



LEITBRANCHE AUTOMOBILWIRTSCHAFT

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG,
FISKALISCHER BEITRAG UND INNOVATIVE DYNAMIK



INHALT

Executive Summary	4
1. Die Automobilwirtschaft im Überblick	7
2. Wertschöpfungseffekte der Automobilwirtschaft	10
3. Beschäftigungseffekte der Automobilwirtschaft	13
4. Der fiskalische Beitrag der Automobilwirtschaft	16
5. Die innovative Dynamik der Automobilwirtschaft	19

EXECUTIVE SUMMARY

Die Automobilwirtschaft fungiert als eine, wenn nicht sogar *die* Leitbranche der produzierenden Wirtschaft in Österreich. Auf mikroökonomischer Ebene schafft sie individuelle Mobilität und ermöglicht damit die Verwirklichung persönlicher Präferenzen. Auf makroökonomischer Ebene ist die Automobilwirtschaft ein Träger des gesamtwirtschaftlichen Produktivitätsfortschritts als einer zentralen Quelle des materiellen Wohlstandes. Bei sich ändernden Konsumentenpräferenzen in Verbindung mit einer hohen Rate der Innovation treibt die Automobilwirtschaft zugleich den technologischen Wandel voran.

43 Mrd. Euro an Umsatzerlösen durch die Automobilwirtschaft

Die Automobilwirtschaft im engeren Sinn erwirtschaftete im Jahr 2011 Umsatzerlöse von nahezu 43. Mrd. Euro. Knapp 13 Mrd. Euro sind dabei der Herstellung von Kraftwagen und -teilen zuzurechnen.

Die Automobilwirtschaft trägt knapp 11 Prozent zum BIP in Österreich bei

Fügt man dem der Automobilwirtschaft direkt zugeordneten Wertschöpfungseffekt in Höhe von 15 Mrd. Euro auch jene Effekte hinzu, welche durch Zulieferbetriebe und Konsumausgaben der Beschäftigten in der Automobilwirtschaft entstehen, so generierte die Automobilwirtschaft im Jahr 2011 über 30 Mrd. Euro Bruttowertschöpfung. Dies entspricht einem Beitrag von knapp 11 Prozent zum österreichischen Bruttoinlandsprodukt. Mit anderen Worten, jeder 9. in Österreich erwirtschaftete Euro ist auf die Automobilwirtschaft rückführbar.

450.000 Arbeitsplätze gehen direkt und indirekt auf die Automobilwirtschaft zurück

Mehr als 250.000 Personen – dies entspricht einem Anteil von rund 6 Prozent der Erwerbstätigen in Österreich – finden unmittelbar in der Automobilwirtschaft eine Beschäftigung. Allein dieser direkt zurechenbare Beitrag unterstreicht die Leitfunktion der Automobilwirtschaft in Österreich. Werden hierzu noch die indirekt von der Automobilwirtschaft abhängigen Beschäftigten hinzugezählt, so sind dies insgesamt 450.000 Arbeitsplätze. Somit ist jeder 9. Arbeitsplatz in Österreich direkt oder indirekt auf die Automobilwirtschaft zurückzuführen.

Abbildung 1:

Der volkswirtschaftliche Beitrag der Automobilwirtschaft im Überblick



* (setzt sich zusammen aus: Mineralölsteuer, motorbezogene Versicherungssteuer, Umsatzsteuer, Normverbrauchsabgabe, lohnbezogenen Steuern und Abgaben, Vignette und Mauten)

Quelle: Economica.

Fiskalischer Beitrag der Automobilwirtschaft rund 15 Mrd. Euro jährlich

Mit rund 8 Mrd. Euro an Steuern und Abgaben leistet der Automobilverkehr einen substanziellen Beitrag zu den Einnahmen des Staates. Weitere 4,3 Mrd. Euro entstehen durch sämtliche lohnbezogenen Steuern und Abgaben. Der Beitrag zur Umsatzsteuer durch die Automobilwirtschaft beläuft sich auf rund 3,1 Mrd. Euro.

