,4	43,0	.	1.528,8	44,6	.
Top-Länder	2.511,4	93,1	.	3.712,6	98,3	.	3.316,6	96,7	.
Kasachstan	924,7	34,3	1	1.492,5	39,5	1	1.360,8	39,7	1
Libyen	370,9	13,7	2	831,3	22,0	2	754,0	22,0	2
Irak	339,3	12,6	4	545,8	14,5	3	677,3	19,7	3
Russland	141,3	5,2	7	117,3	3,1	7	256,8	7,5	4
Jemen	0,0	0,0	16	43,5	1,2	10	122,3	3,6	5
Algerien	154,7	5,7	6	126,8	3,4	5	97,5	2,8	6
Aserbaidshan	361,7	13,4	3	437,7	11,6	4	47,9	1,4	7
Nigeria	218,9	8,1	5	117,9	3,1	6	0,0	0,0	14

Anmerkung: KNO-Klassifikation 27090090.

Q: Statistik Austria; WDS – WIFO-Daten-System, Macrobond.

Wie Übersicht 2.3 zeigt, stammen Österreichs Importe von **Benzin** fast zur Gänze aus anderen EU-Ländern, insbesondere aus Deutschland, der Slowakei und Italien. Während die direkte Abhängigkeit von russischen Lieferungen in dieser Warengruppe keine Bedeutung hat, lässt sich eine indirekte Betroffenheit (über Lieferungen von Deutschland) nicht zur Gänze ausschließen. Allerdings hat die EU in der Vergangenheit mehr Benzintreibstoff produziert und diesen anschließend in die USA exportiert, während bei Dieseltreibstoffen die Produktion zu gering ist und durch Importe aus Russland abgedeckt wird (Puls, 2022). Im Jahr 2021 wurden insgesamt 20,8 Mio. Tonnen Dieseltreibstoff aus Russland in die EU 27 geliefert, rund ein Fünftel der Gesamtimporte der EU aus Russland.

Übersicht 2.2: Die wichtigsten Importländer Österreichs (gereiht nach dem Jahr 2021)

Benzin

	2017			2019			2021		
	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang
Welt	404,0	100,0	.	373,0	100,0	.	360,9	100,0	.
Intra-EU	402,8	99,7	.	372,4	99,9	.	360,1	99,8	.
Extra-EU	1,2	0,3	.	0,5	0,1	.	0,8	0,2	.
Top-Länder	392,8	97,2	.	358,3	96,1	.	348,3	96,5	.
Deutschland	261,4	64,7	1	223,9	60,0	1	246,9	68,4	1
Slowakei	95,7	23,7	2	87,0	23,3	2	65,5	18,1	2
Italien	0,7	0,2	11	5,0	1,4	6	18,8	5,2	3
Tschechien	13,4	3,3	3	12,0	3,2	4	7,9	2,2	4
Ungarn	12,7	3,1	4	19,2	5,1	3	4,8	1,3	5
Rumänien	5,3	1,3	5	2,5	0,7	9	3,3	0,9	7
Slowenien	3,6	0,9	7	8,8	2,4	5	1,2	0,3	11

Anmerkung: KNO-Klassifikation 27101221, 27101225, 27101231, 27101241, 27101245, 27101249, 27101250, 27101251.

Q: Statistik Austria; WDS – WIFO-Daten-System, Macrobond.

Österreich importiert direkt aus Russland keinen **Dieselm** Kraftstoff, knapp 60% der heimischen Einfuhren kommen aus Deutschland, gefolgt von Italien und Slowenien (die zusammen rund 90% der Importe ausmachen). Auch wenn ein Teil des heimischen Treibstoffverbrauchs – rund 40% bei Diesel und 76% bei Benzin – aus der heimischen OMV-Raffinerie in Schwechat stammt, ist die indirekte Abhängigkeit Österreichs von verarbeiteten Mineralölprodukten nicht zu unterschätzen. Im Gegenzug exportiert auch Österreich raffinierte Erdölprodukte nach Ungarn und in die Slowakei.

Übersicht 2.3: Die wichtigsten Importländer Österreichs (gereiht nach dem Jahr 2021)

Diesel

	2017			2019			2021		
	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang
Welt	2.480,3	100,0	.	3.076,4	100,0	.	2.855,8	100,0	.
Intra-EU	2.480,2	100,0	.	3.073,9	99,9	.	2.855,2	100,0	.
Extra-EU	0,2	0,0	.	2,6	0,1	.	0,6	0,0	.
Top-Länder	2.434,6	98,2	.	2.924,4	95,1	.	2.822,6	98,8	.
Deutschland	1.517,2	61,2	1	1.664,9	54,1	1	1.666,9	58,4	1
Italien	293,2	11,8	2	537,3	17,5	2	633,8	22,2	2
Slowenien	197,5	8,0	4	269,1	8,7	4	254,7	8,9	3
Slowakei	273,8	11,0	3	275,8	9,0	3	189,0	6,6	4
Ungarn	153,0	6,2	5	177,2	5,8	5	78,2	2,7	5

Anmerkung: KNO-Klassifikation 2710943, 27102011.

Q: Statistik Austria; WDS – WIFO-Daten-System, Macrobond.

Wie eine Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft (Puls, 2022) aufzeigt, decken die Importe von Dieselm Kraftstoff aus Russland rund 11% des Dieselm Verbrauchs im Straßenverkehr der EU 27. Parallel dazu weist die heimische Energiebilanz überaus hohe Handelsströme von Dieselm Kraftstoff aus Deutschland auf, wo die russischen Dieselm Importe rund 15% des Dieselm Verbrauchs im Straßenverkehr entsprechen. Ein potentiell es Öl- Embargo, das auch Mineralölprodukte umfasst, hätte folglich auch unmittelbare Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung der EU, insbesondere im Bereich von Dieselm Kraftstoff mit weitreichenden Implikationen für die Güter- und Personenbeförderung in der EU und in Österreich. Mögliche Sonderregelungen für bestimmte Länder, wie für Ungarn, die Slowakei, Bulgarien und Tschechien bis Ende 2023, könnten ein Schlupfloch für Importe von raffinierten Mineralölprodukten bieten, da nur der Import von ursprünglich aus Russland stammendem Erdöl und Erdölprodukten bis Ende 2022 vom Embargoentwurf erfasst wird und daher weiterhin über diese Länder raffinierte Mineralölprodukte in die EU bzw. nach Österreich gelangen könnten.

