

Projektbericht  
Research Report

Juli 2018

# Verteilungswirkungen potentieller Verkehrsmaßnahmen in Österreich

Gerlinde Titelbach, Georg Leitner, Jan-Michael van Linthoudt

**Studie im Auftrag des**  
Umweltbundesamtes

---

**AutorInnen**

Gerlinde Titelbach, Georg Leitner, Jan-Michael van Linthoudt

**Titel**

Verteilungswirkungen potentieller Verkehrsmaßnahmen in Österreich

**Kontakt**

Gerlinde Titelbach

T +43 1 59991-206

E [titelbach@ihs.ac.at](mailto:titelbach@ihs.ac.at)

**©2018 Institut für Höhere Studien – Institute for Advanced Studies (IHS)**

Josefstädter Straße 39, A-1080 Vienna

T +43 1 59991-0

F +43 1 59991-555

[www.ihs.ac.at](http://www.ihs.ac.at)

ZVR: 066207973

**Lizenz**

*Die Publikation wurde sorgfältig erstellt und kontrolliert. Dennoch erfolgen alle Inhalte ohne Gewähr. Jegliche Haftung der Mitwirkenden oder des IHS aus dem Inhalt dieses Werkes ist ausgeschlossen.*

# Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund.....	4
2	Methodische Vorgehensweise.....	6
3	Ergebnisse .....	10
3.1	Überblick Privathaushalte.....	10
3.1.1	Durchschnittliche Einkommen und Ausgaben der Haushalte in Österreich .....	12
3.2	Maßnahme: Erhöhung Mineralölsteuer für Diesel .....	12
3.2.1	MÖSt Diesel: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte .....	12
3.2.2	MÖSt Diesel +8,5 Cent: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte .....	13
3.3	Maßnahme: Erhöhung Mineralölsteuer für Diesel und Benzin .....	18
3.3.1	MÖSt Diesel/Benzin: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte.....	18
3.3.2	MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte .....	19
3.4	Maßnahme: Erhöhung Motorbezogene Versicherungssteuer .....	24
3.4.1	MotV: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte.....	25
3.4.2	MotV +50 %: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte .....	25
3.4.3	MotV +100 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte .....	30
3.5	Maßnahme: Reduktion der Tickets im öffentlichen Verkehr .....	35
3.5.1	ÖV-Tickets: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte .....	35
3.5.2	ÖV-Tickets -25 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte .....	36
3.5.3	ÖV-Tickets -50 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte .....	41
4	Zusammenfassung .....	45
5	Verzeichnisse .....	48
5.1	Abkürzungen.....	48
5.2	Abbildungsverzeichnis .....	49
5.3	Tabellenverzeichnis .....	50
5.4	Literaturverzeichnis .....	51

# 1 Hintergrund

Die Europäische Union hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls im Jahr 1997 darauf verständigt, die Emissionen von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 um 20 % zu reduzieren. Im Jahr 2009 wurden demzufolge im Rahmen des EU-Klima- und Energiepakets 2020 für jedes Mitgliedsland konkrete Einsparungsziele vereinbart (vgl. BMLFUW 2016).<sup>1</sup> Im Jahr 2011 wurde in Österreich zur Umsetzung der Ziele ein Klimaschutzgesetz<sup>2</sup> verabschiedet, in dem verbindliche Emissionsgrenzen für die Wirtschaftssektoren festgeschrieben sind, die laut Lebensministeriums bisher nicht überschritten wurden (vgl. BMLFUW 2016). An den gesamten Treibhausgas-Emissionen in Österreich hat Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) mit rund 85 % den größten Anteil und die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind im Zeitraum von 1990 bis 2015 um 7 % gestiegen (vgl. UBA 2017). Aktuelle Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA 2017) zeigen jedoch auch, dass unter anderem aufgrund des Anstiegs der Emissionen im Verkehrssektor, der einer der größten Verursacher von Treibhausgasen ist,<sup>3</sup> die geplante Treibhausgas-Reduktion ohne weitere Maßnahmen bis 2020 nicht sichergestellt ist. Effizientere Motoren und die verpflichtende Beimengung von Biokraftstoffen<sup>4</sup> reduzieren zwar den Treibhausgas-Ausstoß pro gefahrenen Kilometer, aber zeitgleich hat sich seit 1990 die Fahrleistung von PKWs um 66 % erhöht und die von LKWs um 77 %, weshalb seit 1990 die Treibhausgas-Emissionen im Verkehrsbereich um 60 % gestiegen sind (vgl. UBA 2017).

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe (wie Erdgas, Erdöl und Kohle) vorwiegend in den Sektoren Verkehr, Gebäude, Energie und Industrie entsteht, zu reduzieren, werden unterschiedliche steuerungspolitische Maßnahmen diskutiert. Die Senkung des Ressourcenverbrauchs ist ein zentrales Ziel, dass aus steuerungspolitischer Perspektive etwa mit umweltorientierten Abgaben erreicht werden kann. Besonders im Verkehrssektor könnten, aufgrund des hohen Anteils an den Treibhausgas-Emissionen, steuerungspolitische Eingriffe wie Umweltsteuern zu einer merklichen Emissionsreduktion führen (UBA 2017). Je nach Ausgestaltung der

---

<sup>1</sup> Österreich hat sich im Zuge des EU-Klima- und Energiepakts dazu verpflichtet, die Emissionen von Treibhausgasen ohne Emissionshandel um 16 % und die Emissionen von Treibhausgasen mit Emissionshandel um 21 % zu reduzieren, den Anteil der erneuerbaren Energiequellen auf 34 % zu erhöhen und die Energieeffizienz um 20% zu steigern.

<sup>2</sup> Das Klimaschutzgesetz reguliert den Umgang mit allen Treibhausgasen, die nicht dem Emissionshandel unterliegen. Diese machen rund 62 % (49,3 von 78,9 Mio. Tonnen) der Gesamtemissionen in Österreich aus (vgl. UBA, 2017).

<sup>3</sup> Rund 28 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich entstehen im Verkehrssektor. Ohne Emissionshandel beläuft sich der Anteil des Verkehrssektors sogar auf 45 %. Allein 98,9 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors entfallen auf den Straßenverkehr.

<sup>4</sup> Die teilweise Substitution fossiler Kraftstoffe durch Biokraftstoffe von zumindest 5,8 % ist seit 2005 durch die Kraftstoffverordnung geregelt. Im Jahr 2015 lag der Anteil laut Lebensministerium bei 8,9 % (vgl. BMLFUW, 2016).

Verkehrsmaßnahmen, sind die Verteilungseffekte auf Privathaushalte verschieden und daraus können auch nicht intendierte Effekte resultieren. Generell ist bekannt, dass Haushalte in den oberen Einkommensgruppen aufgrund ihres unterschiedlichen Lebensstils (höhere Mobilität) und des verfügbaren Einkommens einen höheren Konsum an Produkten mit CO<sub>2</sub>-Emissionen haben, als jene Haushalte in den unteren Einkommensgruppen (vgl. UBA 2017). Dessen ungeachtet können bestimmte Verkehrsmaßnahmen dennoch regressiv wirken, also Haushalte mit geringen Einkommen stärker belasten als jene in den höheren Einkommensgruppen, da diese Haushalte einen höheren Anteil ihres Haushaltseinkommens für die betroffenen Konsumgüter wie etwa Benzin aufwenden. Bei der Anpassung von ökologischen Steuern sind deshalb neben der Budgetwirksamkeit und potentiellen Lenkungseffekten auch nicht intendierte soziale Effekte von entscheidendem Interesse.

Im Rahmen dieser Studie werden deshalb die sozialen Effekte bzw. die direkten Verteilungswirkungen von potentiellen Verkehrsmaßnahmen auf die österreichischen Privathaushalte untersucht. Zudem wird geprüft, ob die Hypothese der Regressivität von Steueränderungen bestätigt werden kann.

Im ersten Abschnitt werden die verwendeten Daten und das den Auswertungen zugrundeliegende, und um ein Konsummodul erweiterte, Mikrosimulationsmodell ITABENA beschrieben. Daran anschließend werden die vom Umweltbundesamt ausgearbeiteten potentiellen Verkehrsmaßnahmen dargelegt und die Ergebnisse aufgrund der von uns simulierten Reformszenarien sowie die daraus entstandenen Verteilungswirkungen auf die Privathaushalte diskutiert und zusammengefasst.

## 2 Methodische Vorgehensweise

Die Datengrundlagen für die Untersuchung der Verteilungswirkungen von potentiellen Verkehrsmaßnahmen auf die österreichischen Privathaushalte bildet zum einen die EU-SILC Erhebung 2016<sup>1</sup> auf dem unser Mikrosimulationsmodell ITABENA (IHS TAX-BENefit Model for Austria) basiert und zum anderen die Konsumerhebung 2014/15,<sup>2</sup> welche mit ITABENA mittels Coarsened Exact Matching statistisch verknüpft wurde. Das von uns angewandte statische Matchingverfahren orientiert sich an dem vom Iacus et al. (2011) beschriebenen Coarsened Exact Matching. Auf Grundlage des Mikrosimulationsmodells ITABENA inkl. Konsummodul können auf Ebene der Privathaushalte sowohl die verfügbaren Einkommen als auch die Konsumausgaben berechnet werden.

Für die Berechnung der verfügbaren Einkommen werden alle Einkommen aus selbständiger und unselbständiger Erwerbstätigkeit, Einkommen aus Kapitalertrag und Vermietung, erhaltene und geleistete Alimente, Wochengeld sowie private und staatliche Pensionen berücksichtigt. Zudem werden die folgenden Transferleistungen einberechnet: Arbeitslosengeld, Notstandshilfe, Schüler- und Studienbeihilfen, Sozialhilfe und Wohnungsbeihilfen, staatliche Unterhaltsvorschüsse und familienspezifische Transfers (Familienbeihilfe, Kinderabsetzbetrag, Kinderbetreuungsgeld und Pflegegeld).

Informationen zum Bruttoeinkommen auf individueller Ebene sowie zur Haushaltszusammensetzung werden dem EU-SILC entnommen, während die Regelungen des Steuer-Transfer-Systems durch Computerprogramme des ITABENA-Modells abgebildet werden. Diese Computerprogramme bilden das österreichische Steuer-Transfer-System Schritt für Schritt nach, wobei auch die Interaktionen zwischen den einzelnen Elementen des Systems berücksichtigt werden. Ausgehend vom individuellen Bruttoeinkommen wird zunächst durch Abzug der Sozialversicherungsbeiträge die Bemessungsgrundlage zur Einkommensteuer sowie die

---

<sup>1</sup> Seit dem Jahr 2003 werden die EU-SILC Daten (European Community Statistics on Income and Living Conditions) jährlich, mit dem Ziel Aussagen über die Einkommenssituation und Lebensbedingungen der Bevölkerung und insbesondere zu Armut und sozialer Inklusion treffen zu können, erhoben. Mittlerweile nehmen alle EU-Mitgliedsstaaten sowie die Schweiz, Island, die Türkei, Serbien und Norwegen daran teil. In Österreich wird die repräsentative Erhebung von Statistik Austria realisiert. Im Rahmen der Befragung geht es um die Themenfelder Einkommen (aus dem jeweiligen Vorjahr, in unserem Fall 2015), Beschäftigung und Wohnen sowie um subjektive Einschätzungen zu Gesundheit und der finanziellen Lage. Im Jahr 2016 wurden in Österreich zwischen Februar und Juni 13.049 Personen (6.000 Haushalte) befragt.

<sup>2</sup> Die Konsumerhebung wird alle fünf Jahre von Statistik Austria realisiert, mit dem Ziel repräsentative Informationen über die Verbrauchsausgaben, Ausstattung und Einkommen der Privathaushalte in Österreich zu haben. Der Zeitraum der Befragung der Konsumerhebung 2014/15 war von Oktober 2014 bis November 2015. Im Zuge dessen haben 7.162 Haushalte den Fragebogen beantwortet sowie ein zweiwöchiges Haushaltsbuch über die Verbrauchsausgaben geführt.

Einkommensteuer bestimmt, wobei alle steuerrechtlich relevanten Informationen (z.B. Familienzusammensetzung) berücksichtigt werden. Nach der Aggregation auf Haushaltsebene werden die relevanten Transfers – z.B. Familienleistungen – addiert, womit das verfügbare Einkommen für jeden Haushalt bestimmt werden kann.

Alle monetären Einkommensgrößen des EU-SILC 2016 stammen aus dem Jahr 2015 und sind mit Hilfe der prognostizierten Entwicklung der ArbeitnehmerInnenentgelte auf das Jahr 2018 aufgewertet worden (IHS 2018).<sup>1</sup> Um die Effekte der potentiellen Verkehrsmaßen bzw. der potentiellen Reformen bestimmen zu können, ist ein Bezugspunkt vor der Reform für den Vergleich notwendig. Im sogenannten Basisszenario bzw. im „Business as Usual“ (BAU) wurden alle Regelungen<sup>2</sup> an das Jahr 2018 angepasst.

In der Konsumerhebung 2014/15 werden neben sozioökonomischen Charakteristika die Konsumausgaben der Privathaushalte anhand eines zweiwöchig geführten Haushaltsbuchs und mittels Fragen zu größeren Anschaffungen innerhalb des letzten Jahres von Statistik Austria erhoben. Im Datensatz von Statistik Austria sind demnach die Ausgaben der Privathaushalte entsprechend der COICOP Klassifikation<sup>3</sup> zu 979 Produktgruppen enthalten. Die monetären Konsumangaben aus der Konsumerhebung 2014/15 wurden mit Hilfe des Verbraucherpreisindex von Statistik Austria (2018) auf das Jahr 2018 aufgewertet.

Um die Effekte der Reformmaßnahmen, die in Form von geänderten Steuern und/oder Preisreduktionen simuliert werden, zu analysieren, werden je Reformmaßnahme bzw. Intensität der Reformmaßnahme zwei Szenarien modelliert und verglichen; das Basisszenario und das jeweilige Reformszenario.

#### **Basisszenario: „Business as Usual“ (BAU)**

Den Ausgangspunkt der Analyse bildet das bereits erwähnte Basisszenario oder auch „Business as Usual“, das den Status quo darstellt.

#### **Reformszenario: Potentielle Verkehrsmaßnahme(n)**

Im Reformszenario werden entsprechend der jeweiligen Verkehrsmaßnahme die Preise, der von der Maßnahme betroffenen Konsumgüter erhöht bzw. reduziert.

