



Endbericht

Auswirkungen der Aufhebung des Dieselprivilegs auf die PendlerInnen in Tirol

Im Auftrag des Amtes des Tiroler Landesregierung, 03.05.2021

Auftraggeber:

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Verkehrsplanung

Herrengasse 3,

6020 Innsbruck

T +43 512 508 4087

E verkehrsplanung@tirol.gv.at

W www.tirol.gv.at/verkehrsplanung/

Auftragnehmer:

HERRY Consult GmbH

A-1040 Wien

Argentinierstraße 21

T +43 1 504 12 58

F +43 1 504 35 36

E office@herry.at

W www.herry.at

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Norbert Sedlacek

Mag. Irene Steinacher

Johanna Helm

Dokument: Tirol_Dieselprivileg_Bericht_FINAL.docx

GZ: 11471

Stand: 03. Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Methodische Vorgehensweise	3
2.1	Pkw-Flottenzusammensetzung und Entwicklung bis 2025	3
2.2	Pkw-Fahrleistung und Entwicklung bis 2025	4
2.3	Fahrzeugkosten und Entwicklung bis 2025	6
2.4	Überblick über die Eingangsgrößen	7
2.5	Szenariendefinition.....	11
2.6	Ermittlung finanzieller Auswirkungen	12
2.7	Pendlerpauschale	12
3	Ergebnisse	14
3.1	Durchschnittliche Fahrzeugkosten 2020.....	14
3.2	Fahrzeugkosten nach Anpassungsszenarien	14
3.3	Pendlerpauschale	17

1 Einleitung

Für die Beantwortung einer Landtagsanfrage hat das Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung, die vorliegende Studie zur Prüfung, welche konkreten finanziellen Belastungen auf die Pendlerinnen und Pendler in Tirol bei Aufhebung des Dieselpprivilegs zukommen würden, in Auftrag gegeben.

Die Studie stellt die zusätzlichen Treibstoffkosten durch den Wegfall des Dieselpprivilegs in Relation zu den „gesamten Ausgaben“ wie folgt dar:

- % Gesamtausgaben für Treibstoffe
- % Gesamtausgaben für den PKW
- im Vergleich zu Pendlerpauschalen (sofern möglich und sinnvoll)

Folgende Punkte wurden mitbetrachtet:

- Darstellung der obigen Punkte für die folgenden drei Varianten der Umsetzung einer Angleichung der Besteuerung von Benzin und Diesel:
 - unmittelbare Aufhebung des Dieselpprivilegs,
 - eine schrittweise Angleichung bis zum Jahr 2025 und
 - eine Einführung im Jahr 2025
- Auswirkung des Umstiegs auf E-Mobilität in den kommenden Jahren

Aktuell werden für Benzin und Diesel unterschiedliche hohe Mineralölsteuersätze eingehoben. Aktuell sind folgende für den Straßenverkehr relevanten Steuersätze festgeschrieben¹:

- Benzin: für 1 000 l Benzin der Unterpositionen 2710 12 31 (soweit der Bleigehalt 0,013 g je Liter nicht übersteigt), 2710 12 41, 2710 12 45 und 2710 12 49 der Kombinierten Nomenklatur mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 46 l und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg, sofern jeweils gleichmäßig verteilt, **482 Euro**
- Diesel (Gasöl): für 1 000 l Gasöl der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur, ausgenommen gekennzeichnetes Gasöl, mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 66 l und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg, sofern jeweils gleichmäßig verteilt, **397 Euro**

¹ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Mineralölsteuergesetz 1995, Fassung vom 25.01.2021, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10004908>

2 Methodische Vorgehensweise

In den folgenden Unterkapiteln wird zusammenfassend dargestellt, welche Daten genutzt wurden, wie diese zusammengeführt wurden und welche Schätzungen vorgenommen wurden, um die gewünschten Aussagen ableiten zu können.

Um die angestrebten Ergebnisse (siehe Kapitel 1) erarbeiten zu können, müssen folgende Informationen zusammengetragen werden:

- Flottenzusammensetzung (nach Fahrzeugklassen)
- Pkw-Fahrleistung der TirolerInnen und der Tiroler PendlerInnen unterschieden nach Pkw mit Diesel, Benzin und Elektro
- Entwicklung der Fahrleistung bis 2025
- Entwicklung Flottenzusammensetzung (unterschieden nach Pkw mit Diesel, Benzin und Elektro)
- Durchschnittliche Fahrzeugeinsatzkosten (pro Jahr und pro gefahrenen Kilometer) unterschieden nach Fahrzeugklassen und unterteilt nach Kostenkategorien

Darüber hinaus sind die in der Einleitung beschriebenen drei Anpassungsszenarien zu konkretisieren.

Für die Gegenüberstellung mit der Pendlerpauschale werden vier unterschiedliche Tiroler Pkw-Pendlerstrecken definiert, für die dann die durchschnittlichen Fahrzeugkosten der Pendlerpauschale gegenübergestellt werden.

2.1 Pkw-Flottenzusammensetzung und Entwicklung bis 2025

Da Pkw-Kosten sowohl bezüglich der Anschaffungskosten als auch der laufenden Kosten zum Teil deutlich differenzieren können, werden sämtliche für das Projekt notwendige Informationen (Fahrleistungen, Kosten) unterschieden nach Fahrzeugkategorien benötigt. Diese Kategorien sollen ausreichenden fein, um Unterschiede berücksichtigen zu können, jedoch grob genug sein, um ein handhabbares und überschaubares Rechenmodell entwickeln zu können.

Folgende Fahrzeugkategorien, die jeweils nach Benzin, Diesel und Elektro zu unterscheiden sind, wurden definiert:

- Klein- und Kleinstwagen (inkl. Kombi)
- Kompaktwagen (inkl. Kombi + Kompakt-Van)
- Mittelklasse (inkl. Kombi + Mittelklasse-Van)
- Oberklasse (inkl. Kombi)
- SUV + Pickup + Geländefahrzeuge

Die Statistik Austria, welche die Bestandsstatistik der in Österreich gemeldet Fahrzeuge führt, teilt die Fahrzeuge nicht in Fahrzeugklassen ein. Dieser Schritt musste daher im Rahmen des Projektes erfolgen. Dazu wurde eine Sonderauswertung bezüglich des Pkw-Bestandes in Tirol, unterschieden nach Pkw-Marke und Typ, erworben. Der Datensatz für das Jahr 2020 enthält insgesamt über 8.800 Fahrzeugtypen. Diese mussten „händisch“ zu den oben genannten Klassen (jeweils zusätzlich unterschieden nach Benzin, Diesel und Elektro) zugeordnet werden. Hybrid-

fahrzeuge wurden nicht extra unterschieden, sondern jeweils den Diesel- oder Benzinfahrzeugen zugeordnet.