Ein Blick auf die wichtigsten Importländer Österreichs von Heizöl stellt eine noch stärkere Konzentration auf einige wenige Handelspartner dar. So werden rund 90% der heimischen Heizölimporte aus Deutschland bezogen, die restlichen 10% stammen aus Italien (siehe Übersicht 2.4).

Übersicht 2.4: Die wichtigsten Importländer Österreichs (gereiht nach dem Jahr 2021)

Heizöl

	2017			2019			2021		
	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang	Mio. €	Anteile in %	Rang
Welt	33,7	100,0	.	42,3	100,0	.	22,0	100,0	.
Intra-EU	33,7	99,9	.	42,3	100,0	.	22,0	100,0	.
Extra-EU	0,0	0,1	.	0,0	0,0	.	0,0	0,0	.
Top-Länder	33,7	100,0	.	42,3	100,0	.	22,0	100,0	.
Deutschland	33,3	98,7	1	33,5	79,0	1	19,8	90,0	1
Italien	0,0	0,0	6	6,8	16,1	2	2,2	10,0	2
Slowenien	0,0	0,0	6	1,6	3,8	3	0,0	0,0	3
Tschechien	0,4	1,2	2	0,5	1,1	4	0,0	0,0	3
Niederlande	0,0	0,0	6	0,0	0,0	5	0,0	0,0	3
USA	0,0	0,1	3	0,0	0,0	7	0,0	0,0	3
Schweiz	0,0	0,0	4	0,0	0,0	7	0,0	0,0	3
Russland	0,0	0,0	5	0,0	0,0	7	0,0	0,0	3

Anmerkung: KNO-Klassifikation 27101961, 27101962, 27101964, 27101965, 27101966, 27101967, 27101968, 27101969.
Q: Statistik Austria; WDS – WIFO-Daten-System, Macrobond.

3. Zur Einschätzung der Auswirkung eines ÖlEmbargos

Das russische Pipelineöl, das derzeit nach Europa fließt, kann in den nächsten 3 bis 10 Jahren nur zu einem geringen Teil umgeleitet werden, da alternative Transportmöglichkeiten fehlen. Für Tankzüge fehlen die Schienen- und Tankwageninfrastruktur sowie die Verlademöglichkeiten. Eine weitere Ölpipeline nach China ist in Bau und dürfte 2025 in Betrieb gehen, deren Fertigstellung könnte (mit chinesischer Unterstützung) aber vermutlich beschleunigt werden. Kürzlich wurde ein Vertrag mit China über eine weitere Pipeline unterzeichnet, die aber erst in einigen Jahren verfügbar sein wird.

Ein großer Teil des nach Europa gelieferten russischen Pipelineöls müsste damit aber im Boden bleiben und würde folglich das globale Erdölangebot deutlich verringern. Im Besonderen würden die MOEL und die baltischen Länder ihre Rohölversorgung (teilweise) stark umdisponieren müssen. Das geringere Angebot dürfte zu weiteren Preisanstiegen führen, deren Höhe davon abhängt, wie weit dieser Ausfall bereits in den Terminkontrakten auf den Rohölmärkten eingepreist wurde.

Sollten über Sekundärsanktionen europäische (und nordamerikanische) Reedereien und Versicherungsgesellschaften vom russischen Öltankergeschäft Abstand nehmen, so würde zumindest kurzfristig auch diese Absatzquelle eingeschränkt werden und die russischen Öleinnahmen würden signifikant sinken, gleichzeitig aber auch zu einer globalen Erhöhung der Ölpreise führen.

Sollten die EU-Sanktionen gegen Russland auch verarbeitete Mineralölprodukte, im Besonderen Diesel, miteinbeziehen, würde die Versorgung in Europa zusätzlich in Mitleidenschaft gezogen werden (Puls, 2022). Davon ist im Besonderen der LKW-Transport betroffen, aber auch der private PKW-Verkehr in Ländern mit einem hohen Flottenanteil von Diesel-PKWs wie z. B. Frankreich, Deutschland und Österreich.

Was auch noch zu bedenken ist: Wie reagiert Russland auf ein Öl-Embargo durch die EU? Als mögliche Gegenmaßnahmen könnte Russland (i) Druck auf die GUS-Staaten ausüben, um deren Öllieferungen in die EU einzuschränken und/oder (ii) die Gasexporte einschränken. Letztere Maßnahme würde zwar auch die zweite wichtige Energieexporteinnahmequelle versiegen lassen, aber ökonomische Rationalität dürfte für den Kreml derzeit nicht das wichtigste Entscheidungskalkül sein.