---

<sup>1</sup> Bei der Aufwertung werden alle Einkommen inkl. der Sozialtransfersleistungen mit dem Wachstumsfaktor der ArbeitnehmerInnenentgelte multipliziert.

<sup>2</sup> Dazu zählen die Werte für die Sozialhilfe/Bedarfsorientierte Mindestsicherung, das Pflegegeld, die Familienbeihilfe, der Kinderabsetzbetrag, das Kinderbetreuungsgeld, der Ausgleichszulagenrichtsatz, die Höchstbeitragsgrundlage, die Geringfügigkeitsgrenze und der KES-St-Satz.

<sup>3</sup> COICOP (Classification of Individual Consumption according to Purpose) ist eine Klassifikation von Konsumprodukten der Statistikabteilung der Vereinten Nationen.

Hierbei gilt die Annahme, dass die Haushalte ihr Konsumverhalten nicht anpassen also der Warenkorb gleich bleibt, weshalb ausschließlich kurzfristige Effekte simuliert werden. Eine Verhaltensanpassung wie etwa der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel im Fall von PendlerInnen ist in der kurzen Frist letztlich auch nur bedingt möglich. Die Effekte der jeweiligen Maßnahme berechnen sich aus der Differenz zwischen dem Basisszenario und dem entsprechenden Reformszenario.

### **Äquivalisierte verfügbare Haushaltseinkommen**

Um die Verteilungswirkungen zu analysieren bedarf es vergleichbarer Haushaltseinkommen. Da die Haushaltsgröße und –zusammensetzung zwischen den Privathaushalten variieren, werden die verfügbaren Einkommen gewichtet bzw. äquivalisiert. Dazu wird die EU-Äquivalenzskala herangezogen (modifizierte OECD-Skala). Demzufolge wird angenommen, dass bei gemeinsamer Haushaltsführung sogenannte Skaleneffekte entstehen, d.h. viele Waren (z.B. gemeinsame Nutzung der Wohnung, des Autos etc.) pro Haushalt nur einmal angeschafft werden müssen, weil diese von allen Haushaltsmitgliedern verwendet werden können und es wird angenommen, dass Kinder weniger Ausgaben verursachen als erwachsene Haushaltsmitglieder. Das äquivalisierte Haushaltseinkommen wird demnach wie folgt gewichtet: Die erste Person ab 14 Jahren im Haushalt erhält ein Gewicht von 1, jede weitere Person ab 14 Jahre 0,5 und Kinder bis einschließlich 13 Jahren 0,3 (vgl. Eurostat 2016 und OECD 2017).<sup>1</sup>

### **Äquivalisierte Konsumausgaben**

Ebenso bedarf es vergleichbarer Konsumausgaben zwischen den Haushalten, um die Verteilungswirkungen der Be- oder Entlastungen zu analysieren. Aus diesem Grund werden auch die Haushaltskonsumausgaben mittels der EU-Skala entsprechend der Haushaltszusammensetzung äquivalisiert.

### **Haushalte je Dezil entsprechend des äquivalisierten verfügbaren Einkommens**

Weiters werden die Haushalte entsprechend des äquivalisierten verfügbaren Einkommens gereiht und in zehn gleich große Gruppen, d.h. nach Dezilen unterteilt. Im 1. Dezil befinden sich jene 10 % der Haushalte mit den geringsten Einkommen und im 10. Dezil jene 10 % mit den höchsten Einkommen.

---

<sup>1</sup> Das bedeutet im Fall eines Haushalts mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern unter 14 Jahren ein Gewicht von 2,1. Beispielrechnung: Einkommen = 3.000 Euro und Haushaltszusammensetzung = 2 Erwachsene und 2 Kinder, ergibt folgende Berechnung pro Person  $3.000/2,1=1.428$  Euro. Zum Vergleich: 3.000 Euro Einkommen und ein Ein-Personen-Haushalt ergibt 3.000 Euro verfügbares Einkommen, weil die erste erwachsene Person im Haushalt mit 1 gewichtet wird.



Aufgrund der Auswertungen der Maßnahmeneffekte nach Haushalten je Dezil kann analysiert werden, ob etwa Haushalte mit geringerem Einkommen stärker belastet werden als jene mit hohem Einkommen. Es gilt auch zwischen relativen und absoluten Werten zu unterscheiden. Haushalte mit höheren Einkommen können etwa für die betroffenen Güter absolut betrachtet mehr Geld aufwenden, weil sie beispielsweise mehr oder teurere Güter kaufen und somit haben diese eine höhere absolute Belastung. Relativ betrachtet kann es jedoch sein, dass dieser höhere Aufwand aufgrund ihrer höheren Kaufkraft im Vergleich zu Haushalten in den unteren Einkommens-Dezilen eine geringere Belastung für Haushalte in den höheren Einkommens-Dezilen bedeutet.

## 3 Ergebnisse

In den folgenden Abschnitten werden zunächst allgemeine Charakteristika der Haushalte beschrieben und anschließend die Ergebnisse der Verteilungswirkungen auf die österreichischen Haushalte der folgenden vier simulierten Verkehrsmaßnahmen dargelegt:

1. Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) für Diesel (siehe Abschnitt 3.2)
2. Erhöhung der Mineralölsteuer für Diesel und Benzin (siehe Abschnitt 3.3)
3. Erhöhung der Motorbezogenen (MotV) Versicherungssteuer (siehe Abschnitt 3.4)
4. Reduktion der Ticketpreise im öffentlichen Verkehr (ÖV) (siehe Abschnitt 3.5)

### 3.1 Überblick Privathaushalte

In Österreich leben rund 8,6 Mio. Menschen in rund 3,8 Mio. Privathaushalten (vgl. Tabelle 1). In einem Haushalt leben durchschnittlich 2,2 Personen und 0,3 Kinder.

Da die Haushaltgröße und –zusammensetzung zwischen den Privathaushalten variiert, werden die verfügbaren Einkommen entsprechend der EU-Skala gewichtet bzw. äquivalisiert (siehe Kapitel 2). Die erste Person ab 14 Jahren im Haushalt entspricht 1, jede weitere Person ab 14 Jahre 0,5 und Kinder bis einschließlich 13 Jahren 0,3 (vgl. Eurostat 2016 und OECD 2017). Anschließend wurden die Haushalte entsprechend des äquivalisierten verfügbaren Einkommens gereiht und in zehn gleich große Gruppen, also nach Einkommensdezilen, unterteilt. Im ersten Einkommensdezil befinden sich jene 10 % der Haushalte mit den geringsten Einkommen und im zehnten Einkommensdezil jene 10 % mit den höchsten Einkommen.

Betrachtet man die Haushalte nach Einkommensdezilen – geordnet nach dem äquivalisierten verfügbaren Haushaltseinkommen – zeigt sich, dass sich sowohl im ersten als auch im zehnten Einkommensdezil der Haushalte weniger als 10 % der Personen befinden und im zweiten und sechsten Dezil mit 11 % über 10 %.

**Tabelle 1: Haushaltsstruktur, Einkommens- und Ausgabenstruktur pro Monat 2018, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte			Personen				Ø verfügbares Einkommen in Euro		Ø Konsumausgaben in Euro	
	Anzahl	Verteilung	Anteil in urbanem Raum**	Anzahl	Verteilung	Ø Anzahl Personen / Haushalt	Ø Anzahl Kinder / Haushalt	gesamt	äquivalisiert nach EU-Skala	gesamt	äquivalisiert nach EU-Skala
1. Dezil	386.740	10%	64%	720.407	8%	1,86	0,29	1.078	786	1.857	1.402
2. Dezil	386.516	10%	57%	911.750	11%	2,36	0,489	1.991	1.256	2.216	1.458
3. Dezil	385.602	10%	55%	873.299	10%	2,27	0,414	2.330	1.502	2.430	1.636
4. Dezil	385.994	10%	57%	835.823	10%	2,17	0,375	2.598	1.725	2.620	1.791
5. Dezil	386.696	10%	52%	859.611	10%	2,22	0,378	2.971	1.934	2.780	1.867
6. Dezil	385.900	10%	50%	917.277	11%	2,38	0,281	3.516	2.155	3.193	2.023
7. Dezil	386.048	10%	52%	901.436	10%	2,34	0,254	3.905	2.413	3.353	2.149
8. Dezil	386.738	10%	58%	899.995	10%	2,33	0,229	4.412	2.725	3.665	2.365
9. Dezil	385.761	10%	57%	863.213	10%	2,24	0,162	5.048	3.182	4.076	2.661
10. Dezil	386.103	10%	66%	807.358	9%	2,09	0,131	7.634	5.099	4.830	3.282
<b>Gesamt</b>	<b>3.862.098</b>	<b>100%</b>	<b>57%</b>	<b>8.590.169</b>	<b>100%</b>	<b>2,22</b>	<b>0,3</b>	<b>3.548</b>	<b>2.278</b>	<b>3.102</b>	<b>2.063</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Aufwertung mittels ArbeitnehmerInnenentgelte auf 2018, geltenden gesetzlichen Regelungen aus 2018.

\* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzskala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzskala berechnet.

\*\* Urbaner Raum: in „predominantly urban“ oder „intermediate“ Region lebend, gemäß OECD-Definition (siehe OECD 2011)

### 3.1.1 Durchschnittliche Einkommen und Ausgaben der Haushalte in Österreich

Das verfügbare Haushaltseinkommen beträgt durchschnittlich 3.548 Euro pro Monat (12x) und unter Berücksichtigung der Haushaltszusammensetzung ergibt sich ein Äquivalenzeinkommen<sup>1</sup> von 2.278 Euro (siehe Tabelle 1). Die gesamten Konsumausgaben der Haushalte betragen durchschnittlich 3.102 Euro pro Monat (12x) und die äquivalisierten 2.063 Euro. In den unteren Einkommensdezilen übersteigen die durchschnittlichen Konsumausgaben das verfügbare Einkommen. Laut Statistik Austria können diese Unterschiede mit Krediten zur Bezahlung von Großanschaffungen und Ersparnissen sowie die Unterfassung von Transfers zwischen Haushalten erklärt werden (Statistik Austria 2017).

Ein Anteil von 57 % der österreichischen Privathaushalte befindet sich im urbanen Raum<sup>2</sup> bzw. in einem städtischen Gebiet. Dieser Anteil ist sowohl bei Haushalten im 1. Einkommensdezil (64 %) als auch im 10. Einkommensdezil (66 %) um einiges höher.

## 3.2 Maßnahme: Erhöhung Mineralölsteuer für Diesel

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Verteilungswirkungen der potentiellen Verkehrsmaßnahme „Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) für Diesel um 8,5 Cent pro Liter“ auf 48,2 Cent pro Liter gezeigt. Die MÖSt fällt bei Treib- und Heizstoffen aus Mineralölen an, und ist als Fixbetrag je Liter definiert, wobei die Höhe vom Kraftstoff abhängt. Derzeit liegt die MÖSt für Benzin bei 48,2 Cent pro Liter und bei Diesel bei 39,7 Cent pro Liter. Die Erhöhung der MÖSt für Diesel um 8,5 Cent pro Liter<sup>3</sup> stellt somit eine Angleichung der MÖSt für Diesel an jene für Benzin dar.

### 3.2.1 MÖSt Diesel: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte

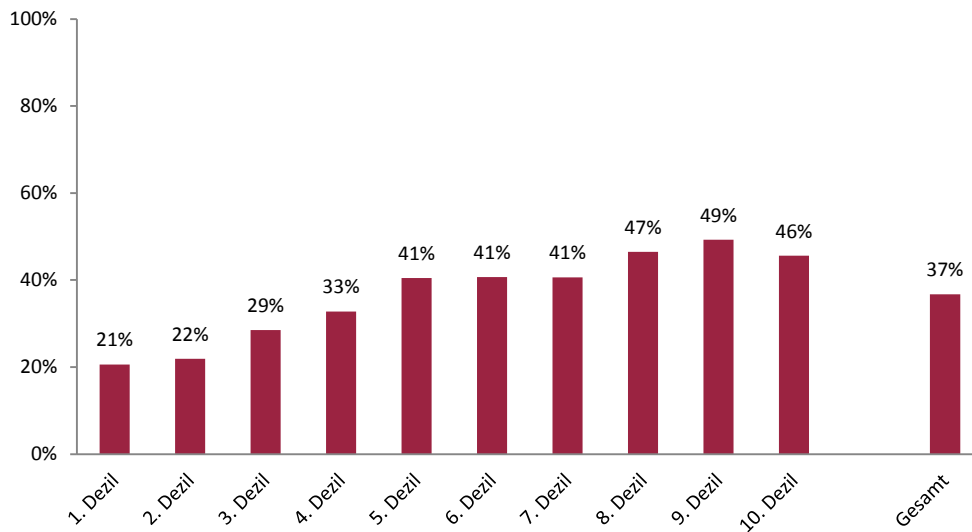
Die Erhöhung der MÖSt von Diesel betrifft ausschließlich Haushalte in denen Personen leben, die auch Konsumausgaben für Diesel tätigen bzw. ein Dieselfahrzeug besitzen. In Abbildung 1 sind die Anteile der Haushalte mit Dieselausgaben je Einkommensdezil abgebildet.

---

<sup>1</sup> Da die Haushaltsgröße und –zusammensetzung zwischen den Privathaushalten variieren, werden die verfügbaren Einkommen entsprechend der modifizierten Äquivalenzskala der OECD (entspricht der EU-Skala) gewichtet bzw. äquivalisiert. Die erste Person ab 14 Jahren im Haushalt entspricht 1, jede weitere Person ab 14 Jahre 0,5 und Kinder bis einschließlich 13 Jahren 0,3 (vgl. Eurostat 2016 und OECD 2017).

<sup>2</sup> Urbaner Raum meint hier entsprechend der OECD-Klassifikation „predominantly urban“ und „intermediate“ und bezieht sich sowohl auf die Siedlungsdichte als auch die EinwohnerInnenzahl (vgl. OECD 2011).

<sup>3</sup> Diese 8,5 Cent pro Liter entsprechen einer prozentuellen Erhöhung der MÖSt auf Diesel von 21,4 %. Jedoch schlägt sich dieser Wert nicht voll auf die beobachteten Bruttopreise der Konsumausgaben nieder. Da jedoch keine Mengenangaben in der Konsumerhebung enthalten sind, wurde der Jahresdurchschnittswert für Diesel herangezogen um eine prozentuelle Steigerung der Bruttopreise zu errechnen.