Für die Entwicklung bis 2025 wurde eine Literatur- und Internetrecherche durchgeführt, um aktuelle Einschätzung zur Entwicklung der Anteile der Treibstoffarten (Diesel, Benzin, Elektro) bis 2025 ableiten zu können. Der Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030 (ARBÖ, ÖAMTC, 2018) weist in zwei unterschiedlichen Szenarien² auf mögliche Entwicklungen, unter anderem für die Jahre 2020 und 2025, hin. Für die gegenständlichen Betrachtungen ausgehend vom aktuellen Bestand (der eher den Werten des Szenario 1 für 2020 entspricht) und unter Zugrundelegung des Szenarios 2 für 2025, wurden daraus ableitbare Entwicklung für Österreich auf die Bestandszahlen für Tirol übertragen. Eine Anteilsverschiebung zwischen Fahrzeugkategorien (unabhängig vom Treibstoff) wurde nicht angenommen.

Damit ergeben sich folgende Annahmen zur Entwicklung der Pkw-Bestandsanteile nach Treibstoffart:

Entwicklung Fahrzeugbestand nach "Treibstoff" bis 2025						
		AT 2020	AT 2025	Veränderung 20-25 in AT	Tirol 2020	Tirol 2025 basierend auf Ver- änderung in AT
D	Diesel inkl. D-Hybrid	54,5%	46,7%	0,86	54,3%	46,5%
B	B inkl. B-Hybrid	44,2%	46,7%	1,06	44,6%	47,1%
E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	1,4%	6,7%	4,86	1,2%	6,4%
Summe		100,0%	100,0%		100,0%	100,0%
Veränderung Fahrzeugbestand		4.960	5.125	1,03		
Quelle:						
Tirol 2020: Statistik Austria						
AT 2020-2025: Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030, ARBÖ, ÖAMTC, 2018, Szenario 1 für 2020 und S2 für 2025						

Tabelle 1: Entwicklung Fahrzeugbestand nach „Treibstoff“ bis 2025

2.2 Pkw-Fahrleistung und Entwicklung bis 2025

Um durchschnittliche Aussagen für Tirol und die NutzerInnen von Dieselfahrzeugen treffen zu können, müssen die Fahrleistungen nach den Fahrzeugkategorien (siehe Kapitel 2.1) insgesamt und der PendlerInnen ermittelt werden.

Dazu müssen zunächst die gesamten Fahrleistungen der TirolerInnen und der Tiroler PendlerInnen ermittelt werden. Basis dafür ist die österreichweite Mobilitätserhebung „Österreich Unterwegs“, die in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführt wurde. Aus dem Datensatz dieser Erhebung lassen sich die Fahrleistungen der Tiroler Pkw-LenkerInnen, unterschieden nach Fahrzwecken für Werkstage und für nicht Werkstage, ableiten. Diese Fahrleistung der LenkerInnen kann der Fahrleistung der Pkw gleichgesetzt werden.

² S1: evolutionäre Technologieentwicklung, S2: politisch motiviertes „Aus“ für die Neuzulassung von Verbrennungsmotoren 2030

Die Fahrzwecke „Arbeit“ und „Ausbildung“ werden dem Begriff „Pendeln“ gleichgesetzt. Damit werden alle Wege von/zur Arbeit und Ausbildungsstätten, die als Pkw-LenkerIn zurückgelegt werden, berücksichtigt (also auch Gemeindebinnenwege mit diesen Fahrzwecken).

Mit der Auswertung der Fahrten aus „Österreich Unterwegs“ liegen Informationen für das Jahr 2015 vor. Um für das Betrachtungsjahr 2020 (für das auch die Pkw-Bestandsstatistik ausgewertet wurde) die Fahrleistung für das Jahr 2020 erhalten zu können, ist ein weiterer Arbeitsschritt erforderlich. Seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung wurde eine Auswertung zur Entwicklung des Pkw-Verkehrs auf den Straßen Tirols (Basis: Auswertung aller Zählstellen im Land Tirol) zur Verfügung gestellt. Daraus lässt sich die durchschnittliche Entwicklung auf Tirols Straßen von 2015 bis 2019 ableiten. Diese berücksichtigt zwar auch die Entwicklung des Verkehrs der Nicht-TirolerInnen, die Tirols Straßen benutzen, doch mangels alternativer Informationen zur Verkehrsentwicklung wird diese Information dennoch für die Fortschreibung der Fahrleistung auf 2020 herangezogen. Die durch COVID19 verursachte Reduktion des Straßenverkehrsaufkommens wird damit nicht berücksichtigt. Die Analysen zu den Auswirkungen basieren somit auf einer theoretischen Situation ab 2020 ohne COVID19. Dies ist aufgrund der Mittelfristigkeit der zu tätigen Aussagen zulässig, auch wenn sich mittel- bis langfristig Änderungen im Mobilitätsverhalten (z.B. mehr Homeoffice als vor COVID19) ergeben könnten. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Studie und wird daher ausgeblendet. Daher wird auch bei der anzunehmenden zukünftigen Entwicklung der Fahrleistung bis 2025 das Thema COVID19 ausgeblendet. Aktuelle Pkw-Fahrleistungsprognosen für Österreich oder Tirol existieren nicht. Aktuell wird im Auftrag von BMK/ASFINAG/ÖBB an einer Prognose für Österreich gearbeitet (VMÖ/VPÖ2040). Ergebnisse daraus liegen aber noch keine vor. Mangels anderer Prognosen wird daher auf die letzte, vom damaligen BMVIT beauftragte, Verkehrsprognose VP25+ aus dem Jahr 2009 zurückgegriffen. Aus dieser Verkehrsprognose lassen sich folgende durchschnittlichen jährlichen Veränderungen ableiten (wobei für die gegenständliche Arbeit, Werte basierend auf den Angaben von VP25+ für die Veränderung der Pkw-km, der Wege mit Zweck „Arbeit“ und „Ausbildung“ im Durchschnitt der beiden umgesetzten Szenarien erarbeitet wurden):

Entwicklung Fahrleistung 2005 bis 2025	
Veränderung p.a.	
Arbeit+Ausbildung	0,40%
rest	1,10%
Quelle: VP25+, Endbericht, Kapitel 4, eigene Zusammenführungen	

Tabelle 2: Entwicklung Fahrleistung bis 2025

Diese Steigerungsraten wurden auf die Gesamtfahrleistung nach Zwecken angesetzt.