4. Rohölpreisentwicklung

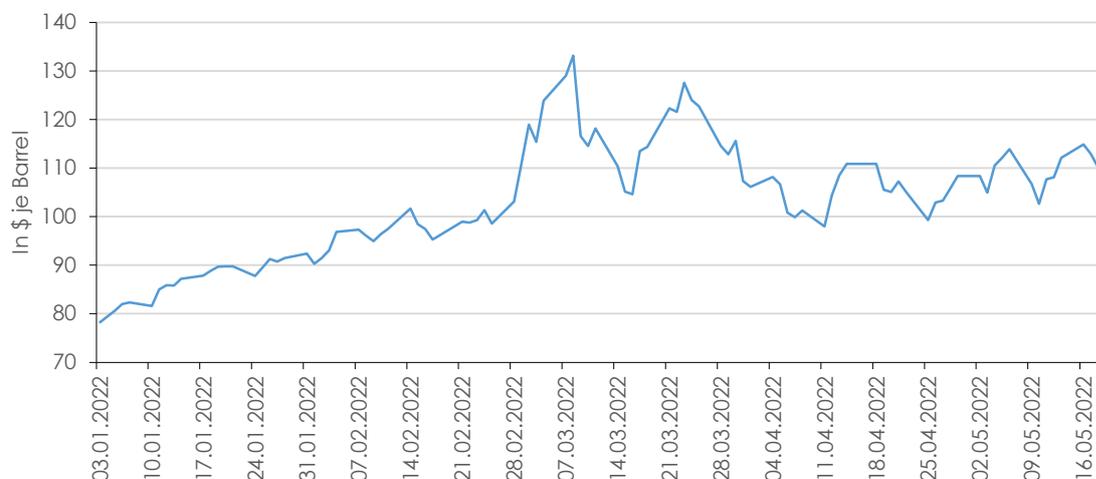
Die Ölpreise (Rohöl Brent, in \$ je Barrel) haben sich ab Mai 2020, nach einem tiefen Einbruch als Folge der COVID-Rezession, im Zuge der Konjunkturerholung wieder erholt und zu Jahresbeginn 2021 das Niveau vor Beginn der COVID-19-Krise überschritten. Da die Ölproduktion, insbesondere in den USA und den OPEC-Ländern, im weiteren Jahresverlauf unter dem Vorkrisenniveau geblieben ist, die Nachfrage, insbesondere in der Industrie und im Transportwesen, jedoch deutlich über dem Vorkrisenniveau lag, stieg der Ölpreis bis Oktober 2021 auf rund 85 \$. Durch Angebotsausweitungen fiel der Preis bis Jahresende 2021 wieder. Im Zuge der zunehmenden Drohgebärden Russlands gegenüber der Ukraine (größere Manöver im Grenzgebiet ab Mitte Dezember, in die ab Jänner 2022 auch Belarus miteinbezogen wurde) stiegen die Ölpreise wieder an (Abbildung 4.1). Mit Beginn der russischen Invasion in der Ukraine (ab 24.2.) zogen die Preise noch einmal an, da in Folge des Krieges eine Einschränkung der russischen Öllieferungen nach Europa erwartet wird – entweder durch politische Entscheidungen und/oder durch Schäden an den über ukrainisches Staatsgebiet führenden Pipelines. Diese Preisanstiege waren Anfang März am stärksten (auf rund 130 \$), als die USA und das Vereinigte Königreich Sanktionen auf russisches Öl verlautbarten und auch in der EU die Diskussion die Sanktionen gegen Russland auf Energielieferungen auszuweiten ihren Ausgang nahm (Abbildung 4.1). Als diesen Bestrebungen schon im Vorfeld des Ratsgipfels am 10. März 2022 in Versailles eine (vorläufige) Absage erteilt wurde, gingen die Preise wieder auf ca. 105-110 \$ zurück.

Ende März und Mitte April poppte diese Diskussion erneut auf und die Preise zogen wieder an (jeweils auf einen etwas niedrigeren zwischenzeitlichen Höchstwert), um nach einer Absage dieses Ansinnens (im Besonderen von deutschen Spitzenpolitikern) wieder zurückzugehen (auf rund 100 – 105 \$).

Nach der Ankündigung eines EU-Öl-Embargos durch Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen im EU-Parlament Anfang Mai sind die Ölpreise wieder etwas gestiegen (rund 110 – 115 \$), die Preiserwartung liegt aber noch merkbar unter jener von Anfang März.

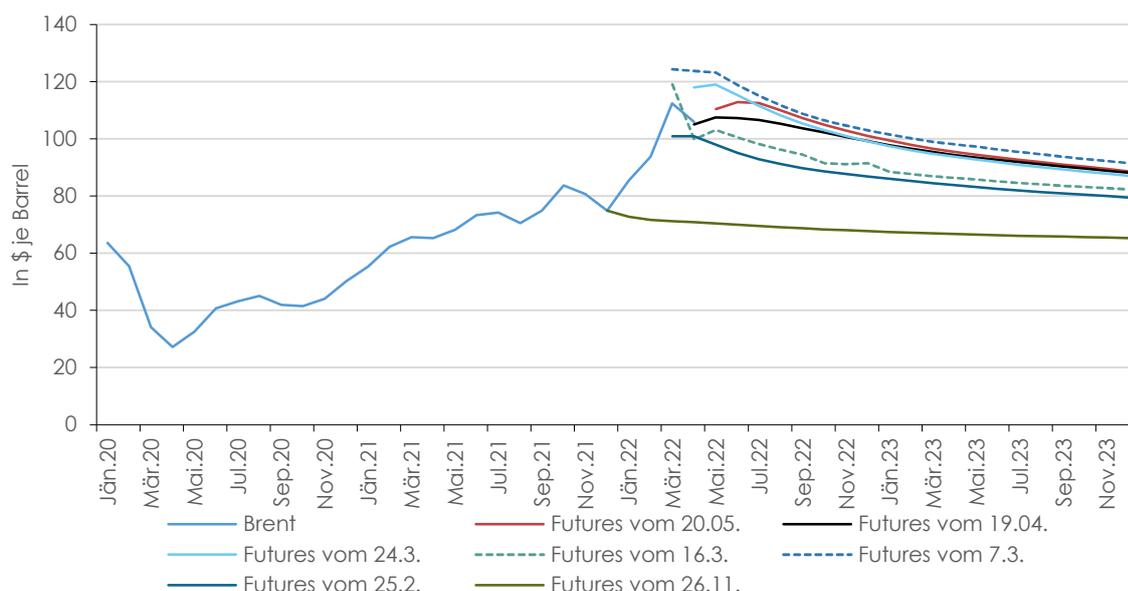
Die Ölpreis-Futures (Stand 20. Mai 2022) zeigen, dass die Marktteilnehmer in ihrer Mehrzahl einen leichten Rückgang der Ölpreise erwarten: auf 101 \$ im Dezember 2022 und 89 \$ im Dezember 2023 (Abbildung 4.2).