Automobilwirtschaft ist Innovationstreiber – mehr als 200 Patentanmeldungen jährlich

Die Funktion der Automobilwirtschaft als Innovationstreiber spiegelt sich in einer Analyse der Patentanmeldungen wider. Im Bereich der Automobilwirtschaft wurden in den letzten 10 Jahren mehr als 2.000 Patente angemeldet. Im europäischen Vergleich liegt Österreich bei der Erfinderdichte damit auf einem mehr als doppelt so hohen Niveau wie der Durchschnitt, höher ist die Erfinderdichte nur in Deutschland.

Automobilwirtschaft: Eine unterschätzte Leitbranche der österreichischen Volkswirtschaft

Die Studienergebnisse dokumentieren in umfassender Weise die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilwirtschaft in Österreich. Dabei wurden Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte, der fiskalische Beitrag sowie die innovative Dynamik, welche von der Automobilwirtschaft ausgeht, berechnet. Obwohl bereits als Leitbranche der produzierenden Wirtschaft in Österreich wahrgenommen, wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Automobilwirtschaft wesentlich unterschätzt, wie die Studienergebnisse zeigen.

Um die Gesamtheit der von der Automobilwirtschaft ausgehenden volkswirtschaftlichen Leistungen zu erfassen, wurde im Rahmen dieser Studie ein zweistufiges Abgrenzungsschema erarbeitet. Dieses beginnt mit der Automobilwirtschaft im engeren Sinn – der Kernbereich der Automobilwirtschaft, welcher die Herstellung, den Handel sowie die Reparatur von Kraftwagen umfasst – und endet mit der Automobilwirtschaft im weiteren Sinn, welche alle (Teil-) Sektoren der Wirtschaft, die direkt mit der Automobilwirtschaft im engeren Sinn verbunden sind, sowie sämtliche staatlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen beinhaltet.

1.

DIE AUTOMOBIL- WIRTSCHAFT IM ÜBERBLICK

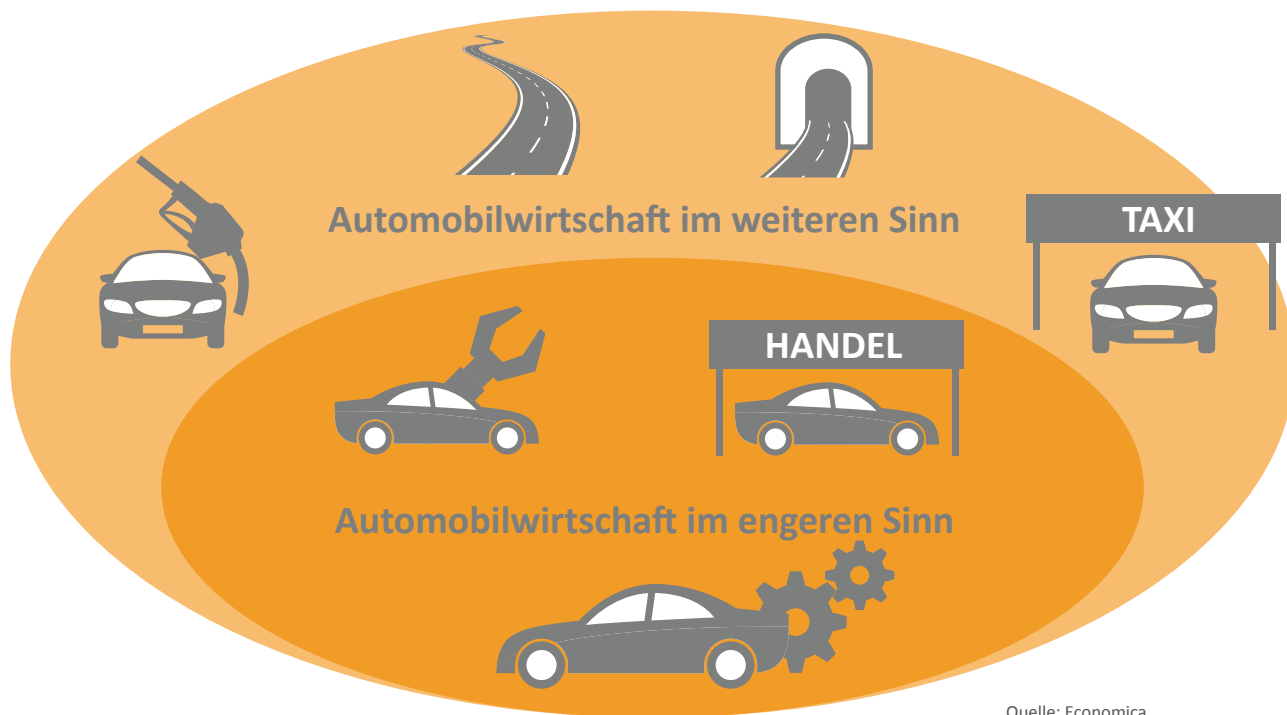
Abgrenzung und Wertschöpfungsnetzwerk der Automobilwirtschaft