Die Aufteilung der Fahrleistung 2020 auf die Fahrzeugkategorien wurde gemäß dem Anteil der Fahrzeugkategorien am gesamten Tiroler Pkw-Bestand aufgeteilt. Eine Berücksichtigung unterschiedlicher durchschnittlicher jährlicher Kilometerleistungen nach Fahrzeugkategorien oder Treibstoffarten erfolgte nicht, da dazu keine empirischen Informationen vorliegen. Allgemeine qualitative Aussagen bezüglich einer höheren Jahresfahrleistung von Dieselfahrzeugen bzw. von

großen Fahrzeugen (im Vergleich zu kleinen Fahrzeugen) wurden mangels konkreter Zahlen nicht berücksichtigt.

Die Aufteilung zwischen 2020 und 2025 wurde basierend auf der in Tabelle 1 angeführten Entwicklung der Treibstoffe am Fahrzeugbestand vorgenommen. Eine Veränderung der Anteile der Fahrzeugkategorien (unabhängig von der Treibstoffart) wurde nicht in den Berechnungen hinterlegt.

2.3 Fahrzeugkosten und Entwicklung bis 2025

Um durchschnittliche Fahrzeugkosten darstellen zu können, wird pro Fahrzeugkategorie ein Referenzfahrzeug ausgewählt und für alle Referenzfahrzeuge eine Kostenrechnung zur Darstellung der durchschnittlichen jährlichen Kosten durchgeführt. Basis für die Auswahl der Referenzfahrzeuge sind die in Tirol je Fahrzeugkategorie am häufigsten vorkommenden Fahrzeuge.

Die wesentlich Inputdaten für die Fahrzeugkostenrechnung wurden aus der vom ÖAMTC online zur Verfügung gestellten Abfrageplattform „Auto-info“ (<https://www.oeamtc.at/ai-webapp/>) abgerufen. Dies gewährleistet eine einheitliche Vergleichsbasis für alle Fahrzeuge. War es nicht möglich, die erforderlichen Informationen eines Fahrzeuges, welches laut Bestandsstatistik in Tirol in einer Kategorie am häufigsten vorkommt, über diese Plattform abzurufen, wurde ein „möglichst vergleichbares“ Fahrzeug ausgewählt, für jenes Daten auf dieser Plattform abrufbar waren.

Darüber hinaus mussten folgende für alle Kategorien einheitliche Annahmen getroffen werden, um jährliche Kosten ableiten zu können:

- Neukauf
- 13.000 km Jahresfahrleistung
- 5 Jahre Nutzungsdauer
- Versicherungsrelevant:
 - Vollkasko in den ersten 3 Jahren
 - Haftpflicht und Vollkasko: Prämienstufe 0
 - angemeldet im Bezirk Schwarz
 - Alter des/der FahrerIn: 46 Jahre
- Jahresvignette
- Keine Streckenmautgebühren
- Aufladen (E-Fzg)
 - 80 % Heimpladen mit 18 Cent/kWh
 - 20 % Schnellladen mit 39 Cent/kWh

Folgende Kosten wurden für die Fahrzeugkostenrechnung berücksichtigt:

- Abschreibung des Restwertes am Ende der Nutzungsdauer aufgeteilt auf die Nutzungsjahre
- Haftpflichtversicherung / Jahr
- Kaskoversicherung / Jahr
- Motorbez. Vers.Steuer / Jahr

- Durchschnittliche Service- und Reparaturkosten / Jahr
- Vignette
- Treibstoffkosten exkl. MÖSt (basierend auf dem Durchschnittsverbrauch des Referenzfahrzeuges und der Treibstoffkosten am 22.02.2021 laut https://www.bmk.gv.at/themen/energie/preise/aktuelle_preise.html bzw. Stromkosten laut obiger Aufzählung)
- MÖSt

Für die Entwicklung bis 2025 wurden alle Kosten real konstant gehalten und einzig die MÖSt für Diesel entsprechend den Diesel-Anpassungsszenarien angepasst.

Wie angeführt basieren die Berechnungen auf einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 5 Jahren. Um aufzeigen zu können, welche Effekte sich durch eine Diesel-MÖSt-Anpassung für NutzerInnen von älteren Fahrzeugen ergeben, wird für eine ausgewählte Fahrzeugkategorie die Berechnung auch für eine Nutzungsdauer von 8 Jahren durchgeführt und dargelegt, wie sich dadurch der Anteil der MÖSt-Kosten an den Gesamtkosten verändert.

2.4 Überblick über die Eingangsgrößen

Die folgenden Tabellen zeigen die westlichen Eingangsgrößen (Fahrzeugkategorien, deren Fahrleistungen insgesamt und nach den untersuchungsrelevanten Fahrzwecken, ausgewählte Referenzfahrzeuge, durchschnittliche Fahrzeugkosten nach Kostenkategorien)

Abschätzung Pkw-Fahrleistungen (Pkw-km) der TirolerInnen 2020 (Basis: ÖU 2014/2015 und Zulassungsdaten Tirol 2020)									
Pkw-Segment		Treibstoff		Anzahl in Tirol gemeldet Fahrzeuge	Fahrleistung Gesamt (Wochenende und Werktags)	Fahrleistung Wegzweck Arbeit und Ausbildung	Fahrleistung restl. Wegzwecke	Referenzfahrzeug	
								Marke	Typ
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	19.734	263.640.008	68.636.638	195.003.369	VW	POLO1,4DS
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	63.813	852.521.527	221.947.391	630.574.136	VW	GOLFSVII1,6TDI
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	50.891	679.887.688	177.003.505	502.884.183	SKODA	OCTAVIA5E1,6TDI KOMBI
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	8.657	115.654.786	30.109.830	85.544.956	AUDI	A6 4G 3,0TDI AVANT QUATTRO
SUV	SUV + Pickup + Geländerfahrzeuge	D	Diesel inkl. D-Hybrid	69.474	928.150.699	241.636.861	686.513.837	VW	TIGUAN2,0TDIALLRAD
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	B	B inkl. B-Hybrid	93.940	1.255.008.732	326.731.824	928.276.908	FIAT	5001,28V69
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	B	B inkl. B-Hybrid	45.365	606.062.073	157.783.577	448.278.496	VW	GOLFSVII1,2TSI
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	B	B inkl. B-Hybrid	10.691	142.828.384	37.184.266	105.644.118	SKODA	OCTAVIA5E1,0TSI KOMBI
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	B	B inkl. B-Hybrid	2.357	31.488.776	8.197.859	23.290.916	MERCEDES	E200BLUETEC-212-
SUV	SUV + Pickup + Geländerfahrzeuge	B	B inkl. B-Hybrid	25.483	340.444.832	88.632.181	251.812.651	VW	TIGUAN1,4TSI
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	1.029	13.747.115	3.578.955	10.168.160	RENAULT	ZOEEL
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	1.523	20.346.799	5.297.132	15.049.667	VW	E-GOLFSVIIEL
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	497	6.639.763	1.728.611	4.911.152	TESLA	MODEL3EL
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	235	3.139.526	817.351	2.322.175	TESLA	MODELSEL
SUV	SUV + Pickup + Geländerfahrzeuge	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	628	8.389.882	2.184.241	6.205.641	TESLA	MODELXEL
Summe Fahrzeuge (relevant für Fahrzweck Arbeit und Ausbildung)				394.317	5.267.950.587	1.371.470.223	3.896.480.364		