**Abbildung 1: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für Diesel je Einkommensdezil und gesamt**

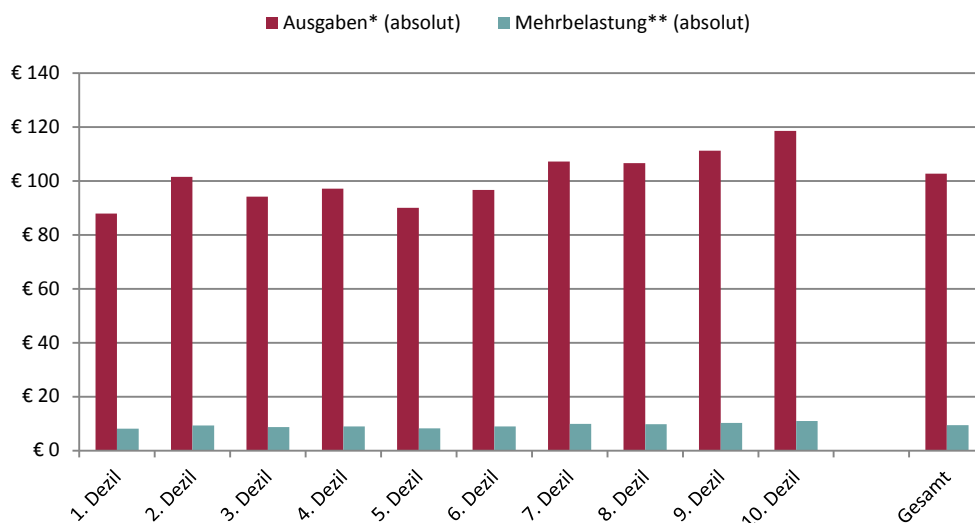
Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Insgesamt haben 37 % der Privathaushalte Konsumausgaben für Diesel. Allerdings ist dieser Anteil je nach Einkommenslage der Haushalte stark unterschiedlich. In den oberen Einkommensdezilen, also jene mit höheren Einkommen, haben wesentlich mehr Haushalte Ausgaben für Diesel als in den Dezilen mit geringeren Einkommen. Im ersten und zweiten Einkommensdezil der Haushalte, also jene mit den geringsten Einkommen, tätigt lediglich jeder fünfte Haushalt Ausgaben für Diesel, während im achten, neunten und zehnten Einkommensdezil beinahe jeder zweite Haushalt Dieselausgaben hat.

### 3.2.2 MÖSt Diesel +8,5 Cent: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte

In Abbildung 2 sind die durchschnittlichen Ausgaben für Diesel pro Monat und die durchschnittliche Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MÖSt auf Diesel um 8,5 Cent pro Liter dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Mehrbelastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für Diesel haben und somit potentiell von der MÖSt-Erhöhung auf Diesel betroffen wären.

**Abbildung 2: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Ausgaben für Diesel und Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

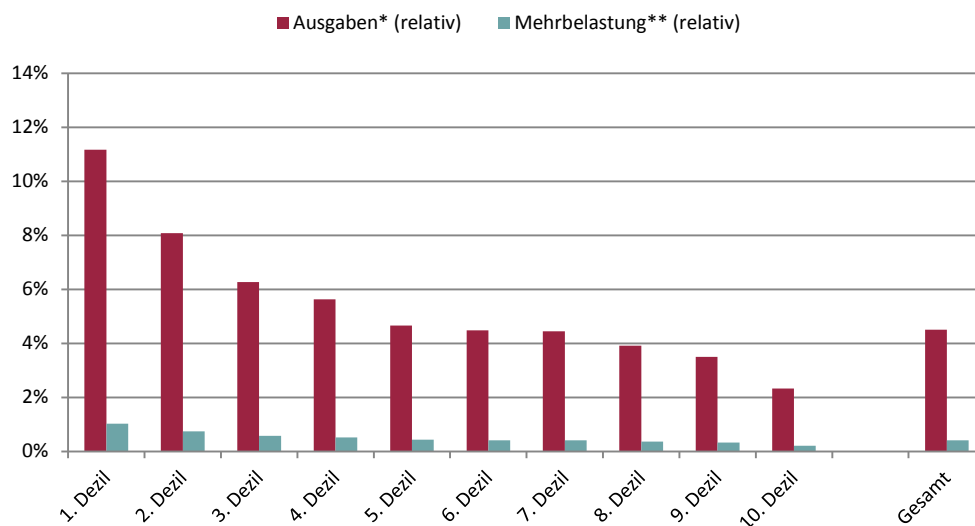


Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für Diesel aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für Diesel pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben.

\*\*Durchschnittliche Mehrbelastung für Diesel pro Monat.

**Abbildung 3: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Relative Ausgaben für Diesel und relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für Diesel aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für Diesel pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Mehrbelastung für Diesel pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.

**Tabelle 2: MÖSt-Diesel +8,5 Cent: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für Diesel				Mehrbelastung bei MÖSt-Erhöhung: Diesel 8,5 Cent	
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für Diesel	Anzahl Haushalte	Ausgaben für Diesel		Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen	in Euro	
					in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen		in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen
1. Dezil	786	386.740	21%	79.668	88	11,2%	8	1,0%	
2. Dezil	1.256	386.516	22%	84.647	101	8,1%	9	0,7%	
3. Dezil	1.502	385.602	29%	109.897	94	6,3%	9	0,6%	
4. Dezil	1.725	385.994	33%	126.606	97	5,6%	9	0,5%	
5. Dezil	1.934	386.696	41%	156.612	90	4,7%	8	0,4%	
6. Dezil	2.155	385.900	41%	157.061	97	4,5%	9	0,4%	
7. Dezil	2.413	386.048	41%	156.736	107	4,4%	10	0,4%	
8. Dezil	2.725	386.738	47%	179.833	107	3,9%	10	0,4%	
9. Dezil	3.182	385.761	49%	190.180	111	3,5%	10	0,3%	
10. Dezil	5.099	386.103	46%	176.063	119	2,3%	11	0,2%	
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>37%</b>	<b>1.417.390</b>	<b>103</b>	<b>4,5%</b>	<b>9</b>	<b>0,4%</b>	

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 3: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Verfügbares Einkommen		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für Diesel/Benzin		Konsumausgaben für Diesel		MÖSt/MwSt.-Aufkommen: Diesel		Erhöhung des MÖSt- und MwSt.-Aufkommens aufgrund der MÖSt-Erhöhung um 8,5 Cent/Liter für Diesel		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	1.030	2%	125	2,5%	66	12	4%	0,23%	
2. Dezil	9.234	6%	2.022	3%	177	1,9%	93	16	6%	0,18%	
3. Dezil	10.779	7%	3.072	5%	205	1,9%	107	19	7%	0,17%	
4. Dezil	12.035	7%	3.947	6%	240	2,0%	126	22	9%	0,18%	
5. Dezil	13.784	8%	5.583	8%	275	2,0%	144	25	10%	0,18%	
6. Dezil	16.281	10%	6.626	10%	308	1,9%	162	28	11%	0,17%	
7. Dezil	18.088	11%	7.344	11%	336	1,9%	177	31	12%	0,17%	
8. Dezil	20.475	12%	9.521	14%	377	1,8%	198	35	13%	0,17%	
9. Dezil	23.368	14%	11.520	17%	399	1,7%	209	37	14%	0,16%	
10. Dezil	35.371	22%	16.129	24%	376	1,1%	197	35	13%	0,10%	
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>66.795</b>	<b>100%</b>	<b>2.819</b>	<b>1,7%</b>	<b>1.479</b>	<b>259</b>	<b>100%</b>	<b>0,16%</b>	

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzskala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzskala berechnet.



### **MÖSt Diesel +8,5 Cent: Absolute durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Insgesamt werden im Durchschnitt 103 Euro pro Monat von den betroffenen Haushalten für Diesel ausgegeben. Im Fall einer Erhöhung der MÖSt um 8,5 Cent pro Liter beträgt die durchschnittliche Mehrbelastung 9 Euro pro Monat. Vergleicht man die Haushalte zwischen den Einkommensdezilen zeigt sich, dass mit 88 Euro pro Monat im ersten Dezil die geringsten Ausgaben für Diesel zu verzeichnen sind und mit 119 Euro pro Monat im zehnten Dezil die höchsten. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben in den obersten Einkommensdezilen können neben den höheren Einkommen mit der durchschnittlichen Anzahl der PKWs pro Haushalt erklärt werden.<sup>1</sup> Die absolute Mehrbelastung je Dezil liegt zwischen 8 und 11 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (vgl. genaue Werte in Tabelle 2).

### **MÖSt Diesel +8,5 Cent: Relative durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für Diesel und auch die absolute Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MÖSt auf Diesel in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (siehe Abbildung 3). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für Diesel der Haushalte 4,5 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 11,2 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten geben rund 8,1 % ihres Einkommens für den öffentlichen Verkehr aus und Haushalte im fünften, sechsten und siebenten Dezil zwischen 4,4 % und 4,7 % ihres Einkommens aus. Den geringsten Anteil weisen Haushalte im zehnten Dezil mit 2,3 % auf. Entsprechend der relativen Ausgaben für Diesel je Einkommensdezil werden Haushalte im ersten Dezil am stärksten belastet und die Erhöhung der relativen Ausgaben ist um 0,8 Prozentpunkte höher als für Haushalte im neunten und zehnten Dezil, die die geringste relative Belastung aufweisen (vgl. genaue Werte in Tabelle 2).

### **MÖSt Diesel +8,5 Cent: Zusätzliches Steueraufkommen**

Im Rahmen einer Erhöhung der MÖSt auf Diesel ergibt sich ein höheres Steueraufkommen aufgrund der erhöhten MÖSt als auch der daraus folgenden höheren MwSt-Einnahmen. Das erhöhte Steueraufkommen pro Jahr aufgrund der

---

<sup>1</sup> Weitere Faktoren, die jedoch nicht im Rahmen der Konsumerhebung erhoben werden, sind der Verbrauch der vorhandenen PKWs und die tatsächliche Fahrleistung der Fahrzeuge.

Maßnahme aus MÖSt und MwSt ist in Tabelle 3 insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus Diesel (MÖSt und MwSt) rund 1,5 Milliarden Euro. Die Maßnahme der MÖSt-Erhöhung auf Diesel um 8,5 Cent pro Liter würde das Steueraufkommen um rund 259 Millionen erhöhen. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des zusätzlichen Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass fast zwei Drittel (64 %) aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammt. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des zusätzlichen Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei 0,1 % und ist damit nicht einmal halb so hoch wie im ersten Einkommensdezil mit 0,23 %. Insgesamt ist der absolute Beitrag der Haushalte mit höheren Einkommen zum (zusätzlichen) Steueraufkommen aus Diesel wesentlich höher, jedoch sind die Haushalten mit geringen Einkommen relativ betrachtet höher belastet.

### 3.3 Maßnahme: Erhöhung Mineralölsteuer für Diesel und Benzin

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Verteilungswirkungen der potentiellen Verkehrsmaßnahme „Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) für Diesel um 28,5 Cent pro Liter und für Benzin um 20 Cent pro Liter“ auf jeweils 68,2 Cent pro Liter gezeigt. Die MÖSt fällt bei Treib- und Heizstoffen aus Mineralölen an, und ist als Fixbetrag je Liter definiert, wobei die Höhe vom Kraftstoff abhängt. Derzeit liegt die MÖSt für Diesel bei 39,7 Cent pro Liter und für Benzin bei 48,2 Cent pro Liter.

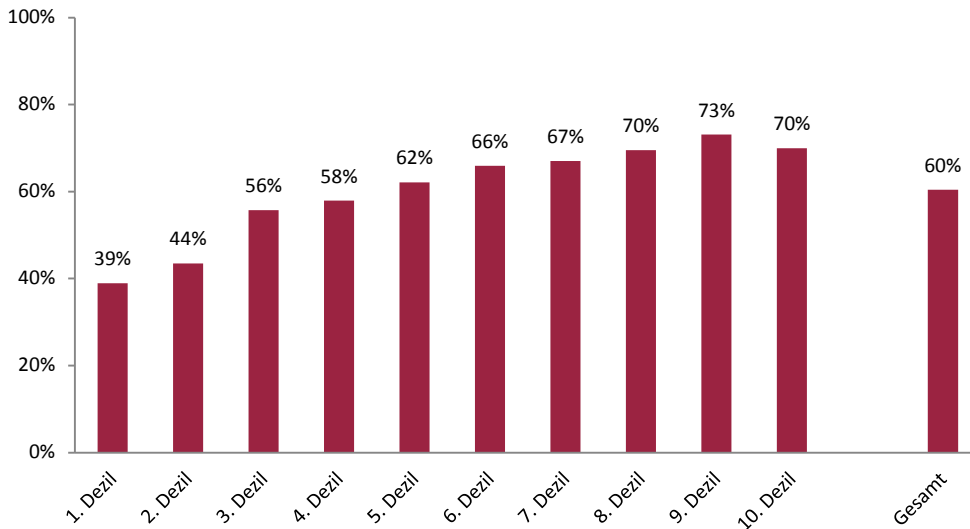
#### 3.3.1 MÖSt Diesel/Benzin: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte

Die Erhöhung der MÖSt von Diesel und Benzin betrifft ausschließlich Haushalte in denen Personen leben, die auch Konsumausgaben für Diesel und/oder Benzin tätigen. In Abbildung 4 ist der jeweilige Anteil an Haushalten, die laut Konsumerhebung Ausgaben für Diesel und/oder Benzin tätigen, aufgezeichnet.

Insgesamt haben 60 % der Privathaushalte Konsumausgaben für Diesel und/oder Benzin getätigt. Allerdings ist dieser Anteil je nach Einkommenslage der Haushalte stark unterschiedlich. In den oberen Einkommensdezilen, also jene mit höheren Einkommen, haben wesentlich mehr Haushalte Ausgaben für Diesel und/oder Benzin als in den Dezilen mit geringeren Einkommen. Im ersten Einkommensdezil der

Haushalte, also bei jenen mit den geringsten Einkommen, liegt dieser Anteil bei 39 % und im neunten Einkommensdezil ist dieser Anteil mit 73 % am höchsten.<sup>1</sup>

**Abbildung 4: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für Diesel und/oder Benzin je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: Datenbasis: Konsumerhebung 2014/15 und EU-SILC 2015 (Statistik Austria). Eigene Berechnungen ITABENA inkl. Konsummodul 2018.

### 3.3.2 MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte

In Abbildung 5 sind die durchschnittlichen Ausgaben für Diesel und Benzin pro Monat sowie die durchschnittliche Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MÖSt auf Diesel um 28,5 Cent pro Liter und auf Benzin um 20 Cent pro Liter dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Mehrbelastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für Diesel und/oder Benzin haben und somit potentiell von der MÖSt-Erhöhung auf Diesel und Benzin betroffen wären.

#### MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Absolute durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte

Insgesamt werden im Durchschnitt 109 Euro pro Monat von den betroffenen Haushalten für Diesel und/oder Benzin ausgegeben. Im Fall einer Erhöhung der MÖSt um 28,5 Cent pro Liter auf Diesel und 20 Cent pro Liter auf Benzin beträgt die

<sup>1</sup> Der Anteil an Haushalten die Benzin konsumieren schwankt über die Dezile zwischen 18 % und 27 % und weist keine so starke Abhängigkeit vom Einkommen auf wie der Dieselsonsum. Somit wären die Verteilungswirkungen bei einer Verkehrsmaßnahme, die nur Benzin betrifft absolut gesehen gleichmäßiger als beim Diesel, relativ wären allerdings die niedrigeren EinkommensbezieherInnen noch stärker belastet als beim Diesel.

durchschnittliche Mehrbelastung 29 Euro pro Monat. Vergleicht man die Haushalte zwischen den Einkommensdezilen, zeigt sich, dass im dritten Einkommensdezil die Ausgaben für Diesel und/oder Benzin mit 94 Euro pro Monat am geringsten sind und mit 124 Euro pro Monat im zehnten Dezil am höchsten sind. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben in den obersten Einkommensdezilen können neben den höheren Einkommen mit der durchschnittlichen Anzahl der PKWs pro Haushalt erklärt werden.<sup>1</sup> Die absolute Mehrbelastung je Dezil liegt zwischen 24 und 33 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (siehe Abbildung 5, vgl. genaue Werte Tabelle 4).

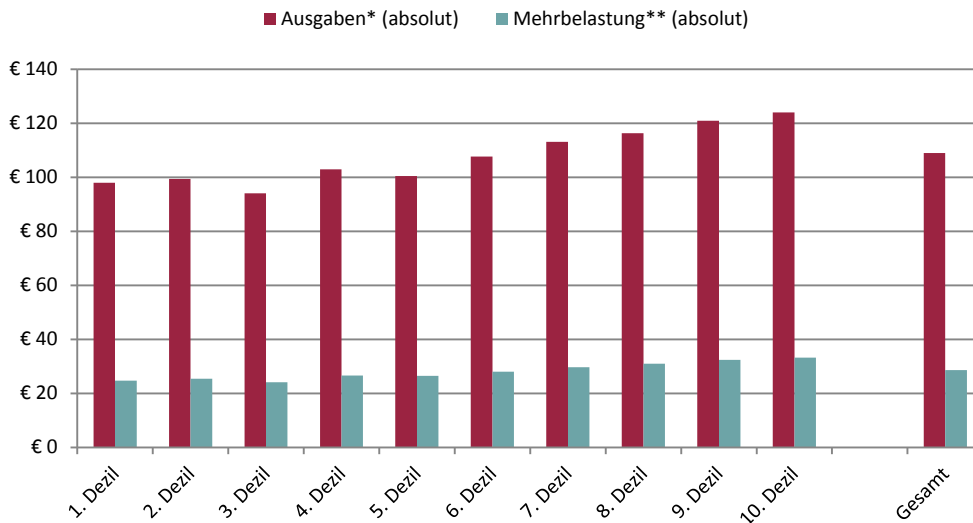
### **MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Relative durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für Diesel und/oder Benzin sowie die absolute Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MÖSt auf Diesel/Benzin in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (siehe Abbildung 6). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für Diesel der Haushalte 4,8 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 12,5 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten Dezil geben rund 7,9 % ihres Einkommens für Diesel und/oder Benzin aus. Und Haushalte in den mittleren Einkommensdezilen (viertes bis sechstes) zwischen 6 % und 5 % ihres Einkommens aus. Den geringsten Anteil weisen Haushalte im zehnten Dezil mit 2,4 % auf. Tatsächlich ergibt sich entsprechend der relativen Ausgaben für Diesel und/oder Benzin je Einkommensdezil eine relative Mehrbelastung, die über die Dezile regressiv wirkt. Im ersten Einkommensdezil beträgt diese 3,1 % und fällt bis auf 0,7 % im zehnten Dezil. Für Haushalte im ersten Dezil ist Mehrbelastung somit um 2,5 Prozentpunkte höher als für jene im zehnten Einkommensdezil (vgl. genaue Werte in Tabelle 4).

---

<sup>1</sup> Weitere Faktoren, die jedoch nicht im Rahmen der Konsumerhebung erhoben werden, sind der Verbrauch der vorhandenen PKWs und die tatsächliche Fahrleistung der Fahrzeuge.

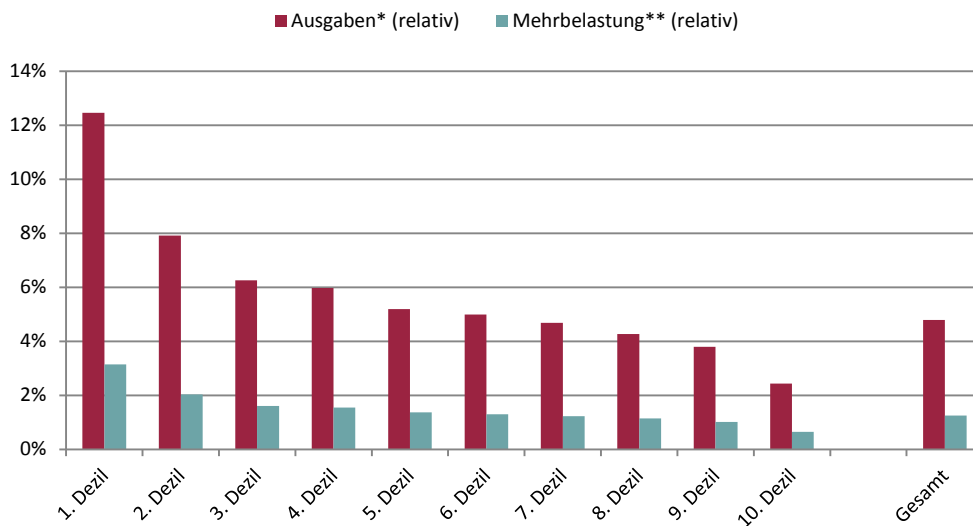
**Abbildung 5: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Ausgaben für Benzin und Diesel sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für Benzin oder Diesel aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für Benzin und Diesel pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben. \*\*Durchschnittliche Mehrbelastung für Benzin und Diesel pro Monat.

**Abbildung 6: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Relative Ausgaben für Benzin und Diesel sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Alle Haushalte, die Konsumausgaben für Benzin oder Diesel aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für Benzin und Diesel pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Mehrbelastung für Benzin und Diesel pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.

**Tabelle 4: MÖSt-Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für Diesel oder Benzin				
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für Diesel/Benzin	Ausgaben für Benzin und Diesel		Mehrbelastung bei MÖSt- Erhöhung: Diesel 28,5 Cent, Benzin 20 Cent		
				Anzahl Haushalte	in Euro	Anteil am verfügbaren Haushalts- einkommen	in Euro	Anteil am verfügbaren Haushalts- einkommen
1. Dezil	786	386.740	39%	150.442	98	12,5%	25	3,1%
2. Dezil	1.256	386.516	44%	168.135	99	7,9%	25	2,0%
3. Dezil	1.502	385.602	56%	214.780	94	6,3%	24	1,6%
4. Dezil	1.725	385.994	58%	223.490	103	6,0%	27	1,5%
5. Dezil	1.934	386.696	62%	240.138	100	5,2%	26	1,4%
6. Dezil	2.155	385.900	66%	254.308	108	5,0%	28	1,3%
7. Dezil	2.413	386.048	67%	258.652	113	4,7%	30	1,2%
8. Dezil	2.725	386.738	70%	268.783	116	4,3%	31	1,1%
9. Dezil	3.182	385.761	73%	281.991	121	3,8%	32	1,0%
10. Dezil	5.099	386.103	70%	270.272	124	2,4%	33	0,7%
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>60%</b>	<b>2.332.707</b>	<b>109</b>	<b>4,8%</b>	<b>29</b>	<b>1,3%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 5: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Verfügbares Einkommen Haushalte gesamt		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für Diesel/Benzin		Konsumausgaben für Benzin und Diesel		MÖSt/MwSt.-Aufkommen: Benzin/Diesel		Erhöhung des MÖSt- und MwSt.-Aufkommens aufgrund der MÖSt-Erhöhung um 28,5 Cent/Liter für Diesel und 20 Cent/Liter für Benzin		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	1.945	2%	244	4,9%	133	62	5%	1,25%	
2. Dezil	9.234	6%	4.017	4%	322	3,5%	175	84	7%	0,91%	
3. Dezil	10.779	7%	6.004	6%	376	3,5%	205	98	8%	0,90%	
4. Dezil	12.035	7%	6.968	7%	419	3,5%	228	110	9%	0,91%	
5. Dezil	13.784	8%	8.560	8%	451	3,3%	244	120	10%	0,87%	
6. Dezil	16.281	10%	10.729	10%	529	3,2%	287	139	11%	0,86%	
7. Dezil	18.088	11%	12.119	11%	564	3,1%	306	149	12%	0,83%	
8. Dezil	20.475	12%	14.230	13%	599	2,9%	324	161	13%	0,78%	
9. Dezil	23.368	14%	17.082	16%	632	2,7%	342	170	14%	0,73%	
10. Dezil	35.371	22%	24.759	23%	596	1,7%	323	160	13%	0,45%	
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>106.414</b>	<b>100%</b>	<b>4.731</b>	<b>2,9%</b>	<b>2.568</b>	<b>1.253</b>	<b>100%</b>	<b>0,76%</b>	

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

### **MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Zusätzliches Steueraufkommen**

Die Erhöhung der MÖSt führt einerseits zu höheren MÖSt-Einnahmen, andererseits auch zu einem Anstieg des MwSt.-Aufkommens, da die Berechnungsbasis für die MwSt. bei Benzin und Diesel die MÖSt miteinschließt. In Tabelle 5 sind die jährlichen Steuereinnahmen aus MÖSt und MwSt. aus Benzin und Diesel sowie deren Erhöhung bei einem Anstieg der MÖSt um 28,5 bzw. 20 Cent für Diesel bzw. Benzin.

Im Rahmen einer Erhöhung der MÖSt auf Diesel und Benzin ergibt sich ein höheres Steueraufkommen aufgrund der erhöhten MÖSt als auch der daraus folgenden höheren MwSt-Einnahmen. Das erhöhte Steueraufkommen pro Jahr aufgrund der Maßnahme aus MÖSt und MwSt ist in Tabelle 5 insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus Diesel und Benzin (MÖSt und MwSt) rund 2,6 Milliarden Euro. Die Maßnahme der MÖSt-Erhöhung auf Diesel um 28,5 Cent pro Liter und auf Benzin um 20 Cent pro Liter würde das Steueraufkommen um rund 1,3 Milliarden erhöhen. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des zusätzlichen Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass fast zwei Drittel (62 %) aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammt. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des zusätzlichen Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei 0,45 % und ist damit nicht einmal halb so hoch wie im ersten Einkommensdezil mit 1,25 %. Insgesamt ist der absolute Beitrag der Haushalte mit höheren Einkommen zum (zusätzlichen) Steueraufkommen aus Diesel und Benzin wesentlich höher, jedoch sind die Haushalten mit geringen Einkommen relativ betrachtet höher belastet.

## **3.4 Maßnahme: Erhöhung Motorbezogene Versicherungssteuer**

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Maßnahme „Erhöhung der Motorbezogenen Versicherungssteuer (MotV)“ dargestellt. Die Erhöhung beträgt in der ersten Intensität 50 % und bei der zweiten Intensität wird eine Erhöhung der MotV um 100 % betrachtet. Im Rahmen der MotV wird der Besitz eines PKWs (bzw. eines Motorrads), unabhängig von der Intensität der Nutzung des Fahrzeugs, besteuert. Die Höhe der MotV richtet sich bei einem PKW nach der Motorleistung des

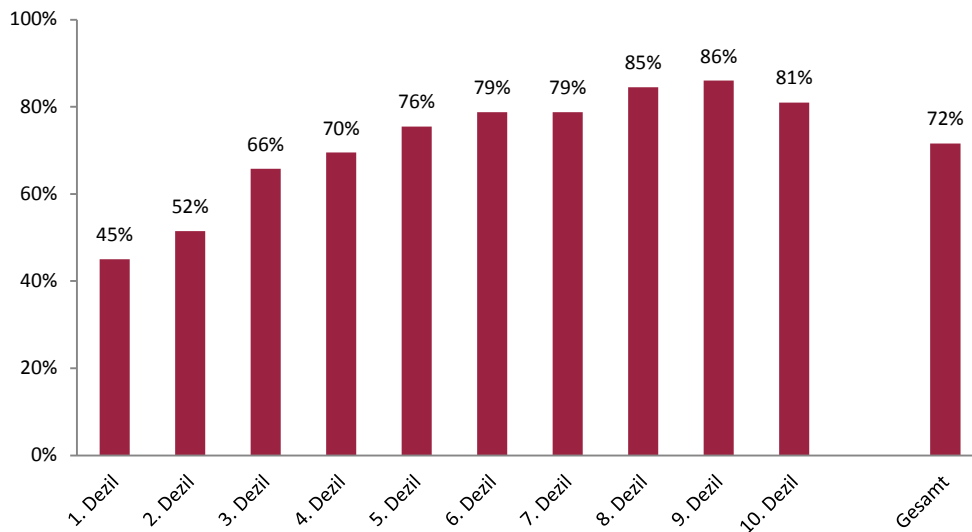


Verbrennungsmotors<sup>1</sup> (gemessen in Kilowatt) und bei Motorrädern nach dem Hubraum (gemessen in Kubikzentimeter).

### 3.4.1 MotV: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte

In Abbildung 7 ist der jeweilige Anteil an Haushalten, die laut Konsumerhebung MotV abführen, aufgezeichnet.

**Abbildung 7: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für die MotV, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Insgesamt haben 72 % der Haushalte Ausgaben für die MotV.<sup>2</sup> Zwischen den Dezilen variiert der Anteil der Haushalte, die potentiell von der Maßnahme betroffen sein können. Die Unterschiede zwischen den Einkommensdezilen sind relativ hoch. Am geringsten ist dieser Anteil im ersten Dezil mit 45 %, am höchsten im neunten Dezil mit 86 %. Das zeigt, dass fast doppelt so viele Haushalte mit höherem Einkommen einen PKW oder ein Motorrad privat besitzen.