Um die Bedeutung der Automobilwirtschaft adäquat darstellen zu können, genügt es nicht, nur die Herstellung, den Handel und die Reparatur von Kraftwagen – also den Kernbereich der Automobilwirtschaft – zu betrachten. Vielmehr sind im Wertschöpfungsnetzwerk Automobilwirtschaft auch all jene Wirtschaftssektoren zu erfassen, deren Aktivität unmittelbar von Kraftwagen abhängt, d.h. deren Tätigkeit man sich ohne die Existenz von Kraftwagen nicht vorstellen kann (z.B. Kraftfahrzeugversicherungen, Tankstellen, Straßenverkehrsinfrastruktur, Speditionen, etc.). Im Rahmen der Studie wurde daher neben der Automobilwirtschaft im engeren Sinn, welche die Kernbranchen umfasst, besonderes Augenmerk auf eine möglichst vollständige Darstellung des gesamten Wertschöpfungsnetzwerks (Automobilwirtschaft im weiteren Sinn) gelegt.

Die Automobilwirtschaft im engeren Sinn¹ umfasst neben der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen die gesamten Handelsleistungen mit Kfz-Produkten, sowie die Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten. Die Automobilwirtschaft im weiteren Sinn² umfasst zusätzlich zur Automobilwirtschaft im engeren Sinn alle Sektoren, die unmittelbar mit der Automobilwirtschaft verbunden sind – also all jene Wirtschaftssektoren, die es ohne die Kraftwagenherstellung und den Handel damit nicht geben würde. Ebenfalls hinzugechnet werden öffentliche Infrastrukturinvestitionen wie der Straßen- oder Tunnelbau.

Abbildung 2:

Das Wertschöpfungsnetzwerk der Automobilwirtschaft



Quelle: Economica.

1) ÖNACE-Kategorien: C 29 „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“ sowie G 45.1-3 „Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung u. Reparatur von Kraftfahrzeugen“.

2) ÖNACE-Kategorien (anteilmäßig): Automobilwirtschaft i. engeren S. inkl. C 28 „Maschinenbau“, G 47 „Einzelhandel (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen)“, H 49 „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, H 52 „Lagerei sowie Erbringung von sonst. Dienstleistungen im Verkehr“, K 65 „Versicherungen, Rückversicherungen und Pensionskassen (ohne Sozialversicherung)“, M 71 „Architektur- u. Ingenieurbüros; tech., phys. und chem. Untersuchungen“, N 77 „Vermietung von beweglichen Sachen“, N 81 „Gebäudebetreuung; Garten- u. Landschaftsbau“, O 84 „Öffentl. Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung“, P 85 „Erziehung u. Unterricht“ und F 42 „Tiefbau“.