Tabelle 3: Pkw-Fahrleistungen 2020

Abschätzung Pkw-Fahrleistungen (Pkw-km) der TirolerInnen 2025 Szenario 0 - MÖSt aktuell (Basis: ÖU 2014/2015, Zulassungsdaten, Abschätzung Anteile Tirol 2020, Anteil 2025 aus Expertenbericht Mobilität & Klimaschutz 2030 von ÖAMTC und ARBÖ, Fahrleistungssteigerung aus VP25+)									
Pkw-Segment		Treibstoff		Anzahl in Tirol gemeldet Fahrzeuge	Fahrleistung Gesamt (Wochenende und Werktags)	Fahrleistung Wegzweck Arbeit und Ausbildung	Fahrleistung restl. Wegzwecke	Referenzfahrzeug	
								Marke	Typ
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	17.596	238.166.607	60.424.909	177.741.698	VW	POLO1,4DS
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	56.900	770.149.270	195.393.468	574.755.802	VW	GOLFVII1,6TDI
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	45.378	614.195.642	155.826.696	458.368.946	SKODA	OCTAVIA5E1,6TDIKOMBI
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	D	Diesel inkl. D-Hybrid	7.719	104.480.000	26.507.471	77.972.529	SKODA	SUPERB3T2,0TDIKOMBI
SUV	SUV + Pickup + Geländefahrzeuge	D	Diesel inkl. D-Hybrid	61.948	838.471.007	212.727.278	625.743.729	VW	TIGUAN2,0TDIALLRAD
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	B	B inkl. B-Hybrid	101.286	1.370.922.641	347.814.819	1.023.107.822	FIAT	5001,28V69
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	B	B inkl. B-Hybrid	48.913	662.038.595	167.964.863	494.073.731	VW	GOLFVII1,2TSI
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	B	B inkl. B-Hybrid	11.527	156.020.161	39.583.652	116.436.510	SKODA	OCTAVIA5E1,0TSIKOMBI
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	B	B inkl. B-Hybrid	2.541	34.397.112	8.726.842	25.670.270	MERCEDES	E200BLUETEC-212-
SUV	SUV + Pickup + Geländefahrzeuge	B	B inkl. B-Hybrid	27.476	371.888.670	94.351.342	277.537.328	VW	TIGUAN1,4TSI
KL	Klein- und Kleinwagen (inkl. Kombi)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	6.878	93.100.277	23.620.338	69.479.939	RENAULT	ZOEEL
KO	Kompaktwagen (inkl. Kombi + KompaktVan)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	10.181	137.795.649	34.959.937	102.835.712	VW	E-GOLFVIIEL
M	Mittelklasse (inkl. Kombi + MittelklasseVan)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	3.322	44.966.801	11.408.463	33.558.338	TESLA	MODEL3EL
O	Oberklasse (Inkl. Kombi)	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	1.571	21.261.968	5.394.343	15.867.625	TESLA	MODELSEL
SUV	SUV + Pickup + Geländefahrzeuge	E	reine E-Fahrzeuge (BEV, FCEV)	4.198	56.819.217	14.415.522	42.403.695	TESLA	MODELXEL
Summe Fahrzeuge (relevant für Fahrzweck Arbeit und Ausbildung)				407.434	5.514.673.616	1.399.119.942	4.115.553.674		

Tabelle 4: Pkw-Fahrleistungen 2025

Basisdaten Fahrzeugkosten 2020 zu Preisen 2020															
	Diesel					Diesel					Diesel				
Segment	KL	KO	M	O	SUV	KL	KO	M	O	SUV	KL	KO	M	O	SUV
Referenzfahrzeug	VW Polo 1,6 TDI Comfortline	VW Golf 2,0 TDI Rabbit	Skoda Octavia Combi 2,0 TDI Active	AUDI A6 40 TDI quattro s-tronic	TIGUAN 2.0TDI SCR 4 Motion Allspace DSG	Fiat 500 1,2 69 Pop Dualogic	VW Golf Rabbit 1,0 TSI	Skoda Octavia 1,0 TSI Ambition	MB E 200 Aut.	TIGUAN 1,5 TSI ACT	ZOE Life R110 Z.E.50	VW ID.3 Performance 58kWh Basis	MODEL 3 standard range	MODEL S max. Reichweite	MODEL X max. Reichweite
Baujahr	2020	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Listenpreis inkl. aller Steuern	21.700	24.030	27.060	59.658	50.350	13.647	19.070	27.680	56.040	27.590	24.890	34.090	48.500	82.990	88.990
E-Förderung privat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.000	5.000	5.000	0	0
Restwert (5 Jahren)	8.035	8.089	9.810	21.846	20.182	3.735	6.562	10.213	14.189	11.074	12.549	20.107	27.555	32.595	42.865
Haftpflichtversicherung/ Jahr	229	229	241	265	265	217	217	217	314	212	241	217	265	350	434
Kaskoversicherung/ Jahr	673	862	647	949	862	673	673	862	1164	862	229	673	1164	2243	1596
Leistung in KW	70	85	85	150	110	51	66	81	145	96	80	150	225	413	413
Motorbez. Vers.Steuer / Jahr	259	276	233	1028	968	95	233	285	1123	622	0	0	0	0	0
Durchschnittliche Service- und Reparaturkosten / Jahr	648	765	851	1209	1159	483	949	853	1812	905	180	456	456	600	700
Vignette	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5	92,5
Verbrauch in l/100km bzw kWh/100km	5,2	4,7	4,5	4,8	6,8	4,5	5,9	5,7	7,1	6,7	17,2	15,4	14,9	20	22,6
MÖSt EUR pro l bzw pro kWh	0,397	0,397	0,397	0,397	0,397	0,482	0,482	0,482	0,482	0,482	0	0	0	0	0
Treibstoff ohne MÖSt brutto EUR pro l bzw pro kWh	0,738	0,738	0,738	0,738	0,738	0,684	0,684	0,684	0,684	0,684	0,222	0,222	0,222	0,222	0,222

Tabelle 5: Basisdaten zu den Fahrzeugeinsatzkosten 2020

Für diese Fahrzeugklassen ergeben sich folgende Kosten pro Kilometer. In der letzten Spalte findet sich für die Fahrzeugkategorie „Kompakt-Diesel“ der Vergleich mit dem gleichen Referenzfahrzeug, jedoch mit einer Nutzungsdauer von 8 Jahren.