### 3.4.2 MotV +50 %: Durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte

In Abbildung 8 sind die durchschnittlichen Ausgaben für die MotV pro Monat und die durchschnittliche Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MotV um 50 %

<sup>1</sup> Dadurch sind Elektroautos von der MotV ausgenommen und bei Hybriden wird nur die Leistung des Verbrennungsmotors zur Berechnung herangezogen.

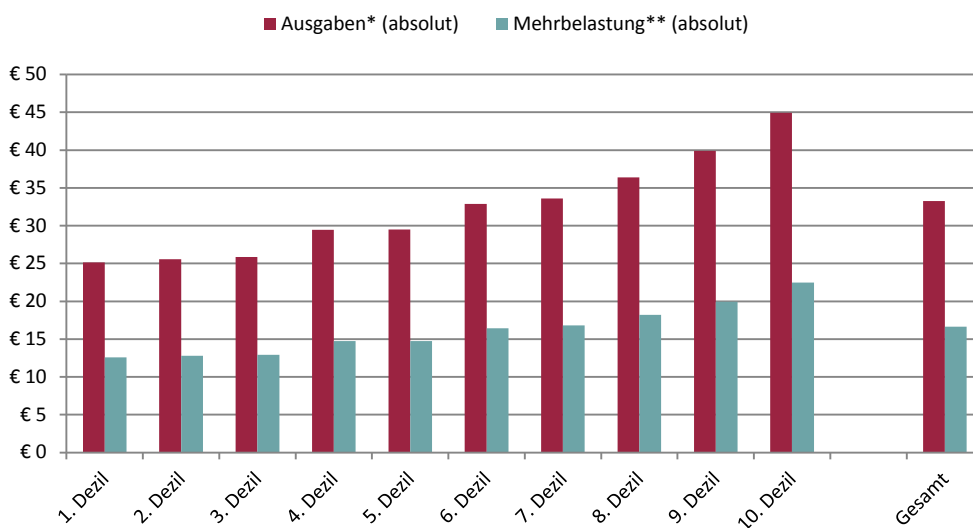
<sup>2</sup> Im Vergleich zu den Ausgaben für Benzin und Diesel, welche aus dem Haushaltsbuch stammen, werden die Aufwendungen für die Motorbezogene Versicherungssteuer direkt erfragt. Somit decken sich die Anteile der Haushalte die MotV abführen in Abbildung 7 nicht mit jenen der MÖSt-Betroffenheit (vgl. Abbildung 4).

dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Mehrbelastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für die MotV haben und somit potentiell von der MotV-Erhöhung betroffen wären.

### MotV +50 %: Absolute durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte

Insgesamt werden im Durchschnitt 33 Euro pro Monat von den betroffenen Haushalten für die MotV ausgegeben. Im Fall einer Erhöhung der MotV um 50 % beträgt die durchschnittliche Mehrbelastung 17 Euro pro Monat. Vergleicht man die Haushalte zwischen den Einkommensdezilen zeigt sich, dass mit 25 Euro pro Monat im ersten Dezil die geringsten Ausgaben für die MotV zu verzeichnen sind und mit 45 Euro pro Monat im zehnten Dezil die höchsten. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben in den obersten Einkommensdezilen können neben den höheren Einkommen mit der durchschnittlichen Anzahl der PKWs pro Haushalt und/oder durch PKWs mit einer höheren Motorleistung erklärt werden.<sup>1</sup> Die absolute Mehrbelastung je Dezil liegt zwischen 13 und 22 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (vgl. genaue Werte in Tabelle 6).

**Abbildung 8: 50 % Erhöhung der MotV: Ausgaben für die MotV sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**



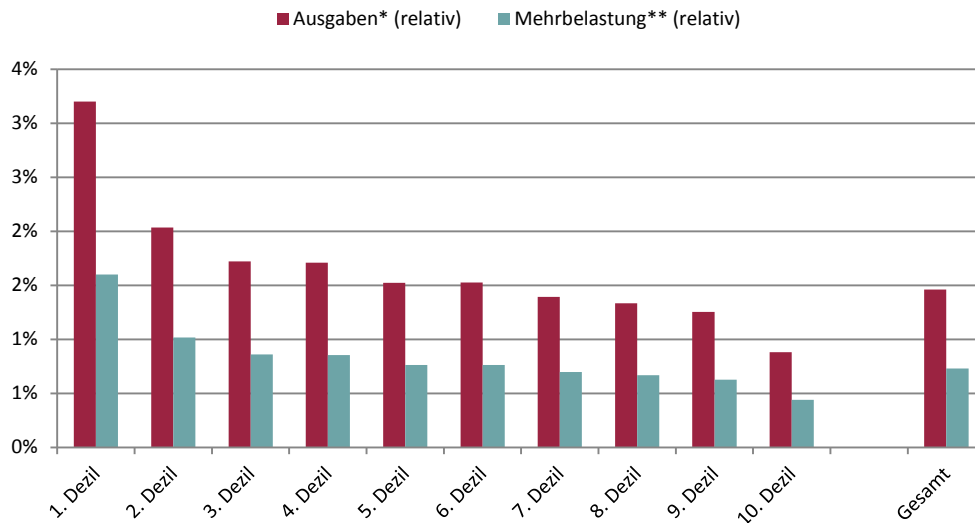
Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die MotV aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für die MotV pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben.

\*\*Durchschnittliche Mehrbelastung für die MotV pro Monat.

<sup>1</sup> Hinsichtlich der Motorleistung, welche auch maßgeblich für die MotV ist, liegen jedoch keine Daten vor. Weitere Faktoren, die jedoch nicht im Rahmen der Konsumerhebung erhoben werden, sind der Verbrauch der vorhandenen PKWs und die tatsächliche Fahrleistung der Fahrzeuge.

**Abbildung 9: 50 % Erhöhung der MotV: Relative Ausgaben für die MotV sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die MotV aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für die MotV pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Mehrbelastung für die MotV pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.

### **MotV +50 %: Relative durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für die MotV und auch die absolute Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (siehe Abbildung 9). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für MotV der Haushalte 1,5 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 3,2 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten Einkommensdezil geben rund 2 % ihres Einkommens für die MotV aus und Haushalte im fünften bis neunten Dezil zwischen 1,5 % und 1,3 %. Den geringsten Anteil weisen Haushalte im zehnten Dezil mit 0,9 % auf. Entsprechend der relativen Ausgaben für die MotV ergibt sich je Einkommensdezil eine relative Mehrbelastung, die über die Dezile regressiv wirkt. Im ersten Einkommensdezil beträgt diese 1,6 % und fällt bis auf 0,4 % im zehnten Dezil. Für Haushalte im ersten Dezil ist die Mehrbelastung somit um 1,2 Prozentpunkte höher als für jene im zehnten Einkommensdezil (vgl. genaue Werte in Tabelle 6). Obwohl Haushalte in den höheren Einkommensdezilen zwar absolut gesehen mehr für die MotV ausgeben, sind Haushalte in den unteren Einkommensdezilen gemessen an ihrem verfügbaren Einkommen stärker von der MotV und somit auch von der Erhöhung betroffen als Haushalte mit höheren Einkommen.

**Tabelle 6: 50 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für MotV			Mehrbelastung bei Erhöhung der MotV um 50%	
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für MotV	Anzahl Haushalte	Ausgaben für MotV		in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen
					in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen		
1. Dezil	786	386.740	45%	174.033	25	3,2%	13	1,6%
2. Dezil	1.256	386.516	52%	199.056	26	2,0%	13	1,0%
3. Dezil	1.502	385.602	66%	253.726	26	1,7%	13	0,9%
4. Dezil	1.725	385.994	70%	268.266	29	1,7%	15	0,9%
5. Dezil	1.934	386.696	76%	291.955	29	1,5%	15	0,8%
6. Dezil	2.155	385.900	79%	304.089	33	1,5%	16	0,8%
7. Dezil	2.413	386.048	79%	304.206	34	1,4%	17	0,7%
8. Dezil	2.725	386.738	85%	326.794	36	1,3%	18	0,7%
9. Dezil	3.182	385.761	86%	331.754	40	1,3%	20	0,6%
10. Dezil	5.099	386.103	81%	312.743	45	0,9%	22	0,4%
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>72%</b>	<b>2.765.262</b>	<b>33</b>	<b>1,5%</b>	<b>17</b>	<b>0,7%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 7: 50 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil**

Haushaltsdezile*	Verfügbares Einkommen		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für MotV		MotV-Aufkommen		Erhöhtes MotV-Aufkommen aufgrund der MotV-Erhöhung um 50%		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	2.250	2%	75	1,5%	37	4%	0,7%
2. Dezil	9.234	6%	4.756	4%	99	1,1%	49	6%	0,5%
3. Dezil	10.779	7%	7.093	6%	124	1,1%	62	7%	0,6%
4. Dezil	12.035	7%	8.364	7%	145	1,2%	72	8%	0,6%
5. Dezil	13.784	8%	10.407	8%	160	1,2%	80	9%	0,6%
6. Dezil	16.281	10%	12.829	10%	193	1,2%	97	11%	0,6%
7. Dezil	18.088	11%	14.253	11%	197	1,1%	98	11%	0,5%
8. Dezil	20.475	12%	17.301	14%	226	1,1%	113	13%	0,6%
9. Dezil	23.368	14%	20.096	16%	247	1,1%	123	14%	0,5%
10. Dezil	35.371	22%	28.650	23%	253	0,7%	126	15%	0,4%
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>126.001</b>	<b>100%</b>	<b>1.717</b>	<b>1,0%</b>	<b>859</b>	<b>100%</b>	<b>0,5%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

### **MotV +50 %: Zusätzliches Steueraufkommen**

Mit einer Erhöhung der MotV ergibt sich auch ein erhöhtes Steueraufkommen. In Tabelle 7 sind die jährlichen Steuereinnahmen aus der MotV sowie das zusätzliche Steueraufkommen aufgrund der Erhöhung um 50 % insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus der MotV rund 1,7 Milliarden Euro. Die Maßnahme der MotV-Erhöhung um 50 % würde das Steueraufkommen um rund 859 Milliarden Euro erhöhen. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des zusätzlichen Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass fast zwei Drittel (65 %) aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammen. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des zusätzlichen Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei 0,4 % und um 0,3 Prozentpunkte geringer als im ersten Einkommensdezil (0,7 %). Insgesamt ist der absolute Beitrag der Haushalte mit höheren Einkommen zum (zusätzlichen) Steueraufkommen aus der MotV wesentlich höher, jedoch sind die Haushalte mit geringen Einkommen relativ betrachtet höher belastet.

### **3.4.3 MotV +100 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte**

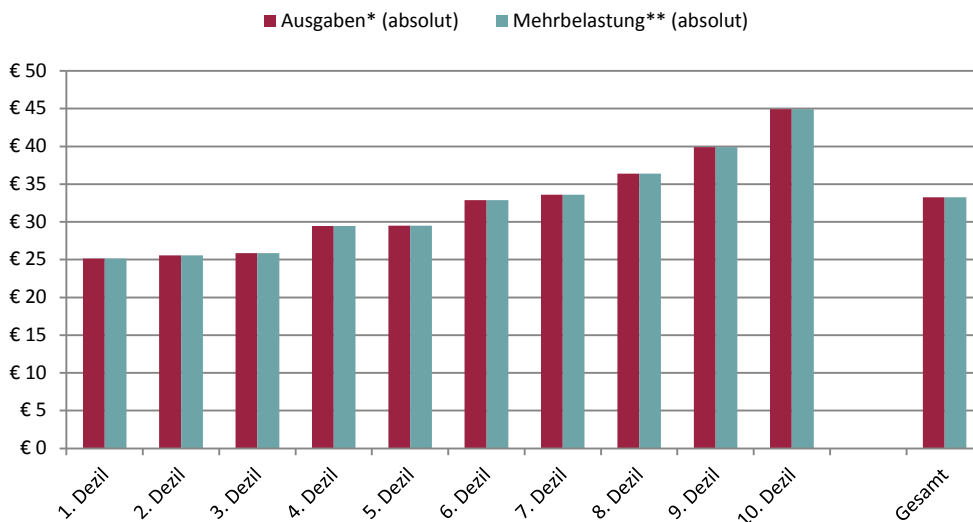
In Abbildung 10 sind die durchschnittlichen Ausgaben für die MotV pro Monat und die durchschnittliche Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung der MotV um 100 % dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Mehrbelastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für die MotV haben und somit potentiell von der MotV-Erhöhung betroffen wären.

### **MotV +100 %: Absolute durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Insgesamt werden im Durchschnitt 33 Euro pro Monat von den betroffenen Haushalten für die MotV aufgewendet. Im Fall einer Erhöhung der MotV um 100 % verdoppelt sich dieser Wert und ergibt somit eine Mehrbelastung von 33 Euro pro Monat. Vergleicht man die Haushalte zwischen den Einkommensdezilen, zeigt sich, dass im ersten Einkommensdezil die Ausgaben für die MotV mit 25 Euro pro Monat am geringsten sind und mit 45 Euro pro Monat im zehnten Dezil am höchsten sind. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben in den obersten Einkommensdezilen können neben den höheren Einkommen mit der durchschnittlichen Anzahl der PKWs pro

Haushalt und/oder durch PKWs mit einer höheren Motorleistung erklärt werden.<sup>1</sup> Die absolute Mehrbelastung je Dezil liegt zwischen 25 und 45 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (siehe Abbildung 10, vgl. genaue Werte Tabelle 8).

**Abbildung 10: 100 % Erhöhung der MotV: Ausgaben für die MotV sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die MotV aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für die MotV pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben.

\*\*Durchschnittliche Mehrbelastung für die MotV pro Monat.