Abbildung 4.1: Entwicklung der Brent-Rohölpreise – Tageswerte



Q: Energy Information Administration.

Abbildung 4.2: Erwartete Rohölpreisentwicklung bis Ende 2023 – Futures von 20. Mai 2022



Q: HWWI, Barchart.

5. Diskussion von Importzöllen auf Erdöl und Erdölprodukte im Vergleich zu einem Öl-Embargo

Die wirtschaftlichen Verwerfungen eines Öl- bzw. Gas-Embargos wären für die EU kurzfristig schwerwiegend und mit erheblichen Kosten verbunden. Rund 40% der europäischen Erdgasimporte und etwa 25% der Erdölimporte stammen aus Russland. Da Russland zu den weltweit größten Exporteuren von Rohöl, raffinierten Produkten und Erdgas zählt, hätten diese auch weitreichende Implikationen für die Energiemärkte. Gleichzeitig stellen die Exporte von Rohöl

und raffinierten Erdölprodukten wichtige Einnahmequellen für Russland dar, und sind weitaus bedeutender als die Deviseneinnahmen aus dem Erdgasexport. Rund ein Drittel des russischen Staatshaushalts wird von den Ölexporten gedeckt, weniger als 10% tragen die Erdgaslieferungen bei.

Ein potentielles Öl-Embargo der EU mit schrittweisen Einfuhrbeschränkungen bis Jahresende könnte aufgrund einer Verknappung des Rohölangebots und steigender Ölpreise in der Übergangsphase die Mengenreduktionen kompensieren und folglich die Einnahmen Russlands stabilisieren, während die Folgen für die EU und die Weltwirtschaft negativ wären. Zudem könnten die lange Vorlaufzeit und die schrittweise Einführung des Öl-Embargos mit Sonderregelungen für manche Länder Russland auch die erforderliche Zeit geben, alternative Ölexportstrategien zu entwickeln, bzw. die Fördermengen zu drosseln, wodurch das Embargo an Wirksamkeit verlieren würde (Tagliapietra et al., 2022). Darüber hinaus erhöht ein vollständiges Öl-Embargo das Risiko für Gegenmaßnahmen Russlands mit einer Gefahr für die Öllieferungen aus den anderen GUS-Staaten in die EU bzw. einer Drosselung der Erdgaslieferungen in die EU.

Als Alternative wird derzeit die Einhebung von Importzöllen auf russisches Erdöl und russische Erdölprodukte (plus allfälliger Zweckwidmung der damit lukrierten Mittel für die Unterstützung stark betroffener Haushalte und Unternehmen in der EU und/oder den Wiederaufbau der Ukraine) diskutiert. Wenngleich diese Maßnahme (genauso wie mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen) in "normalen Zeiten" gegen die Regeln der Welthandelsorganisation verstoßen würden, könnte sich die EU angesichts der russischen Aggression auf die Ausnahmeregelung des Artikels XXI für die nationale Sicherheit des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens berufen. Außerdem erhebt Russland seit langem eine Ausfuhrsteuer auf Erdgas, Erdöl und Erdölprodukte. Die EU kann sich darauf berufen, dass ihre Einfuhrzölle lediglich einen Ausgleich für diese Verzerrung darstellen.

Diese Maßnahme würde potentiell höhere Kosten für russische Energieprodukte (über die bereits zu beobachtenden bzw. zu erwartenden Preissteigerungen hinaus) implizieren, ohne jedoch eine "harte" Rationierung notwendig zu machen, wie z. B. im Fall eines Gas-Embargos. Die konkreten Wirkungen – abhängig von der relativen Elastizität von Angebot und Nachfrage – müssten anhand einer Steuerinzidenzanalyse bewertet werden, insbesondere im Hinblick auf die Fragen, wie stark sich der Preis ändern wird und wer die Kosten der Steuer trägt (siehe Sturm und Menzel, 2022 für eine Analyse). Grundsätzlich werden die russischen Energielieferungen (Erdgas und Erdöl) von einigen wenigen Unternehmen dominiert (Erdgas: Monopolstellung von Gazprom; Erdöl: Oligopol unter staatlichem Einfluss), die erhebliche Monopolrenten einnehmen. Gleichzeitig verfügt die EU als größter Abnehmer über eine beträchtliche monopsonistische Macht, die verstärkt genutzt werden könnte (Gros, 2022). Im Jahr 2021 gingen 50% der russischen Ölexporte und 75% der russischen Erdgasexporte nach OECD-Europa, wobei ein Großteil dieser Energielieferungen über Pipelines transportiert wird (IEA, 2022; EIA, 2022). Die hohe Abhängigkeit der russischen Energielieferungen an eine Pipeline- und Terminalinfrastruktur erschweren Russland die Möglichkeit schnell und flexibel die Energieexporte in andere Länder, z. B. nach Asien (insbesondere nach Indien und China), umzuleiten (Hausmann et al., 2022). Somit sieht sich Russland kurzfristig einem unelastischen Angebot gegenüber.