Fahrzeugkosten 2020 zu Preisen 2020																	
Werte für ein Jahr																	
Segment	Diesel					Benzin					Elektro					Diesel	
	KL	KO	M	O	SUV	KL	KO	M	O	SUV	KL	KO	M	O	SUV	KO	
Referenzfahrzeug	VW Polo 1,6 TDI Comfortline	VW Golf 2,0 TDI Rabbit	Skoda Octavia Combi 2,0 TDI Active	AUDI A6 40 TDI quattro s-tronic	TIGUAN 2,0TDI SCR 4 Motion Allspace DSG	Fiat 500 1,2 69 Pop Dualogic	VW Golf Rabbit 1,0 TSI	Skoda Octavia 1,0 TSI Ambition	MB E 200 Aut.	TIGUAN 1,5 TSI ACT	ZOE Life R110 Z.E.50	VW ID.3 Performance 58kWh Basis	MODEL 3 standard range	MODEL S max. Reichweite	MODEL X max. Reichweite	VW Golf 2,0 TDI Rabbit	
Nutzungsdauer	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	8
Wertverlust	2.733	3.188	3.450	7.562	6.034	1.982	2.502	3.493	8.370	3.303	2.468	2.797	4.189	10.079	9.225	2.316	
Haftpflicht	229	229	241	265	265	217	217	217	314	212	241	217	265	350	434	229	
Kasko (für die ersten drei Jahre)	404	517	388	569	517	404	404	517	699	517	137	404	699	1.346	957	323	
Motorbez. Vers.St.	259	276	233	1.028	968	95	233	285	1.123	622	0	0	0	0	0	276	
Service und Reparatur	648	765	851	1.209	1.159	483	949	853	1.812	905	180	456	456	600	700	765	
Sonstige Kosten	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	
Spritkosten ohne MÖSt	499	451	432	461	652	400	525	507	631	596	496	444	430	577	652	451	
MÖSt-Kosten	268	243	232	248	351	282	370	357	445	420	0	0	0	0	0	243	
Gesamtfahrzeugkosten pro Jahr	5.133	5.762	5.920	11.435	10.039	3.956	5.291	6.323	13.486	6.668	3.616	4.410	6.131	13.044	12.061	4.696	
Gesamtfahrzeugkosten pro Monat	428	480	493	953	837	330	441	527	1.124	556	301	368	511	1.087	1.005	391	
Anteil MÖSt an Gesamtkosten	5%	4%	4%	2%	3%	7%	7%	6%	3%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	
Anteil MÖSt an Treibstoffkosten	35%	35%	35%	35%	35%	41%	41%	41%	41%	41%	0%	0%	0%	0%	0%	35%	

Tabelle 6: Fahrzeugeinsatzkosten 2020

Je länger die Behaltdauer ist, desto geringer werden die Gesamtausgaben pro km, ohne dass sich die Treibstoffausgaben oder die MÖSt-Ausgaben reduzieren. Damit steigt mit dem Alter der Fahrzeuge der Anteil der MÖSt-Kosten an den Gesamtkosten. Dieser Anteil bleibt jedoch in allen Fällen relativ niedrig und jedenfalls deutlich unter 10%.

2.5 Szenariendefinition

Die finanziellen Auswirkungen der Anpassung der Diesel-MÖSt an die Benzin-MÖSt werden für drei Anpassungsszenarien abgebildet. Diese drei Szenarien wurden gemeinsam mit dem AG folgendermaßen definiert:

- Szenario 1 (sofortige Anpassung)

Der komplette Angleich der Diesel- an die Benzin-MÖSt erfolgt in einem Schritt mit sofortiger Wirkung – auch wenn das Jahr 2021 bereits begonnen hat, wird für dieses Szenario angenommen, dass die Anpassung mit Beginn 2021 erfolgt, und die Wirkung komplett für das Jahr 2021 einsetzt. Für die nachfolgenden Jahre bis 2025 bleibt die MÖSt für Benzin und Diesel gleich und auf dem Niveau der aktuellen Benzin-MÖSt.

- Szenario 2 (schrittweise Anpassung)

In diesem Szenario wird die Differenz zwischen Diesel- und MÖSt-Steuersatz schrittweise angeglichen. Folgende Schritte werden den Berechnungen zugrunde gelegt:

- 2021 und 2022: Diesel-MÖSt ist um 1/3 der MÖSt-Differenz des Diesels zu Benzin erhöht,

- 2023 und 2024: Diesel-MÖSt ist um 3/4 der MÖSt-Differenz des Diesels zu Benzin erhöht,
- MÖSt-Diesel 2025: MÖSt-Diesel = MÖSt-Benzin.
- Szenario 3 (Anpassung zu einem späteren Zeitpunkt)
Der komplette Angleich der Diesel- an die Benzin-MÖSt erfolgt in einem Schritt zu Beginn des Jahres 2025.

2.6 Ermittlung finanzieller Auswirkungen

Mittels Verknüpfung der Fahrleistungen (Gesamt und für den Zweck „Arbeit“ und „Ausbildung“) je Fahrzeugkategorie und den durchschnittlichen jährlichen Kosten der Referenzfahrzeuge je Fahrzeugkategorie lassen sich die Fahrzeugkosten, Treibstoffkosten und MÖSt-Kosten für

- ein Jahr für alle TirolerInnen
- pro TirolerIn und Jahr
- pro Kilometer

ableiten.

Dies erfolgt für den Status quo 2020 und für die Jahre 2021 bis 2025 jeweils für den Status quo und für die drei im Kapitel 2.5 skizzierten MÖSt-Anpassungsszenarien.

Ausgehend von dieser detaillierten Ableitung je Fahrzeugkategorie werden für alle Ergebnisse auch der Durchschnitt über alle Fahrzeugkategorien (fahrleistungsgewichtet) und der Durchschnitt je Treibstoffart (Diesel, Benzin, Elektro) abgebildet.

2.7 Pendlerpauschale

In Österreich existiert ein großes und ein kleines Pendlerpauschale. Beide sind darüber hinaus nach Entfernungsklassen unterteilt. Konkret sieht die Ausgestaltung folgendermaßen aus:

- Das kleine Pendlerpauschale steht zu, wenn die Benützung eines Massenverkehrsmittels zumutbar ist und unterscheidet nach drei Entfernungskategorien:
 - bei mindestens 20 km bis 40 km: 696,00 Euro pro Jahr
 - bei mehr als 40 km bis 60 km: 1.356,00 Euro pro Jahr
 - bei mehr als 60 km: 2.016,00 Euro pro Jahr
- Das große Pendlerpauschale steht zu, wenn die Benützung eines Massenverkehrsmittels nicht zumutbar ist.
 - bei mindestens 2 km bis 20 km 372,00 Euro pro Jahr
 - bei mehr als 20 km bis 40 km 1.476,00 Euro pro Jahr
 - bei mehr als 40 km bis 60 km 2.568,00 Euro pro Jahr
 - bei mehr als 60 km 3.672,00 Euro pro Jahr

Bei Anspruch auf ein Pendlerpauschale steht auch ein Pendlereuro zu.