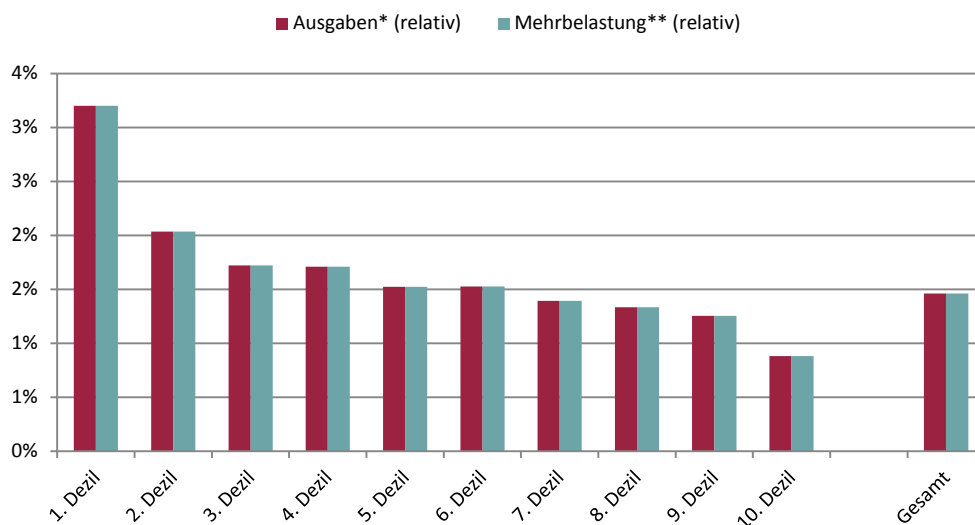
### **MotV +100 %: Relative durchschnittliche Mehrbelastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für die MotV um 100 % und auch die absolute Mehrbelastung aufgrund der Erhöhung in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (siehe Abbildung 11). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für MotV der Haushalte 1,5 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 3,2 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten Einkommensdezil geben rund 2 % ihres Einkommens für die MotV aus und Haushalte im fünften bis neunten Dezil zwischen 1,5 % und 1,3 %. Den geringsten Anteil weisen Haushalte im zehnten Dezil mit 0,9 % auf. Entsprechend der relativen Ausgaben für die MotV ergibt sich je Einkommensdezil eine relative Mehrbelastung, die über die Dezile regressiv wirkt. Im

<sup>1</sup> Hinsichtlich der Motorleistung, welche auch maßgeblich für die MotV ist, liegen jedoch keine Daten vor. Weitere Faktoren, die jedoch nicht im Rahmen der Konsumerhebung erhoben werden, sind der Verbrauch der vorhandenen PKWs und die tatsächliche Fahrleistung der Fahrzeuge.

ersten Einkommensdezil beträgt diese 3,2 % und fällt bis auf 0,9 % im zehnten Dezil. Für Haushalte im ersten Dezil ist die Mehrbelastung somit um 2,3 Prozentpunkte höher als für jene im zehnten Einkommensdezil (vgl. genaue Werte in Tabelle 8). Obwohl Haushalte in den höheren Einkommensdezilen zwar absolut gesehen mehr für die MotV ausgeben, sind Haushalte in den unteren Einkommensdezilen gemessen an ihrem verfügbaren Einkommen stärker von der MotV und somit auch von der Erhöhung betroffen als Haushalte mit höheren Einkommen.

**Abbildung 11: 100 % Erhöhung der MotV: Relative Ausgaben für die MotV sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die MotV aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für die MotV pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Mehrbelastung für die MotV pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.



**Tabelle 8: 100 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für MotV				
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für MotV	Ausgaben für MotV		Mehrbelastung bei Erhöhung der MotV um 100%		
				Anzahl Haushalte	in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen	in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen
1. Dezil	786	386.740	45%	174.033	25	3,2%	25	3,2%
2. Dezil	1.256	386.516	52%	199.056	26	2,0%	26	2,0%
3. Dezil	1.502	385.602	66%	253.726	26	1,7%	26	1,7%
4. Dezil	1.725	385.994	70%	268.266	29	1,7%	29	1,7%
5. Dezil	1.934	386.696	76%	291.955	29	1,5%	29	1,5%
6. Dezil	2.155	385.900	79%	304.089	33	1,5%	33	1,5%
7. Dezil	2.413	386.048	79%	304.206	34	1,4%	34	1,4%
8. Dezil	2.725	386.738	85%	326.794	36	1,3%	36	1,3%
9. Dezil	3.182	385.761	86%	331.754	40	1,3%	40	1,3%
10. Dezil	5.099	386.103	81%	312.743	45	0,9%	45	0,9%
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>72%</b>	<b>2.765.262</b>	<b>33</b>	<b>1,5%</b>	<b>33</b>	<b>1,5%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 9: 100 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil**

Haushaltsdezile *	Verfügbares Einkommen		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für MotV		MotV-Aufkommen		Erhöhtes MotV-Aufkommen aufgrund der MotV-Erhöhung um 100%		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	2.250	2%	75	1,5%	75	4%	1,5%
2. Dezil	9.234	6%	4.756	4%	99	1,1%	99	6%	1,1%
3. Dezil	10.779	7%	7.093	6%	124	1,1%	124	7%	1,1%
4. Dezil	12.035	7%	8.364	7%	145	1,2%	145	8%	1,2%
5. Dezil	13.784	8%	10.407	8%	160	1,2%	160	9%	1,2%
6. Dezil	16.281	10%	12.829	10%	193	1,2%	193	11%	1,2%
7. Dezil	18.088	11%	14.253	11%	197	1,1%	197	11%	1,1%
8. Dezil	20.475	12%	17.301	14%	226	1,1%	226	13%	1,1%
9. Dezil	23.368	14%	20.096	16%	247	1,1%	247	14%	1,1%
10. Dezil	35.371	22%	28.650	23%	253	0,7%	253	15%	0,7%
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>126.001</b>	<b>100%</b>	<b>1.717</b>	<b>1,0%</b>	<b>1.717</b>	<b>100%</b>	<b>1,04%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

A Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

### **MotV +100 %: Zusätzliches Steueraufkommen**

Mit einer Erhöhung der MotV ergibt sich auch ein erhöhtes Steueraufkommen. In Tabelle 9 sind die jährlichen Steuereinnahmen aus der MotV sowie das zusätzliche Steueraufkommen aufgrund der Erhöhung um 100 % insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus der MotV rund 1,7 Milliarden Euro. Die Maßnahme der MotV-Erhöhung um 100 % würde das Steueraufkommen um rund 1,7 Milliarden Euro erhöhen. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des zusätzlichen Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass fast zwei Drittel (65 %) aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammen. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des zusätzlichen Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei 0,7 % und um 0,8 Prozentpunkte geringer als im ersten Einkommensdezil (1,5 %). Insgesamt ist der absolute Beitrag der Haushalte mit höheren Einkommen zum (zusätzlichen) Steueraufkommen aus der MotV wesentlich höher, jedoch sind die Haushalte mit geringen Einkommen relativ betrachtet höher belastet.

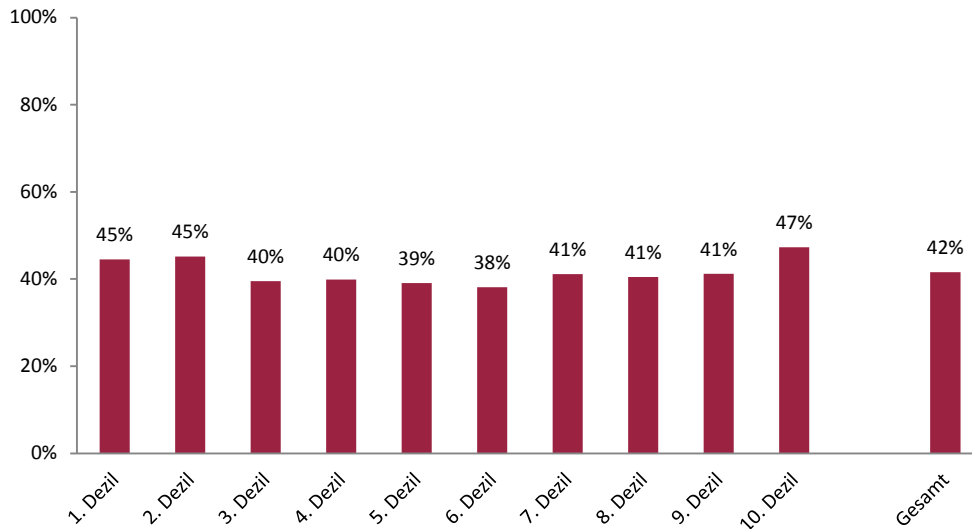
## **3.5 Maßnahme: Reduktion der Tickets im öffentlichen Verkehr**

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der Maßnahme „Reduktion der Ticketpreise im öffentlichen Verkehr“ dargestellt. Die Höhe der Reduktion beträgt in der ersten Intensität 25 %, bei der zweiten Intensität wird eine Ticketpreisreduktion von 50 % betrachtet. Dazu wurde für folgende Konsumausgaben in der Simulation bzw. im Reformszenario der Preis um 25 % reduziert: Ausgaben für Bahn, Überlandbus, Verkehrsbund (Einzelticket, Streifenkarte, Tages-, Mehrtageskarte, Wochenkarte, Monatskarte, (Halb-)Jahreskarte), Nebenbudget öffentlicher Verkehr.

### **3.5.1 ÖV-Tickets: Anteil der potentiell betroffenen Haushalte**

In Abbildung 12 ist der jeweilige Anteil an Haushalten, die laut Konsumerhebung Ausgaben für den öffentlichen Verkehr tätigen, aufgezeichnet.

**Abbildung 12: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Insgesamt haben 42 % der Haushalte Ausgaben für den öffentlichen Verkehr. Zwischen den Dezilen variiert der Anteil der Haushalte, die potentiell von der Maßnahme betroffen sein können. Die Unterschiede zwischen den Dezilen sind nicht sehr hoch, allerdings ist der Anteil der Haushalte, die für ÖV-Tickets Konsumausgaben tätigen in den untersten beiden Dezilen sowie im obersten Dezil höher. Am geringsten ist dieser Anteil im sechsten Dezil mit 38 %, am höchsten im zehnten Dezil mit 47 %.

### 3.5.2 ÖV-Tickets -25 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte

In Abbildung 13 sind die durchschnittlichen Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat und die Entlastung aufgrund der Preisreduktion dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Entlastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für ÖV-Tickets tätigen und somit potentiell von der Preisreduktion betroffen wären.

#### ÖV-Tickets -25 %: Absolute durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte

Insgesamt werden im Durchschnitt 31 Euro pro Monat für ÖV-Tickets von den betroffenen Haushalten ausgegeben. Im Fall einer Reduktion der Ticketpreise um 25 % beträgt die Entlastung 8 Euro pro Monat. Vergleicht man die monatlichen Ausgaben für ÖV-Tickets zwischen den Dezilen zeigt sich, dass im zehnten Dezil mit 49 Euro die höchsten Ausgaben zu verzeichnen sind und im fünften Dezil mit 24 Euro die geringsten. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben im obersten Einkommensdezil

sind vor allem mit Ausgaben für (Halb-)Jahreskarten zu erklären. Die absolute Ausgabenentlastung je Dezil bewegt sich zwischen 12 und 6 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (vgl. genaue Werte in Tabelle 10).

### **ÖV-Tickets -25 %: Relative durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für ÖV-Tickets und auch die absolute Entlastung aufgrund der Preisreduktion in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (vgl. Abbildung 14). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für ÖV-Tickets der Haushalte 1,4 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 4,2 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten und dritten Dezil geben rund 2 % ihres Einkommens für den öffentlichen Verkehr aus und den geringsten Anteil weisen Haushalte im neunten und zehnten Dezil mit 1 % auf. Entsprechend der relativen Ausgaben für ÖV-Tickets je Einkommensdezil werden auch Haushalte im ersten Dezil mit einer Reduktion der relativen Ausgaben von 1 % am meisten entlastet. Die geringste relative Entlastung betrifft Haushalte im neunten und zehnten Dezil mit 0,2 % (vgl. genaue Werte in Tabelle 10).

### **ÖV-Tickets -25 %: Reduziertes Steueraufkommen**

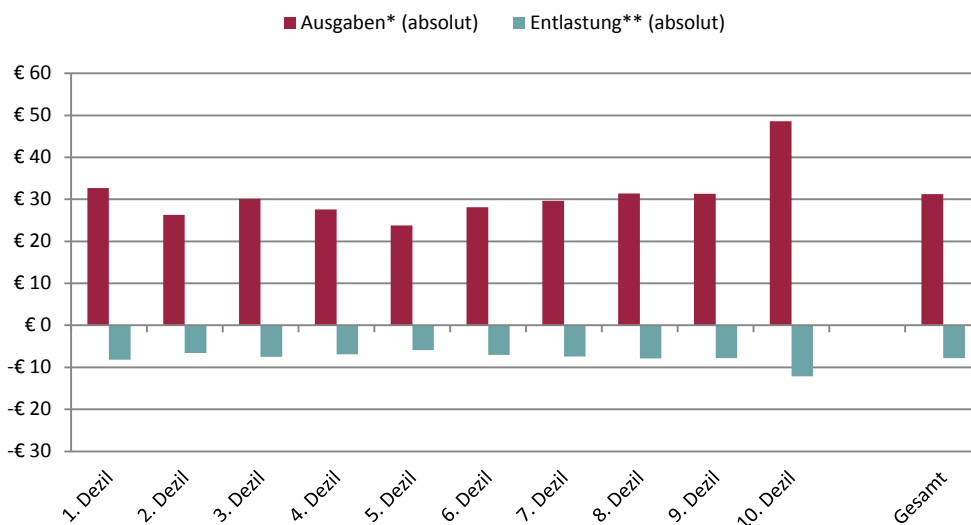
Die Reduktion von ÖV-Tickets würde neben erforderlichen Subventionen das MwSt-Aufkommen<sup>1</sup> verringert werden. Das reduzierte Steueraufkommen aus Privathaushalten pro Jahr aufgrund der Reduktion um 25 % ist in Tabelle 11 insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus für ÖV-Tickets rund 79 Millionen Euro. Die Maßnahme der ÖV-Ticket-Reduktion um 25 % würde das Steueraufkommen um rund 20 Millionen verringern. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des reduzierten Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass ein Anteil von rund 57 % aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammt. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des reduzierten Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei minus 0,01 % und im ersten Einkommensdezil bei minus 0,04 % (vgl. genaue Werte Tabelle 11).

---

<sup>1</sup> Derzeit gilt ein reduzierter MwSt-Satz von 10 % auf den öffentlichen Verkehr.