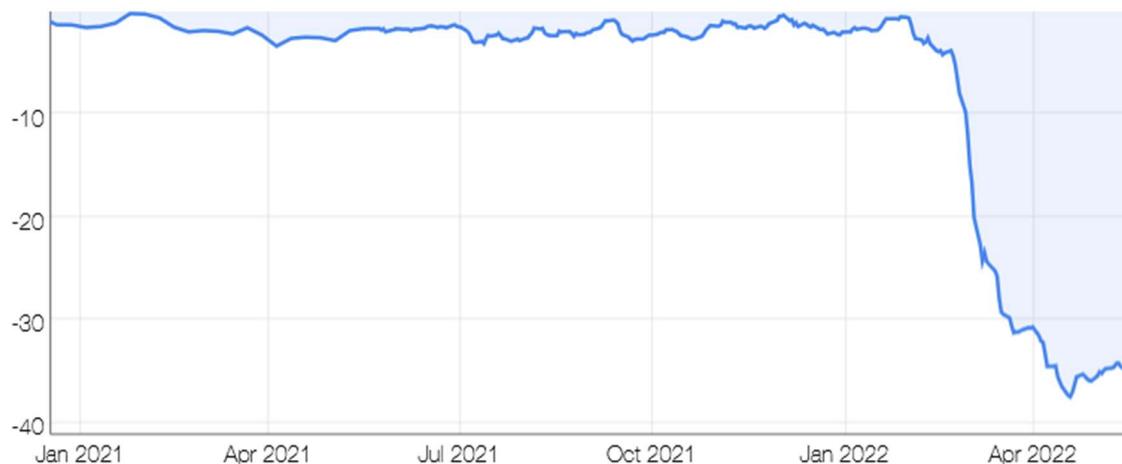
Da innerhalb der EU die Abhängigkeit von russischen Energielieferungen sehr heterogen ist, könnte es für die EU-Mitgliedsländer einfacher sein, sich auf die Implementierung eines

Importzolls als weitere Sanktionsmaßnahme zu einigen als auf einen totalen Einfuhrstopp. Im Gegensatz zu einem Embargo können Zölle ohne Rücksicht auf die Abhängigkeit der EU von betroffenen Waren eingeführt werden, da (i) Zölle es ermöglichen, diese Waren weiterhin zu kaufen und (ii) Zölle zwar die Kosten für die Verbraucherinnen und Verbraucher erhöhen, aber auch Einnahmen für den zentralen EU-Haushalt bringen, die dann an vulnerable Gruppen zurückfließen können. Ein weiterer Vorteil von Einfuhrzöllen liegt in der flexiblen und strategischen Anpassung dieser Maßnahmen an die wirtschaftliche und politische Dynamik des Konflikts. Der für die EU optimale Zollsatz maximiert die Differenz zwischen den Zolleinnahmen und den Verlusten der europäischen Verbraucherinnen und Verbraucher und gemäß der Analyse von Gros (2022) wären die Zolleinnahmen mehr als ausreichend, um besonders stark betroffene Gruppen auszugleichen.

Grundsätzliche Einschätzung zu einem Importzoll auf russisches Erdöl und russische Erdölprodukte:

- Die Nachfrage nach russischem Öl erscheint relativ elastisch (es gibt andere Öllieferanten) und derzeit führen Handelsbeschränkungen dazu, dass zwischen den Preisen für Ural- (russisches) und Brent- (Nordsee-) Öl eine Differenz von 30% vorliegt (Abbildung 5.1).
- Das Angebot an russischem Öl erscheint sehr unelastisch, die russischen Ölförderkosten bzw. variablen Produktionskosten liegen unter 6 \$ je Barrel (vgl. Hausmann, 2022; Kleimann et al., 2022).
- Bei einem Zollsatz von 50% könnten die Einnahmen der EU zwischen 22 Mio. \$ und 109 Mio. \$ pro Tag ausmachen (vgl. Kleimann et al., 2022).
- Angesichts der kurzfristig niedrigen Angebotselastizität für russisches Öl und der im Vergleich hohen Nachfrageelastizität, könnte bei neuen Geschäftsabschlüssen der Ausfuhrpreis sinken und damit der Importzoll auf russisches Öl im Wesentlichen von Russland gezahlt werden.

Abbildung 5.1: Urals – Brent Preisdifferential (\$ je Barrel, 1. Jänner 2021 – 20. Mai 2022)



Q: Neste; <https://www.neste.com/investors/market-data/urals-brent-price-difference#b76009e7>.

Grundsätzliche Einschätzung zu einem Importzoll auf russisches Erdgas (vgl. Gros, 2022):

- Optimaler Tarif liegt bei etwa 30 % (des heutigen Preises), zufällig gleich dem russischen Exporttarif. Außerdem würde dieser Tarif die Einnahmen von Gazprom aus Verkäufen nach Europa um die Hälfte reduzieren.
- Bei einem Zollsatz von ca. 30% auf den Wert des russischen Erdgases werden die Einnahmen auf EU-Ebene auf rund 30 Mrd. € bis 50 Mrd. € pro Jahr geschätzt.
- Wird der Zoll als Sanktionsmittel eingesetzt, um die Einnahmen Russlands zu verringern, kann der Zollsatz auch höher ausfallen (etwa 60%). Diese Maßnahme würde die Einnahmen von Gazprom auf ein Viertel des heutigen Niveaus senken.

Bewertung:

- Eine Steuer auf russische Energieimporte erhöht den Druck auf die russische Wirtschaft und ist ein weiterer Schritt zur wirtschaftlichen Isolation Russlands.
- Ist eine "intelligente Sanktion" (auch aus Sicht und Betroffenheit der EU), um die wirtschaftliche Abhängigkeit von Russland langfristig zu verringern und das Instrument an die politische Entwicklung des Konflikts anzupassen.
- Die Zölle der EU werden die Nachfrage der EU auf andere Abnehmer verlagern, was in der Regel die Handelsbedingungen der EU verschlechtert, aber auch Russland hohe Kosten auferlegt.