Das Auto ermöglicht Mobilität und ist Träger des technologischen Fortschritts

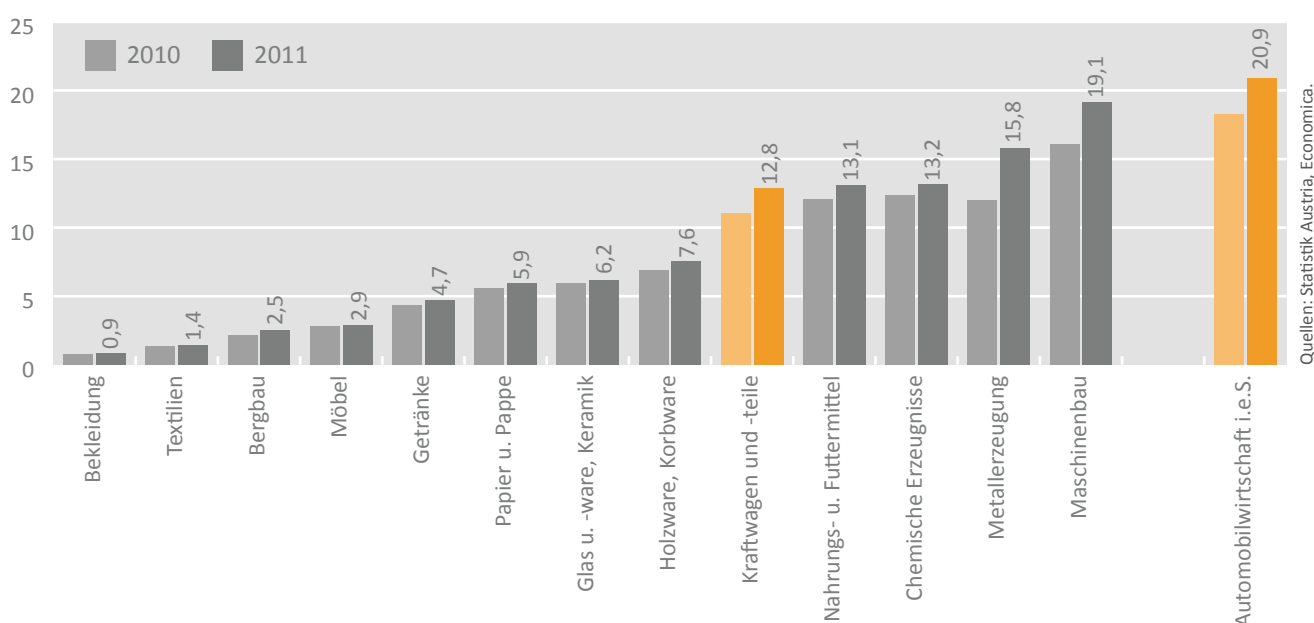
Die Automobilwirtschaft schafft individuelle Mobilität, wobei das Automobil hierbei selbst das wesentliche Instrument zur Erfüllung von Bedürfnissen und zugleich Ausdruck von Individualität ist. Das Auto ist zudem eine Ikone des technologischen Fortschritts und innovativer Technologie. Technologischer Fortschritt bei sich laufend ändernden Konsumentenwünschen macht die Automobilwirtschaft zu einem äußerst dynamischen Wirtschaftszweig. Produktinnovationen wie elektrische Antriebe, Brennstoffzellen oder Hybridantriebe waren in den letzten Jahren verstärkt Gegenstand der öffentlichen Wahrnehmung.

Automobilwirtschaft – Leitbranche der österreichischen Volkswirtschaft

Abbildung 3 zeigt die Produktionsniveaus wichtiger Sektoren der produzierenden Wirtschaft in Österreich. Der Sektor „Herstellung von Kraftwagen und -teilen“ leistete mit einem Produktionsvolumen von knapp 13 Mrd. Euro im Jahr 2011 einen wesentlichen Beitrag zur gesamten Industrieproduktion. Verwendet man die dieser Studie zugrunde liegende Definition von Automobilwirtschaft im engeren Sinn (Herstellung von Kfz, Handel sowie Reparatur), so ist der Automobilsektor, gemessen am Produktionsvolumen, bedeutender als alle anderen Sektoren der produzierenden Wirtschaft.

Abbildung 3:

Produktionsniveaus ausgewählter Sektoren der produzierenden Wirtschaft in Mrd. Euro



Die Automobilwirtschaft erwirtschaftete 43 Mrd. Euro an Umsatzerlösen im Jahr 2011

Die Automobilwirtschaft im engeren Sinn – also der Kernbereich der Automobilwirtschaft – erwirtschaftete im Jahr 2011 Umsatzerlöse von nahezu 43 Mrd. Euro, knapp 13 Mrd. Euro sind dabei der Herstellung von Kraftwagen und -teilen zuzurechnen.

Die Automobilwirtschaft in Österreich ist sehr stark außenhandelsorientiert, wobei Deutschland der wichtigste Handelspartner ist. Im Jahr 2012 wurden insgesamt Waren im Wert von 12 Mrd. Euro importiert sowie Waren im Wert von knapp 10 Mrd. Euro exportiert. Die Automobilwirtschaft ist somit für rund 9 Prozent aller eingeführten und für rund 8 Prozent aller ausgeführten Waren verantwortlich. Auch wenn die Automobilwirtschaft unter der Wirtschaftskrise gelitten hat, konnte sie sich aber seit den Einbrüchen 2008 und 2009 wieder erholen.