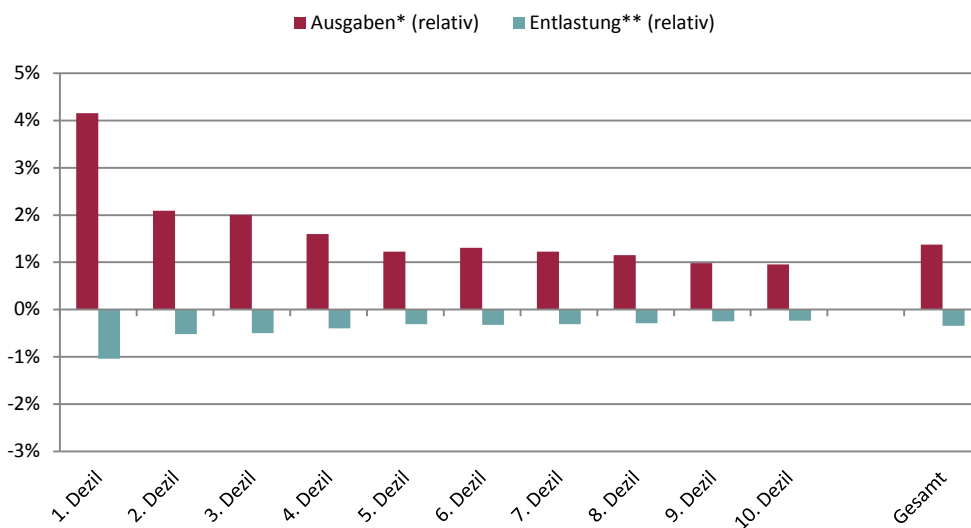
**Abbildung 13: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Ausgaben für ÖV-Tickets und Ausgabenentlastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die betroffenen Güter „ÖV-Tickets“ aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben. \*\*Durchschnittliche Entlastung für ÖV-Tickets pro Monat.

**Abbildung 14: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Relative Ausgaben für ÖV-Tickets und relative Ausgabenentlastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die betroffenen Güter „ÖV-Tickets“ aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Entlastung für ÖV-Tickets pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.

**Tabelle 10: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets				Entlastung bei Reduktion der ÖV-Tickets um 25%	
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets	Anzahl Haushalte	Ausgaben für ÖV-Tickets		Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen	in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen
					in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen			
1. Dezil	786	386.740	45%	172.099	33	4,2%	-8	-1,0%	
2. Dezil	1.256	386.516	45%	174.705	26	2,1%	-7	-0,5%	
3. Dezil	1.502	385.602	40%	152.313	30	2,0%	-8	-0,5%	
4. Dezil	1.725	385.994	40%	154.011	28	1,6%	-7	-0,4%	
5. Dezil	1.934	386.696	39%	151.198	24	1,2%	-6	-0,3%	
6. Dezil	2.155	385.900	38%	147.028	28	1,3%	-7	-0,3%	
7. Dezil	2.413	386.048	41%	158.666	30	1,2%	-7	-0,3%	
8. Dezil	2.725	386.738	41%	156.629	31	1,2%	-8	-0,3%	
9. Dezil	3.182	385.761	41%	158.933	31	1,0%	-8	-0,2%	
10. Dezil	5.099	386.103	47%	182.627	49	1,0%	-12	-0,2%	
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>42%</b>	<b>1.606.633</b>	<b>31</b>	<b>1,4%</b>	<b>-8</b>	<b>-0,3%</b>	

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 11: 25 % Reduktion der ÖV- Tickets: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil**

Haushaltsdezile*	Verfügbares Einkommen		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für ÖV-Tickets		Konsumausgaben für ÖV-Tickets		MwSt-Aufkommen für ÖV-Tickets in Mio. Euro	Reduktion des MwSt.-Aufkommens aufgrund der Preisreduktion von ÖV-Tickets um 25%		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen		in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	2.225	3%	89	1,8%	8	-2	10%	-0,04%
2. Dezil	9.234	6%	4.174	6%	78	0,8%	7	-2	9%	-0,02%
3. Dezil	10.779	7%	4.258	6%	76	0,7%	7	-2	9%	-0,02%
4. Dezil	12.035	7%	4.802	7%	70	0,6%	6	-2	8%	-0,01%
5. Dezil	13.784	8%	5.390	8%	62	0,4%	6	-1	7%	-0,01%
6. Dezil	16.281	10%	6.203	9%	74	0,5%	7	-2	9%	-0,01%
7. Dezil	18.088	11%	7.434	11%	83	0,5%	8	-2	9%	-0,01%
8. Dezil	20.475	12%	8.292	12%	91	0,4%	8	-2	11%	-0,01%
9. Dezil	23.368	14%	9.628	14%	92	0,4%	8	-2	11%	-0,01%
10. Dezil	35.371	22%	16.730	24%	155	0,4%	14	-4	18%	-0,01%
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>69.136</b>	<b>100%</b>	<b>870</b>	<b>0,5%</b>	<b>79</b>	<b>-20</b>	<b>100%</b>	<b>-0,01%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.



### 3.5.3 ÖV-Tickets -50 %: Durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte

In Abbildung 15 sind die durchschnittlichen Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat und die Entlastung aufgrund der Preisreduktion um 50 % dargestellt. Für die Berechnung der durchschnittlichen Ausgaben sowie jener der Entlastung wurden nur noch jene Haushalte berücksichtigt, die auch Ausgaben für ÖV-Tickets tätigen und somit potentiell von der Preisreduktion betroffen wären.

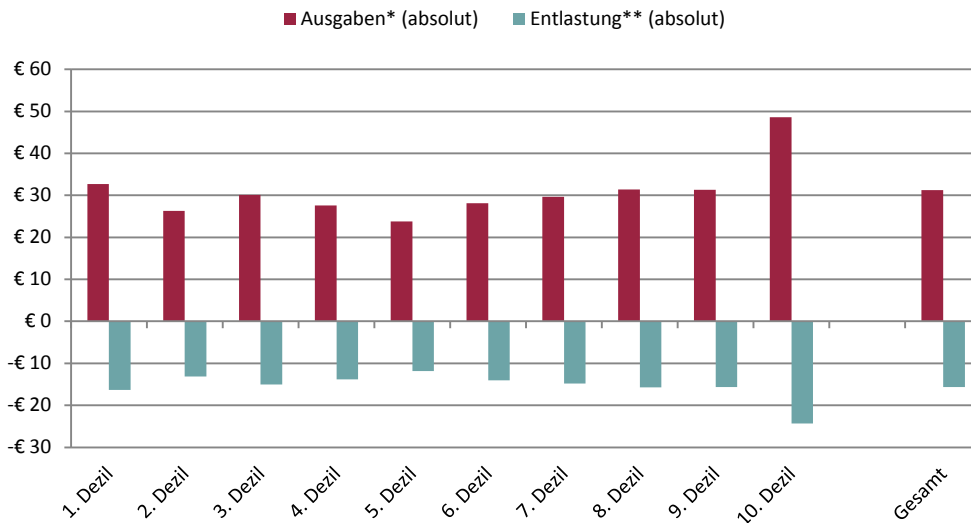
#### **ÖV-Tickets -50 %: Absolute durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte**

Insgesamt werden im Durchschnitt 31 Euro pro Monat für ÖV-Tickets von den betroffenen Haushalten ausgegeben. Im Fall einer Reduktion der Ticketpreise um 50 % beträgt die Entlastung 16 Euro pro Monat. Vergleicht man die monatlichen Ausgaben für ÖV-Tickets zwischen den Einkommensdezilen zeigt sich, dass im zehnten Dezil mit 49 Euro die höchsten Ausgaben zu verzeichnen sind und im fünften Dezil mit 24 Euro die geringsten. Die überdurchschnittlich hohen Ausgaben im obersten Einkommenszehntel sind vor allem mit Ausgaben für (Halb-)Jahreskarten zu erklären. Die absolute Ausgabenentlastung je Dezil bewegt sich zwischen 12 und 24 Euro und entspricht der Verteilung der absoluten Ausgaben (siehe Abbildung 15, vgl. genaue Werte in Tabelle 12).

#### **ÖV-Tickets -50 %: Relative durchschnittliche Entlastung der betroffenen Haushalte**

Setzt man die absoluten äquivalisierten Ausgaben für ÖV-Tickets und auch die absolute Entlastung aufgrund der Preisreduktion in Beziehung zum verfügbaren äquivalisierten Einkommen, zeigt sich eine andere Verteilung der Ausgaben und der Entlastung (siehe Abbildung 16). Im Durchschnitt betragen die monatlichen Ausgaben für ÖV-Tickets der Haushalte 1,4 % des verfügbaren äquivalisierten Einkommens. Überproportionale Ausgaben haben Haushalte im ersten Dezil mit 4,2 % ihres verfügbaren Einkommens. Haushalte im zweiten und dritten Dezil geben rund 2 % ihres Einkommens für den öffentlichen Verkehr aus und den geringsten Anteil weisen Haushalte im neunten und zehnten Dezil mit 1 % auf. Entsprechend der relativen Ausgaben für ÖV-Tickets je Einkommensdezil werden auch Haushalte im ersten Dezil mit einer Reduktion der relativen Ausgaben von 2,1 % am meisten entlastet. Die geringste relative Entlastung betrifft Haushalte im neunten und zehnten Dezil mit 0,5 % (vgl. genaue Werte Tabelle 12).

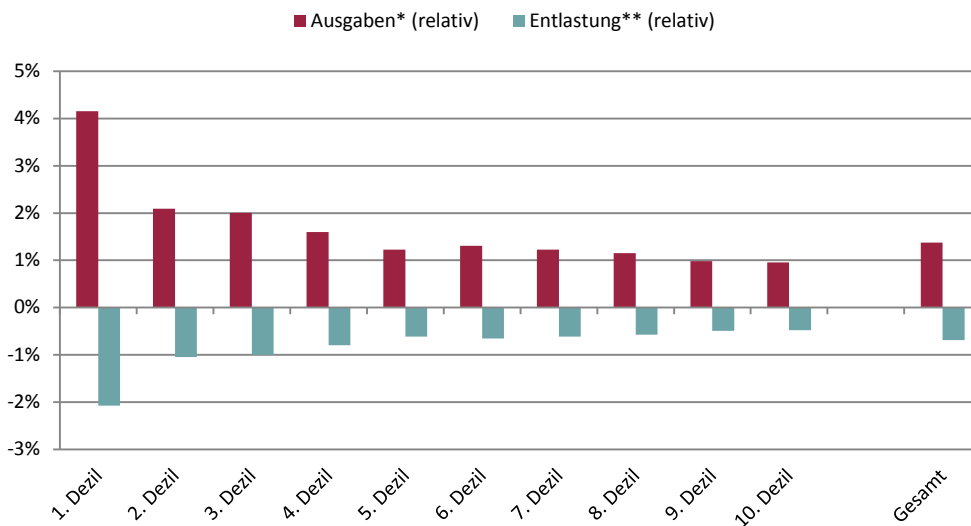
**Abbildung 15: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Ausgaben für ÖV-Tickets und Ausgabenentlastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die betroffenen Güter „ÖV-Tickets“ aufweisen. \*Durchschnittliche Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben. \*\*Durchschnittliche Entlastung für ÖV-Tickets pro Monat.

**Abbildung 16: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Relative Ausgaben für ÖV-Tickets und relative Ausgabenentlastung, je Einkommensdezil und gesamt**



Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: Für die Durchschnittsberechnung wurden alle Haushalte berücksichtigt, die Konsumausgaben für die betroffenen Güter „ÖV-Tickets“ aufweisen. \*Durchschnittliche relative Ausgaben für ÖV-Tickets pro Monat anhand der äquivalisierten Konsumausgaben gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen. \*\*Durchschnittliche relative Entlastung für ÖV-Tickets pro Monat gemessen am äquivalisierten Haushaltseinkommen.

**Tabelle 12: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt**

Haushaltsdezile*	Haushalte gesamt			Betroffene Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets				Entlastung bei Reduktion der ÖV-Tickets um 50%	
	äquivalisiertes verfügbares Einkommen	Anzahl Haushalte	Anteil Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets	Anzahl Haushalte	Ausgaben für ÖV-Tickets		Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen	in Euro	
					in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen		in Euro	Anteil am verfügbaren Haushaltseinkommen
1. Dezil	786	386.740	45%	172.099	33	4,2%	-16	-2,1%	
2. Dezil	1.256	386.516	45%	174.705	26	2,1%	-13	-1,0%	
3. Dezil	1.502	385.602	40%	152.313	30	2,0%	-15	-1,0%	
4. Dezil	1.725	385.994	40%	154.011	28	1,6%	-14	-0,8%	
5. Dezil	1.934	386.696	39%	151.198	24	1,2%	-12	-0,6%	
6. Dezil	2.155	385.900	38%	147.028	28	1,3%	-14	-0,7%	
7. Dezil	2.413	386.048	41%	158.666	30	1,2%	-15	-0,6%	
8. Dezil	2.725	386.738	41%	156.629	31	1,2%	-16	-0,6%	
9. Dezil	3.182	385.761	41%	158.933	31	1,0%	-16	-0,5%	
10. Dezil	5.099	386.103	47%	182.627	49	1,0%	-24	-0,5%	
<b>Gesamt</b>	<b>2.278</b>	<b>3.862.098</b>	<b>42%</b>	<b>1.606.633</b>	<b>31</b>	<b>1,4%</b>	<b>-16</b>	<b>-0,7%</b>	

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

**Tabelle 13: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil**

Haushaltsdezile *	Verfügbares Einkommen		Verfügbares Einkommen von Haushalten mit Ausgaben für ÖV-Tickets		Konsumausgaben für ÖV-Tickets		MwSt.-Aufkommen für ÖV-Tickets in Mio. Euro	Reduktion des MwSt.-Aufkommens aufgrund der Preisreduktion von ÖV-Tickets um 50%		
	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	in Mio. Euro	Anteil am verfügbaren Einkommen		in Mio. Euro	Verteilung über die Dezile	Anteil am verfügbaren Einkommen
1. Dezil	5.001	3%	2.225	3%	89	1,8%	8	-4	10%	-0,08%
2. Dezil	9.234	6%	4.174	6%	78	0,8%	7	-4	9%	-0,04%
3. Dezil	10.779	7%	4.258	6%	76	0,7%	7	-3	9%	-0,03%
4. Dezil	12.035	7%	4.802	7%	70	0,6%	6	-3	8%	-0,03%
5. Dezil	13.784	8%	5.390	8%	62	0,4%	6	-3	7%	-0,02%
6. Dezil	16.281	10%	6.203	9%	74	0,5%	7	-3	9%	-0,02%
7. Dezil	18.088	11%	7.434	11%	83	0,5%	8	-4	9%	-0,02%
8. Dezil	20.475	12%	8.292	12%	91	0,4%	8	-4	11%	-0,02%
9. Dezil	23.368	14%	9.628	14%	92	0,4%	8	-4	11%	-0,02%
10. Dezil	35.371	22%	16.730	24%	155	0,4%	14	-7	18%	-0,02%
<b>Gesamt</b>	<b>164.416</b>	<b>100%</b>	<b>69.136</b>	<b>100%</b>	<b>870</b>	<b>0,5%</b>	<b>79</b>	<b>-40</b>	<b>100%</b>	<b>-0,02%</b>

Quelle: ITABENA inkl. Konsummodul auf der Datenbasis der KE 2014/15 und des EU-SILC 2015 (Statistik Austria), eigene Berechnungen.