Das Finanzministerium bietet einen Pendlerrechner an. Dort sind die genaue Adresse des Wohn- und des Arbeitsortes, die Anzahl der Fahrten pro Monat sowie Arbeitsbeginn und Arbeitsende anzugeben. Basierend auf diesen Angaben informiert der Rechner über das Pendlerpauschale und

den Pendlereuro. Die Zumutbarkeit wird dabei integriert mitberücksichtigt und damit wird die Entscheidung über große und kleine Pendlerpauschale vom System getroffen.

Das Pauschale vermindert die Lohnsteuerbemessungsgrundlage und von dieser wird dann die Steuer neu errechnet. Die Steuerersparnis hängt von der Höhe des Grenzsteuersatzes ab. Der Pendlereuro ist als steuerlicher Absetzbetrag ein Jahresbetrag und wird berechnet, indem die einfache Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit „zwei“ multipliziert wird.

Mittels Brutto-netto-Rechner des Finanzministeriums lässt sich der effektive Nettovorteil (bzw. die effektive Steuerreduktion durch Pauschale und Pendler-Euro für den jeweiligen Bruttojahreslohn ermitteln. Für die Vorliegende Berechnung wird dies für das durchschnittliches Jahresbruttogehalt für Vollzeitbeschäftigte in Tirol durchgeführt. Die Statistik Austria veröffentlicht diesen Wert – der aktuelle Wert steht für das Jahr 2019 zur Verfügung: EUR 42.896,-)

Für den Vergleich des Pendlerpauschale mit den Kosten wurden gemeinsam mit dem AG folgende vier beispielhafte Pendlerstrecken definiert (je zwei für das kleine und zwei für das große Pendlerpauschale mit jeweils unterschiedlichen Entfernungen):

Pendlerpauschale - Beispielsrouten (Entfernungs- und Zeitangaben für eine Richtung)										
Pauschale		von	nach	Entfernungs- klasse (km)	Ent- fernung (km)	Zeit (min)	ÖV zumut- bar	Pauschale p.a. (EUR)	Penderleuro p.a. (EUR)	Effektive Steuerreduktion p.a. (EUR) ¹⁾
1	klein	Schwaz	Innsbruck	20 - 40	29	63	ja	696	58	301,56
2	klein	Kufstein	Innsbruck	> 60	74	60	ja	2.016	148	853,56
3	groß	Fendels	Landeck	2 - 20	18	25	nein	272	38	166,20
4	groß	Platt (Paznauntal)	Innsbruck	> 60	99	87	nein	3.672	200	1.483,20

1) für durchschnittliches Jahresbruttogehalt für Vollzeitbeschäftigte in Tirol (2019 laut Statistik Austria)

Tabelle 7: Beispielsrouten, deren Pendlerpauschale und daraus resultierende effektive Steuerersparnis (Basis: durchschnittliches Bruttojahresgehalt Vollzeitbeschäftigter in Tirol)

3 Ergebnisse

3.1 Durchschnittliche Fahrzeugkosten 2020

Mittels der im Kapitel 2 beschriebenen Vorgehensweise konnten folgende Fahrzeugeinsatzkosten nach diversen Unterscheidungen für 2020 ermittelt werden. In der Darstellung wird auf die Unterscheidung zwischen Fahrzeugklassen verzichtet und nur mehr auf die durchschnittlichen Kosten unterschieden nach Benzin-, Diesel- und E-Fahrzeugen eingegangen.

Überblick über die Fahrzeugkosten 2020 zu Preisen 2020					
		Diesel	Benzin	Elektro	Alle Fahrzeuge
Fzg-Gesamt-Kosten der TirolerInnen p.a.	Mio. EUR	1.610	905	25	2.540
Treibstoff-kosten der TirolerInnen p.a.	Mio. EUR	174	146	2	322
MÖSt der TirolerInnen p.a.	Mio. EUR	61	60	0	121
Anteil MÖSt an Gesamtfahrzeugkosten	%	4%	7%	0%	5%
Anteil MÖSt an Treibstoffkosten	%	35%	41%	0%	38%
Fzg-Gesamt-Kosten der TirolerInnen p.a. mit Zweck Arbeit und Ausbildung	Mio. EUR	419	236	6	661
Treibstoff-kosten der TirolerInnen p.a. mit Zweck Arbeit und Ausbildung	Mio. EUR	45	38	1	84
MÖSt der TirolerInnen p.a. mit Zweck Arbeit und Ausbildung	Mio. EUR	16	16	0	32
Ø Fzg-Gesamt-Kosten p.a. pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen	EUR	8.380	5.632	7.012	7.127
Ø Treibstoff-kosten p.a. pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen	EUR	904	910	566	903
Ø MÖSt p.a. pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen	EUR	316	376	0	340
Ø Fzg-Gesamt-Kosten pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen mit Zweck Arbeit und Ausbildung	EUR	4.410	2.964	3.690	3.751
Ø Treibstoff-kosten p.a. pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen mit Zweck Arbeit und Ausbildung	EUR	476	479	298	475
Ø MÖSt p.a. pro TirolerIn mit Pkw-Lenker-Wegen mit Zweck Arbeit und Ausbildung	EUR	166	198	0	179

Tabelle 8: Fahrzeugeinsatzkosten 2020 im Überblick

Die durchschnittlich höheren Kosten pro TirolerIn und Jahr mit Dieselfahrzeugen (im Vergleich zu Benzinfahrzeugen) ergeben sich aus der Zulassungsstatistik und der deutlich höheren Anzahl an Benzinfahrzeugen in den kleinen Fahrzeugkategorien, die in der Anschaffung und im Betrieb niedrigere Kosten als die Fahrzeuge der großen Fahrzeugkategorien aufweisen.

3.2 Fahrzeugkosten nach Anpassungsszenarien

Da sich in den Anpassungsszenarien nur die Kosten für die Dieselfahrzeuge ändern, erfolgt der Kostenvergleich nur mehr für Dieselfahrzeuge. Am besten eignet sich ein Vergleich im

Durchschnitt über die Jahre 2021 bis 2025, da sich in diesem Zeitraum in den Szenarien unterschiedliche Veränderungen ergeben und ein Vergleich der Einzeljahre wenig aussagekräftig ist. Die folgende Tabelle zeigt zu den relevanten Kostenwerten (Gesamtfahrzeugkosten, Treibstoffkosten und MÖSt-Kosten) die jeweilige Veränderung zum Status-quo-Szenario (für die MÖSt-Kosten, da sich die Gesamtfahrzeugkosten und Treibstoffkosten genau mit der Veränderung der MÖSt-Kosten verändern).