5.1 Vorläufige Simulationsergebnisse mit dem Kiel Institute Trade Evaluation Modell

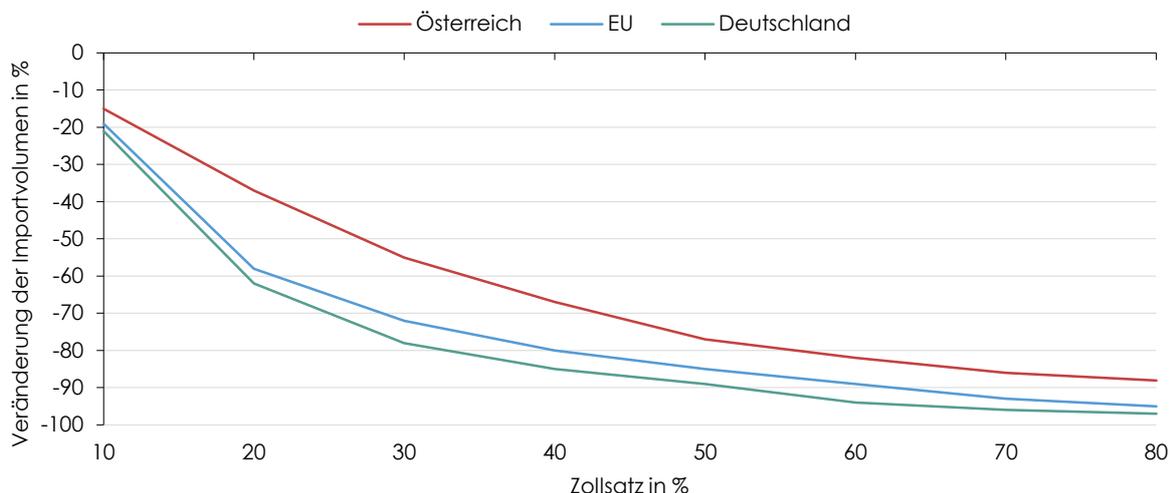
In den Simulationen wird ein großes statisches Handelsmodell¹⁾ eingesetzt, in dem Importzölle auf Erdöl und Erdölprodukte aus Russland seitens der EU, der USA, des Vereinigten Königreiches, Japans, und anderer Koalitionspartner in unterschiedlicher Höhe simuliert werden. Hohe Zollsätze wirken wie Handelsverbote (Embargos). Die Ergebnisse sind langfristiger Natur; in der kurzen Frist kann es zu deutlichen Abweichungen der Ergebnisse zu Ungunsten Europas kommen. Die Ergebnisse sind abhängig von geschätzten Angebots- und Nachfrageelastizitäten, die von den tatsächlichen abweichen können. Das Modell enthält insgesamt mehr als 120 Länder; zwei Drittel davon haben keine Importzölle gegenüber Russland und könnten daher von Handelsumlenkungseffekten profitieren. Dieser Umstand ist in den Berechnungen enthalten.

Bei einem Importzoll von 80% auf Rohöl und Erdölprodukte aus Russland gehen gemäß den Simulationsergebnissen die Importe Österreichs, Deutschlands und der EU insgesamt um zwischen 85% und 98% zurück. Dies entspricht weitgehend einem Importembargo. Niedrigere Zölle verursachen naturgemäß kleinere Mengenanpassungen. Aber schon bei einem Importzoll von

¹⁾ Das "Kiel Institute Trade Policy Evaluation" (KITE) Modell, ein statisches allgemeines Gleichgewichtsmodell des internationalen Handels, wurde auf Grundlage des multisektoralen Modells von Caliendo und Parro (2015) entwickelt. Es ist ein Modell aus der sogenannten "Neuen Quantitativen Handelstheorie", aufbauend auf der Arbeit von Eaton und Kortum (2002). Das Simulationsmodell ermöglicht die Quantifizierung der Effekte von Veränderungen bilateraler Handelsbarrieren, so etwa Zölle und nicht-tarifäre Handelshemmnisse für 65 Sektoren und 141 Länder. Als Datenbasis für die Verflechtung mittels internationaler Wertschöpfungsketten wird die globale Input-Output-Datenbank GTAP 10 herangezogen. In Felbermayr et al. (2022) finden sich eine rezente Anwendung und Beschreibung des KITE-Modells.

50% gehen die Importe langfristig um 80% zurück. Die Importe von Drittstaaten gehen hingegen nach oben.

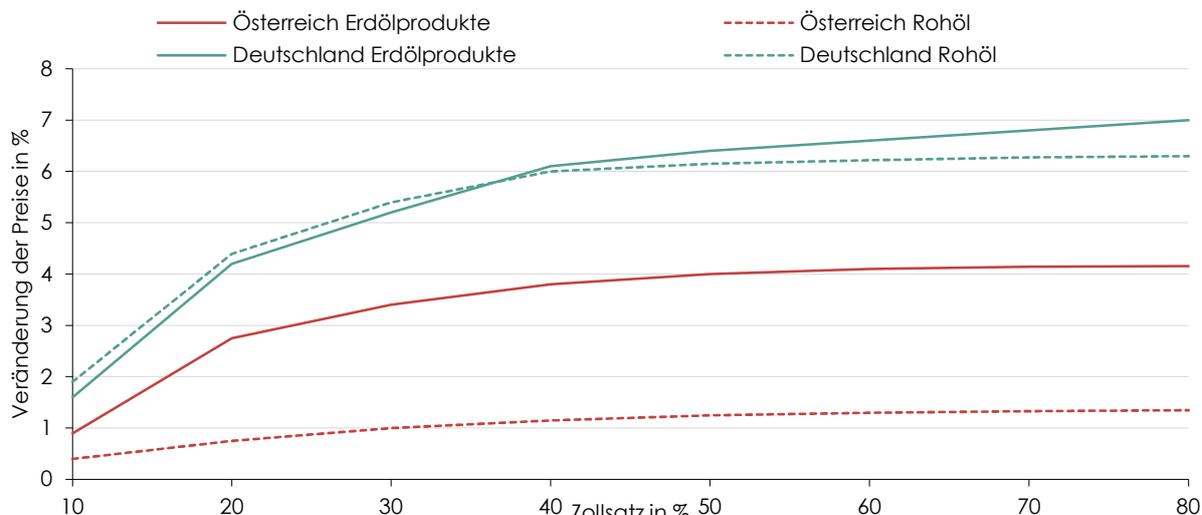
Abbildung 5.2: Langfristige Veränderung der Importvolumen von Rohöl- und Erdölprodukten in % des Status Quo als Funktion unterschiedlicher Zollsätze auf Importe aus Russland



Q: Felbermayr und Mahlkow (2022).