Anmerkungen: \* Die Dezile basieren auf dem verfügbaren Haushaltseinkommen unter Verwendung der EU-Äquivalenzkala. Dabei erhält die erste erwachsene Person im Haushalt das Gewicht 1, jede weitere erwachsene Person das Gewicht 0,5 und Kinder unter 14 Jahre das Gewicht 0,3. Sowohl die Haushaltseinkommen als auch die Haushaltskonsumausgaben sind lt. modifizierter OECD-Äquivalenzkala berechnet.

### **ÖV-Tickets -50 %: Reduziertes Steueraufkommen**

Die Reduktion von ÖV-Tickets würde neben erforderlichen Subventionen das MwSt-Aufkommen<sup>1</sup> verringert werden. Das reduzierte Steueraufkommen aus Privathaushalten pro Jahr aufgrund der Reduktion um 50 % ist in Tabelle 13 insgesamt als auch nach Einkommensdezilen der Haushalte aufgeschlüsselt.

Derzeit beträgt das jährliche Steueraufkommen der österreichischen Privathaushalte aus für ÖV-Tickets rund 79 Millionen Euro. Die Maßnahme der ÖV-Ticket-Reduktion um 25 % würde das Steueraufkommen um rund 40 Millionen verringern. In der vorletzten Spalte ist die Verteilung des reduzierten Steueraufkommens über die Haushaltsdezile ausgewiesen und zeigt, dass ein Anteil von rund 57 % aus den oberen fünf Einkommensdezilen stammt. Relativ zum verfügbaren Einkommen betrachtet liegt der Anteil des reduzierten Steueraufkommens im zehnten Einkommensdezil bei minus 0,02 % und im ersten Einkommensdezil bei minus 0,08 % (vgl. genaue Werte Tabelle 13).

## **4 Zusammenfassung**

In der vorliegenden Studie wurden mittels des IHS-Mikrosimulationsmodells ITABENA inkl. Konsummodul unterschiedliche potentielle Verkehrsmaßnahmen auf ihre direkten Verteilungseffekte auf österreichische Privathaushalte, sowie auf ihre mögliche Budgetwirksamkeit untersucht. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass eine Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) sowie der Motorbezogenen Versicherungssteuer (MotV) eine regressive Wirkung entfalten, wodurch ärmere Haushalte relativ stärker belastet werden würden als reichere Haushalte. Bei einer Reduktion der Ticketpreise im öffentlichen Verkehr (ÖV) würden hingegen ärmere Haushalte relativ stärker entlastet als reichere Haushalte, es kommt zu einer progressiven Verteilungswirkung.

Als erste Maßnahme wurde eine Erhöhung der MÖSt auf Diesel um 8,5 Cent pro Liter simuliert, das entspricht einer Angleichung der MÖSt von Diesel auf jene von Benzin. Daraus ergibt sich im Durchschnitt eine absolute Mehrbelastung von 8 Euro pro Monat für das erste Einkommensdezil und von 11 Euro für das zehnte Einkommensdezil. Da jedoch Haushalte in den oberen Einkommensdezilen über höhere Einkommen verfügen als jene in den unteren, wirken sich die höheren absoluten Zahlen relativ gesehen aber geringer auf das Haushaltseinkommen aus, weshalb es zu einer relativ stärkeren

---

<sup>1</sup> Derzeit gilt ein reduzierter MwSt-Satz von 10 % auf den öffentlichen Verkehr.

Belastung der unteren Einkommen kommt und damit zu einer regressiven Verteilungswirkung.

Ein ähnliches Ergebnis ergibt sich aus der Simulation der zweiten Maßnahme, in der sowohl die MÖSt auf Diesel um 28,5 Cent sowie jene auf Benzin um 20 Cent pro Liter angehoben werden. Auch diese Maßnahme würde zu überdurchschnittlich hohen absoluten Mehrbelastungen für Haushalte mit höheren Einkommen (33 Euro im zehnten Einkommensdezil, 24 Euro im dritten Einkommensdezil), relativ zum Haushaltseinkommen gesehen werden jedoch auch bei dieser Maßnahme Haushalte mit geringeren Einkommen stärker belastet.

Im Rahmen der dritten Simulation wurde als Maßnahme die Erhöhung der MotV berechnet, wobei hier jeweils einmal eine Erhöhung der MotV von 50 % und einmal eine Erhöhung der MotV um 100% simuliert wurde. Die höchste daraus resultierende absolute Mehrbelastung von 22 Euro (45 Euro bei Erhöhung um 100 %) erfährt das zehnte Einkommensdezil, die niedrigste von 13 Euro (25 Euro bei Erhöhung von 100 %) das erste Einkommensdezil. Hier ist ebenfalls festzuhalten, dass die relative Mehrbelastung jedoch für beide Simulationen zu Lasten der Haushalte mit den geringeren Einkommen ausfällt, weshalb auch eine Erhöhung der MotV regressiv wirkt.

Als vierte Maßnahme wurde eine Preisreduktion von Tickets im öffentlichen Verkehr angenommen, wobei sowohl eine Reduktion von 25 % als auch von 50 % simuliert wurde. Haushalte in den oberen Einkommensdezilen weisen höhere Ausgaben für den öffentlichen Verkehr auf, weshalb diese auch eine höhere absolute Entlastung erfahren als jene in den unteren Einkommensdezilen. Bei einer Reduktion von 25 % beträgt die absolute Entlastung für das zehnte Dezil 12 Euro und zwischen 6 und 8 Euro für die anderen Einkommensdezile. Bei einer Reduktion von 50 % beträgt die absolute Entlastung für das zehnte Einkommensdezil 24 Euro und für die restlichen zwischen 12 und 16 Euro. Relativ zum Haushaltseinkommen gesehen ist die Entlastung für Haushalte in den unteren Einkommensdezilen jedoch höher als für jene in den oberen. Daher entfaltet eine Reduktion von Ticketpreisen für den öffentlichen Verkehr eine progressive Verteilungswirkung.

Zudem wurde die Budgetwirksamkeit der besprochenen Maßnahmen simuliert. Aus einer Erhöhung der MÖSt um 8,5 Cent ergeben sich potentielle Mehreinnahmen von 259 Millionen Euro. Für die zweite Maßnahme, in denen die MÖSt für Diesel und Benzin angehoben wird, kann mit Mehreinnahmen von 1,3 Milliarden Euro gerechnet werden. Die Erhöhung der MotV führt zu potentiellen Mehreinnahmen für den Staat im Ausmaß von 859 Millionen Euro bei einer Erhöhung um 50 % und um 1.7 Milliarden Euro für eine Erhöhung um 100 %. Für die Reduktion der Preise für ÖV-Tickets verringert sich auch das MwSt-Aufkommen. Diese Reduktion beläuft sich auf

20 Millionen Euro bei einer Preisreduktion um 25 % und auf 40 Millionen Euro bei einer Preisreduktion von 50 %.

Aufgrund des hohen Anteils an den Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors, haben steuerpolitische Maßnahmen hier besonderes Potential, den CO<sub>2</sub>-Austoß durch gezielte Lenkungseffekte zu reduzieren und werden daher oft als geeignetes Mittel zur Erreichung umweltpolitischer Ziele diskutiert. Eine Erhöhung der MÖSt oder der MotV fällt in diese Kategorie und könnte potentielle Lenkungswirkungen entfalten. Bei der Ausgestaltung umweltpolitischer Steuermaßnahmen sollten sich EntscheidungsträgerInnen der möglichen regressiven Wirkung solcher Steuern bewusst sein, die unter anderem im Rahmen unserer Mikrosimulation bestätigt wurde. Die steuer(ungs)politischen Maßnahmen mit dem ökologische Ziel der CO<sub>2</sub> Reduktion, stehen im Widerspruch zu sozialen (Verteilungs)Effekten. Es empfiehlt sich daher über Kompensationsmaßnahmen nachzudenken und den finanziellen Spielraum des erhöhten Steueraufkommens aufgrund der MÖSt- und MotV-Erhöhung entsprechend zu nutzen. Eine Policy-Kombination aus Steuererhöhungen und Preisreduktion für den öffentlichen Verkehr könnte als geeigneter Anfang betrachtet werden, da die Regressivität durch die progressive Wirkung der ÖV-Ticket Reduktion zumindest abgeschwächt werden kann. Weiters könnte auch eine zeitgleiche Reduktion der Einkommensteuer zweckdienlich sein, da diese entsprechend ausgestaltet, eine progressive Gegenwirkung entfalten könnte (vgl. Bernhofer und Brait 2010). Vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung stammt in diesem Kontext die Idee eines Ökobonus, der eine aufkommensneutrale Rückerstattung der Mehreinnahmen an Unternehmen und Haushalte vorsieht (vgl. DIW 1994). Mittel- bis langfristig ist jedoch eine Verhaltensanpassung durchaus vorstellbar, in Frage käme etwa eine stärkere Verwendung des öffentlichen Verkehrs an Stelle des Autos. Um diesen Umstieg zu erleichtern, der vor allem auch regional bedingt ist, könnte als Begleitmaßnahme auch die Investition der Mehreinnahmen in Infrastrukturprojekte zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs erwogen werden.

## 5 Verzeichnisse

### 5.1 Abkürzungen

BAU	Business as Usual
CO2	Kohlenstoffdioxid
COICOP	Classification of Individual Consumption According to Purpose
EU-SILC	European Union Statistics on Income and Living Conditions
IHS	Institut für Höhere Studien
ITABENA	IHS TAX-BENefit Model for Austria
KE	Konsumerhebung
MÖSt	Mineralölsteuer
MotV	Motorbezogene Versicherungssteuer
MwSt.	Mehrwertsteuer
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen



## 5.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für Diesel je Einkommensdezil und gesamt..	13
Abbildung 2: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Ausgaben für Diesel und Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	14
Abbildung 3: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Relative Ausgaben für Diesel und relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt .....	14
Abbildung 4: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für Diesel und/oder Benzin je Einkommensdezil und gesamt .....	19
Abbildung 5: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Ausgaben für Benzin und Diesel sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt.....	21
Abbildung 6: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Relative Ausgaben für Benzin und Diesel sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt.....	21
Abbildung 7: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für die MotV, je Einkommensdezil und gesamt .....	25
Abbildung 8: 50 % Erhöhung der MotV: Ausgaben für die MotV sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt.....	26
Abbildung 9: 50 % Erhöhung der MotV: Relative Ausgaben für die MotV sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt .....	27
Abbildung 10: 100 % Erhöhung der MotV: Ausgaben für die MotV sowie Ausgabenmehrbelastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt.....	31
Abbildung 11: 100 % Erhöhung der MotV: Relative Ausgaben für die MotV sowie relative Ausgabenmehrbelastung, je Einkommensdezil und gesamt .....	32
Abbildung 12: Anteile der Haushalte mit Ausgaben für ÖV-Tickets je Einkommensdezil und gesamt .....	36
Abbildung 13: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Ausgaben für ÖV-Tickets und Ausgabenentlastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	38
Abbildung 14: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Relative Ausgaben für ÖV-Tickets und relative Ausgabenentlastung, je Einkommensdezil und gesamt .....	38
Abbildung 15: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Ausgaben für ÖV-Tickets und Ausgabenentlastung in Euro pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	42
Abbildung 16: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Relative Ausgaben für ÖV-Tickets und relative Ausgabenentlastung, je Einkommensdezil und gesamt .....	42

## 5.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Haushaltsstruktur, Einkommens- und Ausgabenstruktur pro Monat 2018, je Einkommensdezil und gesamt .....	11
Tabelle 2: MÖSt-Diesel +8,5 Cent: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	15
Tabelle 3: MÖSt Diesel +8,5 Cent: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil und gesamt.....	16
Tabelle 4: MÖSt-Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	22
Tabelle 5: MÖSt Diesel +28,5 Cent/Benzin +20 Cent: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil und gesamt .....	23
Tabelle 6: 50 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	28
Tabelle 7: 50 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil .....	29
Tabelle 8: 100 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	33
Tabelle 9: 100 % Erhöhung der MotV: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil .....	34
Tabelle 10: 25 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	39
Tabelle 11: 25 % Reduktion der ÖV- Tickets: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil .....	40
Tabelle 12: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Konsumausgaben und Mehrbelastung pro Monat, je Einkommensdezil und gesamt .....	43
Tabelle 13: 50 % Reduktion der ÖV-Tickets: Einkommen, Steueraufkommen vor und nach der Maßnahme der Privathaushalte pro Jahr, je Einkommensdezil .....	44

## 5.4 Literaturverzeichnis

- BMLFUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2016)(Hrsg.), Fortschrittsbericht nach §6 Klimaschutzgesetz 2016, Wien.
- Bernofer, D. Brait, R. (2010). Die Verteilungswirkung der Mineralölsteuer in Österreich, Wirtschaftsuniversität (WU), Wien.
- DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung. (1994) Ökosteuer - Sackgasse oder Königsweg, Auftragsstudie. Zitiert nach Bernofer, D. Brait E. (2010).
- Eurostat (2016), Glossar: Verfügbares Äquivalenzeinkommen [http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Equivalent\\_disposable\\_income/de](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Glossary:Equivalent_disposable_income/de) aufgerufen am 16.06.2017.
- Iacus, S. M., King, G., Porro, G. (2012), Causal Inference without Balance Checking: Coarsened Exact Matching, Political Analysis (1), 1-24.
- IHS – Institut für Höhere Studien (2018)(Hrsg.), Prognose der österreichischen Wirtschaft 2018 – 2019: Konjunktur auf dem Höhepunkt, März 2018, Wien.
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2011), OECD Regional Typology.
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2017), What are Equivalence Scales? <http://www.oecd.org/eco/growth/OECD-Note-EquivalenceScale.pdf> aufgerufen am 16.06.2017.
- Statistik Austria (2017), Verbrauchsausgaben. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2014/2015, Wien.
- Statistik Austria (2018), Verbraucherpreisindex 2015 (Basis: 2015) monatliche Werte ab dem Jahr 2016.
- UBA - Umweltbundesamt (2017)(Hrsg.), Klimaschutzbericht 2017, Umweltbundesamt GmbH, Wien.