Überblick der Fahrzeugkostenentwicklung nach MÖSt-Anpassungsszenarien					
Dieselfahrzeuge					
		Alle Wege		Arbeits- und Ausbildungswege	
		Kummuliert 2021 bis 2025	Ø pro Jahr zwischen 2021 und 2025	Kummuliert 2021 bis 2025	Ø pro Jahr zwischen 2021 und 2025
Fahrzeugausgaben insgesamt der TirolerInnen (Mio EUR)	S0	7.694,5	1.538,9	1.973,0	394,6
	S1	7.756,6	1.551,3	1.988,9	397,8
	S2	7.733,3	1.546,7	1.982,9	396,6
	S3	7.706,2	1.541,2	1.975,9	395,2
Treibstoffausgaben der TirolerInnen (Mio. EUR)	S0	830,1	166,0	212,8	42,6
	S1	892,3	178,5	228,8	45,8
	S2	868,9	173,8	222,8	44,6
	S3	841,8	168,4	215,8	43,2
MÖSt-Ausgaben der TirolerInnen (Mio. EUR)	S0	290,3	58,1	74,4	14,9
	S1	352,5	70,5	90,4	18,1
	S2	329,2	65,8	84,4	16,9
	S3	302,1	60,4	77,4	15,5
	Diff S1 zu S0	62,2	12,4	15,9	3,2
	Diff S2 zu S0	38,9	7,8	9,9	2,0
Ø Fzg-Gesamtausgaben p.a. pro TirolerIn mit Pkw-LenkerIn- Wegen (EUR)	S0	39.970	7.994	21.036	4.207
	S1	40.293	8.059	21.206	4.241
	S2	40.175	8.035	21.143	4.229
	S3	40.035	8.007	21.070	4.214
Ø Treibstoffausgaben p.a. pro TirolerIn mit Pkw-LenkerIn- Wegen (EUR)	S0	4.312	862	2.269	454
	S1	4.635	927	2.439	488
	S2	4.517	903	2.377	475
	S3	4.377	875	2.303	461
Ø MÖSt-Ausgaben p.a. pro TirolerIn mit Pkw-LenkerIn- Wegen (EUR)	S0	1.508	302	794	159
	S1	1.831	366	964	193
	S2	1.713	343	901	180
	S3	1.573	315	828	166
	Diff S1 zu S0	323	65	170	34
	Diff S2 zu S0	205	41	108	22
Diff S3 zu S0	65	13	34	7	

Tabelle 9: Fahrzeugeinsatzkosten nach MÖSt-Anpassungsszenarien

Im Durchschnitt muss ein/e TirolerIn, der/die einen Diesel-Pkw für seine/ihre Wege nutzt, je nach Anpassungsszenario bis 2025 jährlich zwischen EUR 13,- und EUR 65,- mehr MÖSt durch die Anpassung der Diesel-MÖSt an die Benzin-MÖSt bezahlen. Für die Arbeits- und Ausbildungswege beträgt die Erhöhung zwischen EUR 7,- und EUR 34,-. Ab dem Jahr 2025 gibt es zwischen den Anpassungsszenarien keinen Unterschied mehr und die Mehrkosten betragen über alle Wege

durchschnittlich EUR 65,- und für die Arbeits- und Ausbildungswege durchschnittlich EUR 34,- pro Jahr.

Die folgende Tabelle zeigt die Anteile der MÖSt und der MÖSt-Erhöhung an den Gesamten Fahrzeugkosten bzw. an den Treibstoffkosten für die drei Anpassungsszenarien.

Überblick der MÖSt-Anteile und der MÖSt-Erhöhung an den Gesamtkosten und den Treibstoffkosten nach MÖSt-Anpassungsszenarien Dieselfahrzeuge					
		Alle Wege		Arbeits- und Ausbildungswege	
		Kummuliert 2021 bis 2025	Ø pro Jahr zwischen 2021 und 2025	Kummuliert 2021 bis 2025	Ø pro Jahr zwischen 2021 und 2025
Anteil Ø MÖSt-Ausgaben p.a. pro TirolerIn mit Pkw- LenkerIn-Wegen an den Gesamtkosten	S0	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%
	S1	4,5%	4,5%	4,5%	4,5%
	S2	4,3%	4,3%	4,3%	4,3%
	S3	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	MÖSt-Erhöhung S1	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%
	MÖSt-Erhöhung S2	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
	MÖSt-Erhöhung S3	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Anteil Ø MÖSt-Ausgaben p.a. pro TirolerIn mit Pkw- LenkerIn-Wegen an den Treibstoffkosten	S0	35%	35%	35%	35%
	S1	40%	40%	40%	40%
	S2	38%	38%	38%	38%
	S3	36%	36%	36%	36%
	MÖSt-Erhöhung S1	7%	7%	7%	7%
	MÖSt-Erhöhung S2	5%	5%	5%	5%
	MÖSt-Erhöhung S3	1%	1%	1%	1%

Tabelle 10: Anteil MÖSt und MÖSt-Erhöhung nach Anpassungsszenarien

Der Anteil der MÖSt an den gesamten Fahrzeugkosten (durchschnittlich pro Jahr und TirolerIn mit Pkw-LenkerIn-Wegen) erhöht sich durch die Diesel-MÖSt-Anpassung je nach Anpassungsszenario von aktuell ca. 3,8% auf maximal 4,5% nur sehr geringfügig. Die Erhöhung selbst macht je nach Anpassungsszenario zwischen 0,2% und 0,8% der Gesamtfahrzeugkosten aus.

Betrachtet man den Anteil der MÖSt an den Treibstoffkosten (durchschnittlich pro Jahr und TirolerIn mit Pkw-LenkerIn-Wegen) zeigt sich eine Erhöhung dieses Anteils durch die Diesel-MÖSt-Anpassung von aktuell 35% auf maximal 40%. Die durchschnittliche Erhöhung selbst macht maximal 7% der Treibstoffkosten aus.

In den Darstellungen ist die erwartete Entwicklung der Zunahme des Anteils an E-Fahrzeugen in der Flotte (siehe Tabelle 1) bereits berücksichtigt. Diese hat keinen Einfluss auf die Ergebnisse durchschnittlich je TirolerIn mit Dieselfahrzeugen, reduziert aber die Gesamtausgaben der TirolerInnen (insgesamt aber auch der mit Diesel-Pkw-FahrerInnen), da durch die Zunahme der E-Fahrzeuge bis 2025 (und natürlich darüber hinaus) anteilmäßig weniger Diesel- und Benzinleistung erbracht werden und damit weniger MÖSt anfällt, weil für die Fahrleistung mit E-Pkw keine MÖSt fällig wird.