Allerdings kann diese Handelsumlenkung die Einbußen Russlands in keiner Weise kompensieren. Ein Importzoll hat den Vorteil, dass seine graduelle Erhöhung ein flexibles Phasing-in eines de facto Embargos darstellt. Die heimische Wirtschaft kann sich aber an Preiseffekte besser anpassen als an eine Reduktion von Mengen. Das gilt a fortiori für Länder, die, wie Ungarn oder Bulgarien, noch stärker von russischen Ölimporten abhängig sind.

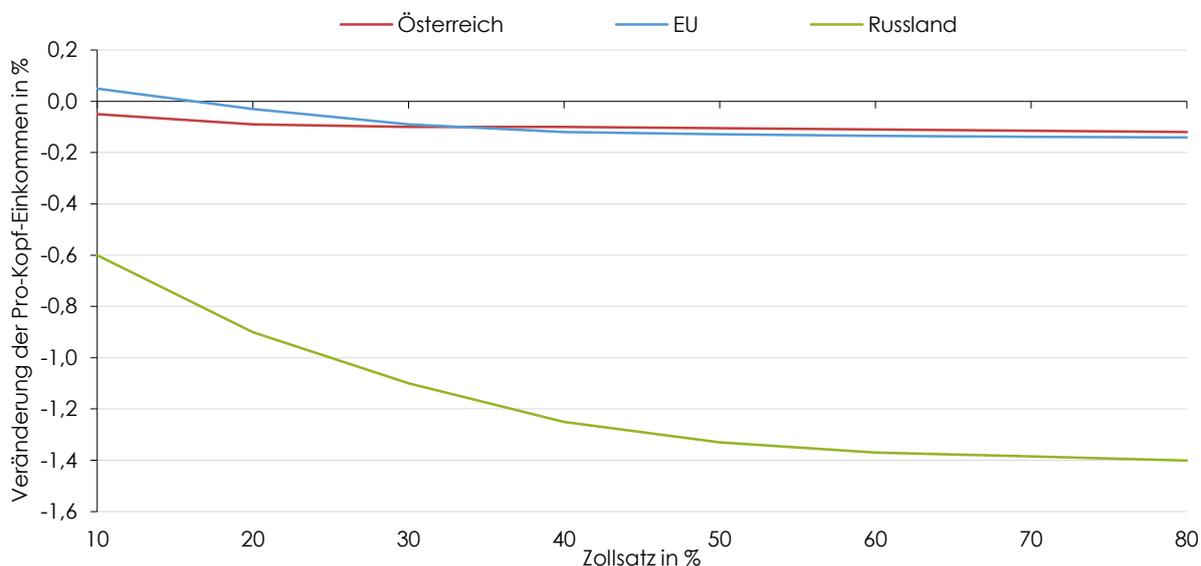
Abbildung 5.3: Langfristige Entwicklung der Preise (vor MöSt und MwSt) in % als Funktion unterschiedlicher Zollsätze auf Importe aus Russland



Q: Felbermayr und Mahlkow (2022).

Bei der Preisentwicklung zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen Erdölprodukten und Rohöl und zwischen Deutschland und Österreich. Erdölprodukte verteuern sich durch das Einsetzen eines Zolles deutlich stärker als Rohöl, weil letzteres sehr viel stärker auf den Weltmärkten gehandelt wird. Daher ist es leichter, russisches Rohöl durch solches aus anderen Quellen zu ersetzen. Weil Deutschland stärker von russischem Rohöl abhängt als Österreich, sind dort die Effekte deutlich stärker ausgeprägt. Weil die europäischen Märkte nicht perfekt integriert sind (es existieren Handelskosten, andere Steuern), sind die Effekte in den Ländern nicht gleich. Die Simulationsergebnisse deuten darauf hin, dass mit Preiseffekten bei Erdölprodukten zwischen 4,2% (Österreich) und 7,0% (Deutschland) zu rechnen wäre. Erdölprodukte für Verkehr und das Heizen machen im Warenkorb zur Ermittlung des Verbraucherpreisindex (VPI) in Österreich ca. 3,5% bzw. 0,5% aus. Liegt der langfristige Preiseffekt zwischen 4% (Österreich) und 7% (Deutschland), dann würde sich mithin ein direkter zusätzlicher Anstieg des VPI um zwischen 0,16% bzw. 0,28% ergeben. Dazu kämen allerdings noch indirekte Effekte, weil höhere Treibstoffpreise etwa die Logistikkosten erhöhen, und diese teilweise an die Konsumenten weitergereicht würden. Der Multiplikator liegt hier bei ca. 1,5, sodass der Anstieg des VPI inklusive der indirekten Effekte bei 0,24% bzw. 0,42% liegen könnte. Außerdem ist kurzfristig mit höheren Effekten zu rechnen als langfristig, weil Ersatzlieferungen nicht sofort zur Verfügung stünden. Aus diesen Gründen ergibt sich kurzfristig als Folge einer abrupten Einführung eines Embargos oder eines äquivalenten Importzolles ein Anstieg der Inflationsrate um 0,5 bis 0,75 Prozentpunkte.

Abbildung 5.4: Langfristige Veränderung der Pro-Kopf-Einkommen in % bei verschiedenen Importzöllen auf Rohöl und Erdölprodukten aus Russland relativ zum Status Quo



Q: Felbermayr und Mahlkow (2022).

Importzölle auf russisches Erdöl und russische Erdölprodukte führen in der EU neben höheren Preisen auch zu Zolleinnahmen. Diese könnten, wie schon oben beschrieben, durchaus erheblich sein. Allein auf deutsche Importe würde ein Importzoll von 20% etwas über 3 Mrd. \$ an Steuereinnahmen lukrieren; in Österreich läge der Wert aufgrund sehr viel geringerer Importe nur bei etwa 12 Mio. \$. Weil langfristig die Nachfrageelastizität in der EU höher ist als die

Angebotselastizität Russlands, trägt der russische Exporteur einen höheren Anteil an der Zollbelastung als der heimische Importeur. In anderen Worten: Die Preise in der EU steigen für die Konsumenten um weniger als der Importzoll. Steigt der Zoll auf 80%, sinken die Zolleinnahmen in Deutschland auf circa 500 Mio. \$ und in Österreich auf wenig mehr als null.