2.

WERTSCHÖPFUNGS- EFFEKTE DER AUTOMOBILWIRTSCHAFT

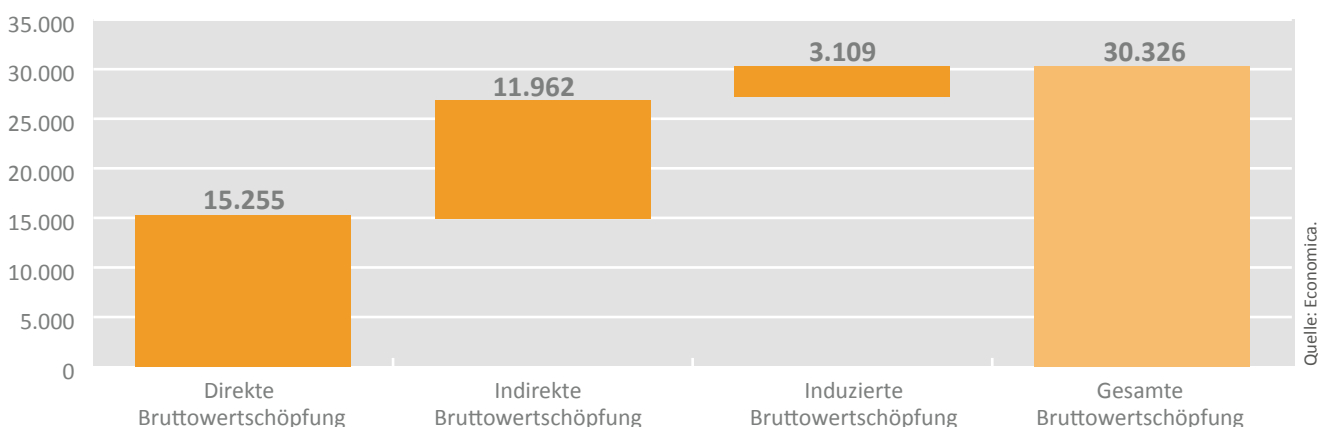
Gesamter Wertschöpfungsbeitrag der Automobilwirtschaft: 30 Mrd. Euro

Der gesamte Bruttowertschöpfungsbeitrag der Automobilwirtschaft (im weiteren Sinn) in Höhe von 30,3 Mrd. Euro für das Jahr 2011 unterstreicht die volkswirtschaftliche Bedeutung der Automobilwirtschaft in Österreich. Zu den knapp 15,3 Mrd. Euro Wertschöpfung, welche der Automobilwirtschaft direkt zugerechnet werden können, kommen noch rund 15 Mrd. Euro indirekte und induzierte Effekte hinzu (siehe Abbildung 4). Indirekte Effekte entstehen durch die Tätigkeit von Zulieferbetrieben entlang der gesamten Wertschöpfungskette, induzierte Effekte sind jene, die durch Konsumausgaben der in der Automobilwirtschaft beschäftigten Personen entstehen.

Abbildung 4:

Bruttowertschöpfungseffekte der Automobilwirtschaft im weiteren Sinn

in Mio. Euro, 2011



Bis zu 5,5 Prozent direkter Beitrag zum BIP

Die direkten Bruttowertschöpfungseffekte, also jene Effekte, welche aus der Tätigkeit der Unternehmen in der Automobilwirtschaft im engeren Sinn direkt hervorgehen, betragen – je nach Definitionsebene – 6,9 Mrd. Euro bzw. rund 15,3 Mrd. Euro. Somit liegt der direkte Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei 2,5 bzw. 5,5 Prozent. Sämtliche Wertschöpfungseffekte (gemäß Definitionsebene) sind Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1:

Bruttowertschöpfungseffekte

in Mio. Euro, 2011

Bruttowertschöpfung	direkt	indirekt	induziert	gesamt
Automobilwirtschaft im engeren Sinn	6.910	4.883	1.386	13.179
Automobilwirtschaft im weiteren Sinn	15.255	11.962	3.109	30.326

Quelle: Economica.