3.3 Pendlerpauschale

Für die im Kapitel 2.7 angeführten drei Beispielsrouten erfolgt nun ein Vergleich der Fahrzeugeinsatzkosten, die für diese Pendlerfahrten mit dem aktuellen Diesel-MÖSt entstehen, mit den Einnahmen der PendlerInnen durch das Pendlerpauschale und den Pendlereuro. Dieser Vergleich erfolgt ausschließlich mit den Diesel-Referenzfahrzeugen der für diese Studien definierten Fahrzeugkategorien. Dazu werden zunächst die Fahrzeugkosten für einen Arbeitstag (Pendlerstrecke in beide Richtungen) mittels der Entfernung für die Beispielsstrecken und den Fahrzeugeinsatzkosten pro Kilometer ermittelt und diese Kosten pro Arbeitstag mit der Anzahl an Arbeitstagen (am Beispiel des Jahres 2021) pro Jahr multipliziert.

Die Anzahl der Arbeitstage werden wir folgt abgeleitet:

Arbeitstage pro PendlerIn in Tirol 2021	
Tage im Jahr	365
Wochenendtage	104
Feiertage (die keine Wochenendtage sind)	11
Urlaubstage	25
Krankenstandstage *)	13
Arbeitsstage, an welchen gependelt wird	212
*) Statistik Austria: Durchschnittliche Zahl an Krankenstandstagen pro erwerbstätiger Person 2019 in Österreich	

Tabelle 11: Arbeitstage pro Jahr und PendlerIn

Die mit COVID19 verstärkt auftretenden Home-Office-Arbeitstage, an welchen nicht gependelt wird, werden bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Es wird angenommen, dass an allen Tagen, an welchen gearbeitet wird, die Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt wird.

Fahrzeugkosten Dieselfahrzeuge durchschnittlich pro Jahr 2021 und Vergleich mit der effektiven Steuerreduktion durch Pendlerpauschale+Pendler-EURO 1) in EUR					
		Schwaz - Innsbruck	Kufstein - Innsbruck	Fendels - Landeck	Platt im Paznauntal - Innsbruck
km der Beispilsstrecke		29	74	18	99
Pendler-km pro Jahr		12.296	31.376	7.632	41.976
Effektive Steuerreduktion durch Pauschale+Pendler-EURO 1)		302	854	166	1.483
Klein- und Kleinstwagen (inkl. Kombi)	mit aktuelle Diesel-MÖSt	4.855	12.388	3.013	16.574
	mit Diesel = Benzin MÖSt	4.909	12.527	3.047	16.759
Kompaktwagen (inkl Kombi + KompaktVan)	mit aktuelle Diesel-MÖSt	5.450	13.907	3.383	18.606
	mit Diesel = Benzin MÖSt	5.499	14.033	3.413	18.773
Mittelklasse (inkl Kombi + MittelklasseVan)	mit aktuelle Diesel-MÖSt	5.600	14.289	3.476	19.116
	mit Diesel = Benzin MÖSt	5.647	14.409	3.505	19.277
Oberklasse (Inkl Kombi)	mit aktuelle Diesel-MÖSt	10.816	27.599	6.713	36.922
	mit Diesel = Benzin MÖSt	10.866	27.727	6.744	37.094
SUV + Pickup + Geländefahrzeuge	mit aktuelle Diesel-MÖSt	9.496	24.230	5.894	32.416
	mit Diesel = Benzin MÖSt	9.567	24.411	5.938	32.659
Alle Dieselfahrzeuge	mit aktuelle Diesel-MÖSt	6.971	17.789	4.327	23.799
	mit Diesel = Benzin MÖSt	7.028	17.933	4.362	23.991

1) für durchschnittliches Jahresbruttogehalt für Vollzeitbeschäftigte in Tirol (2019 laut Statistik Austria)

Tabelle 12: Fahrzeugeinsatzkosten und Pendlerpauschale

In allen Fällen liegt die effektive Steuerreduktion durch das Pendlerpauschale und den Pendler-EURO deutlich unter den Kosten, die für PendlerInnen pro Jahr entstehen, wenn sie mit dem eigenen Pkw ihre Arbeits- (oder Ausbildungswege) zurücklegen. Dies trifft für die aktuelle Situation (mit dem Diesel-Privileg bei der MÖSt) zu und verstärkt sich geringfügig durch die Anpassung der Diesel-MÖSt.

Die zum Vergleich mit dem Pendlerpauschale gewählten Beispilsrouten weisen in den meisten Fällen eine höhere „Betroffenheit“ (zwischen EUR 30,- und EUR 243,- pro Jahr und PendlerIn für die PendlerInnenwege) als die im Kapitel 3.2 dargelegte durchschnittliche Kosten-Erhöhung durch die MÖSt-Anpassung über alle Arbeits- und Ausbildungswege (EUR 34,-) auf. Dies liegt vor allem daran, dass im Durchschnitt auch die kurzen PendlerInnenwege berücksichtigt werden und die 4 Beispilsrouten jeweils unterschiedliche Entfernungen für das kleine und große Pendlerpauschale darlegen sollen.

Die Betrachtung der Beispilsrouten zeigt aber auch, dass sich selbst bei weiten Pendlerstrecken, die mit großen Fahrzeugen und mit einem vergleichsweise hohen Durchschnittsverbrauch zurückgelegt werden, die jährliche Mehrbelastung durch eine Diesel-MÖSt-Anpassung mit etwa EUR 250,- in Grenzen hält.

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Entwicklung Fahrzeugbestand nach „Treibstoff“ bis 2025	4
Tabelle 2: Entwicklung Fahrleistung bis 2025	5
Tabelle 3: Pkw-Fahrleistungen 2020	8
Tabelle 4: Pkw-Fahrleistungen 2025	9
Tabelle 5: Basisdaten zu den Fahrzeugeinsatzkosten 2020	10
Tabelle 6: Fahrzeugeinsatzkosten 2020	11
Tabelle 7: Beispielsrouten, deren Pendlerpauschale und daraus resultierende effektive Steuerersparnis (Basis: durchschnittliches Bruttojahresgehalt Vollzeitbeschäftigter in Tirol)	13
Tabelle 8: Fahrzeugeinsatzkosten 2020 im Überblick	14
Tabelle 9: Fahrzeugeinsatzkosten nach MÖSt-Anpassungsszenarien	15
Tabelle 10: Anteil MÖSt und MÖSt-Erhöpfung nach Anpassungsszenarien	16
Tabelle 11: Arbeitstage pro Jahr und PendlerIn	17
Tabelle 12: Fahrzeugeinsatzkosten und Pendlerpauschale	18