Ein Importzoll auf russisches Rohöl und russische Erdölprodukte würde langfristig in der EU und in Österreich das reale Pro-Kopf-Einkommen reduzieren. Interessanterweise könnte ein geringer Importzoll in Österreich sogar das Einkommen steigen lassen, weil die Nachteile einer Verknappung von Öl durch Zolleinnahmen mehr als ausgeglichen würden. Die Analyse zeigt sehr klar, dass der Effekt von Importzöllen auf Russland sehr viel stärker ausgeprägt ist als in der EU. Schon ein geringer Zoll würde wegen niedrigeren Exportpreisen und geringeren exportierten Mengen zu einem Absinken des russischen realen Pro-Kopf-Einkommens von 0,6% führen. Ein weitgehendes Stoppen der Importe (bei einem Importzoll von 80%) würde das russische reale Pro-Kopf-Einkommen um 1,4% absenken; jenes in der EU (und Österreich) um lediglich 0,14%. Allerdings wäre das abrupte Einführen eines hohen Importzolls (oder eines äquivalenten Embargos) mit deutlich höheren negativen Effekten verbunden. Überlegungen mit Hilfe niedrigerer kurzfristiger Substitutionelastizitäten deuten darauf hin, dass hier mit einem etwa doppelt so hohen BIP-Schaden von etwa 0,3% zu rechnen wäre. Auch hier gilt allerdings: weil die aktuellen Erdöl- und Erdölproduktpreise die Möglichkeit eines Embargos oder von Importzöllen teilweise schon enthält, könnten der Preisschock und mithin die gesamtwirtschaftlichen Effekte auch kleiner sein als hier ausgewiesen.

6. Fazit

Ein Öl-Embargo der EU ist für sich genommen bis Herbst 2022 mit relativ überschaubaren volkswirtschaftlichen Schäden bewältigbar, es müssten die besonders stark betroffenen Länder aber EU-solidarisch von den anderen Mitgliedsländern unterstützt werden. Als Konsequenz ist aber - je nach Sanktionsmaßnahme und -umfang - mit deutlich höheren Rohöl- und in der Folge Treibstoff- und Heizölpreisen zu rechnen, die sehr kurzfristig auf die gewerblichen und privaten Endverbraucher durchschlagen. Die wirtschaftliche Entwicklung würde dadurch noch stärker gebremst werden und die Inflationsrate unmittelbar (im nächsten Erhebungsmonat) spürbar ansteigen. Ein Importzoll wäre allerdings vorzuziehen, weil er flexibler ist und in der EU zu Zolleinnahmen führt, die umverteilt werden könnten.

Das größte Risiko stellen mögliche Gegensanktionen von Seiten Russlands dar. So könnte Druck auf andere GUS-Länder ausgeübt werden, um deren Öllieferungen in die EU einzuschränken. Besonders die Lieferungen von Kasachstan, die über russisches Staatsgebiet laufen, könnten von Russland (leicht) unterbunden werden. Den größten Schaden könnte Russland der EU zufügen, wenn die Gasversorgung gestoppt wird. Die Folge wäre eine Rezession (wenige Monate nach dem Gaslieferstopp) und höhere Gaspreise für die Endverbraucher: in der Industrie sehr unmittelbar innerhalb weniger Monate, für die privaten Haushalte wäre mit Verzögerung zum Jahresende 2022/Anfang 2023 mit massiven Preissteigerungen zu rechnen.

7. Literatur

- Caliendo, L., & Parro, F. (2015). Estimates of the Trade and Welfare Effects of NAFTA. *The Review of Economic Studies*, 82(1), 1-44.
- Eaton, J., & Kortum, S. (2002). Technology, Geography, and Trade. *Econometrica*, 70(5), 1741–1779.
- EIA (2022). Europe is a key destination for Russia's energy exports. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=51618>.
- Felbermayr, G., & Mahlkow, H. (2022). *Import Tariffs as an Instrument in Energy Sanctions: Quantitative Results on the Case of Russia*. Kiel Institut für Weltwirtschaft, forthcoming.
- Felbermayr, G., Mahlkow, H., & Sandkamp, A. (2022). Cutting through the Value Chain: The Long-Run Effects of Decoupling the East from the West. *Kieler Arbeitspapier*, (03).
- Gros, D. (2022). Optimal tariff versus optimal sanction: The case of European gas imports from Russia. *EUI Policy Brief*, (2022/19).
- Hausmann, R. (2022). *The Case for a Punitive Tax on Russian Oil*. Project Syndicate, 26. Februar.
- Hausmann, R., Loskot-Strachota, A., & Ockenfels, A., Schetter, U., Tagliapietra, S., Wolff, G., Zachmann, G. (2022). Cutting Putin's Energy Rent: 'Smart Sanctioning' Russian Oil and Gas. *Bruegel Working Papers*, (05/2022).
- IEA (2022). *Russian supplies to global energy markets*. International Energy Agency, <https://www.iea.org/reports/russian-supplies-to-global-energy-markets>.
- Kleimann, D., McWilliams, B., & Zachmann, G. (2022). How a European Union tariff on Russian oil can be designed. *Bruegel Blog*, 29. April.
- Puls, T. (2022). Russlands Bedeutung als Kraftstofflieferant. *IW-Kurzbericht*, (21/2022).
- Sturm, J., & Menzel, K. (2022). The Simple Economics of Optimal Sanctions: The Case of EU-Russia Oil and Gas Trade. *Working Paper*, 23. April.
- Tagliapietra, S., Wolff, G., & Zachmann, G. (2022). A phase out of Russian oil may be less effective than a tariff at reducing Putin's rents. *Bruegel Opinion*, 2. Mai.