Jeder 9. Euro in Österreich auf Automobilwirtschaft rückführbar

Addiert man die oben beschriebenen Effekte, so ergibt sich insgesamt ein Anteil der Automobilwirtschaft (im weiteren Sinn) am österreichischen Bruttoinlandsprodukt von 10,9 Prozent. Mit anderen Worten, jeder 9. erwirtschaftete Euro in Österreich ist direkt oder indirekt auf die Automobilwirtschaft zurückzuführen. Den größten Anteil an der Bruttowertschöpfung haben hierbei die Herstellung von Kraftwagen und -teilen, der Handel von Kraftwagen sowie die Personen und Güterbeförderung auf der Straße.

Berechnung von Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten mittels Input-/Output-Analyse

Zur Berechnung von volkswirtschaftlichen Effekten ist die Input-/Output-Analyse mit den dazugehörigen Input-/Output-Tabellen das Instrument der Wahl. Input-/Output-Analyse gehört zu den am häufigsten angewandten Methoden der empirischen Wirtschaftsforschung. Mit ihrer Hilfe lassen sich die wechselseitig verknüpften Liefer- und Bezugsstrukturen einzelner Sektoren einer Wirtschaft erfassen und die gesamtwirtschaftlichen Effekte quantifizieren. Abgeleitet aus den Vorleistungsverflechtungen und der Input-Struktur werden Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren berechnet, welche die Beziehung zwischen Endnachfrage und Gesamtgüterproduktion abbilden.

Dadurch ermöglicht die Input-/Output-Analyse die Berechnung von direkten, indirekten sowie induzierten Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten. Die indirekten Effekte sind jene Effekte, welche durch die Tätigkeit von Zulieferunternehmen ausgelöst werden – also sämtliche Effekte, die durch Vorleistungsverflechtungen entstehen. Induzierte Effekte entstehen durch Konsumausgaben der Beschäftigten im entsprechenden Sektor, d.h. es handelt sich hier um Einkommenseffekte.

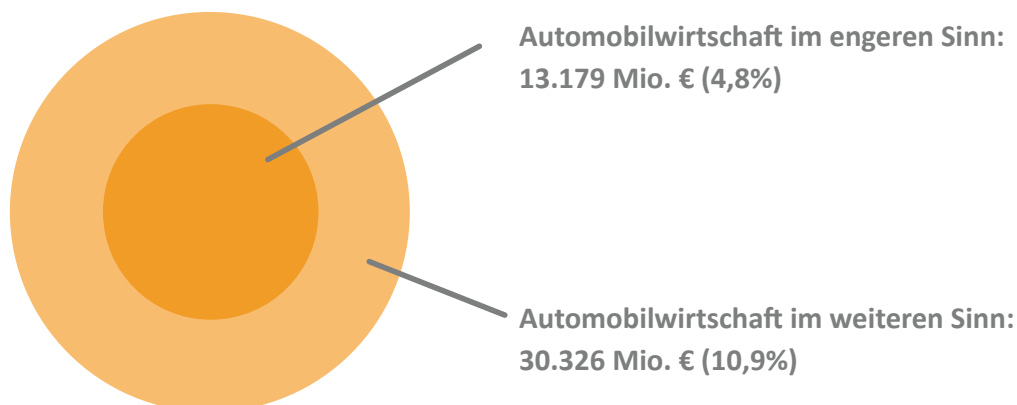
Automobilwirtschaft regt weite Teile der österreichischen Volkswirtschaft an

Abbildung 5 zeigt die totale bzw. gesamte Bruttowertschöpfung – also jene Wertschöpfung, die zusätzlich zur direkten bei Zulieferbetrieben und durch Konsumausgaben entsteht –, welche von der Automobilwirtschaft in Österreich generiert wird. Dabei reicht der gesamte Wertschöpfungseffekt von 13 Mrd. Euro in der engeren bis über 30 Mrd. Euro in der weiteren Definition. Dies zeigt, dass die Automobilwirtschaft über die Vorleistungsverflechtungen und die generierten Lohneinkommen weite Teile der österreichischen Volkswirtschaft in hohem Maße anregt.

Abbildung 5:

Totale Bruttowertschöpfung und deren Anteile am BIP

in Mio. Euro, 2011



3.

**BESCHÄFTIGUNGS-
EFFEKTE DER
AUTOMOBILWIRTSCHAFT**

Die Automobilwirtschaft steht für knapp 11 Prozent aller Beschäftigten in Österreich

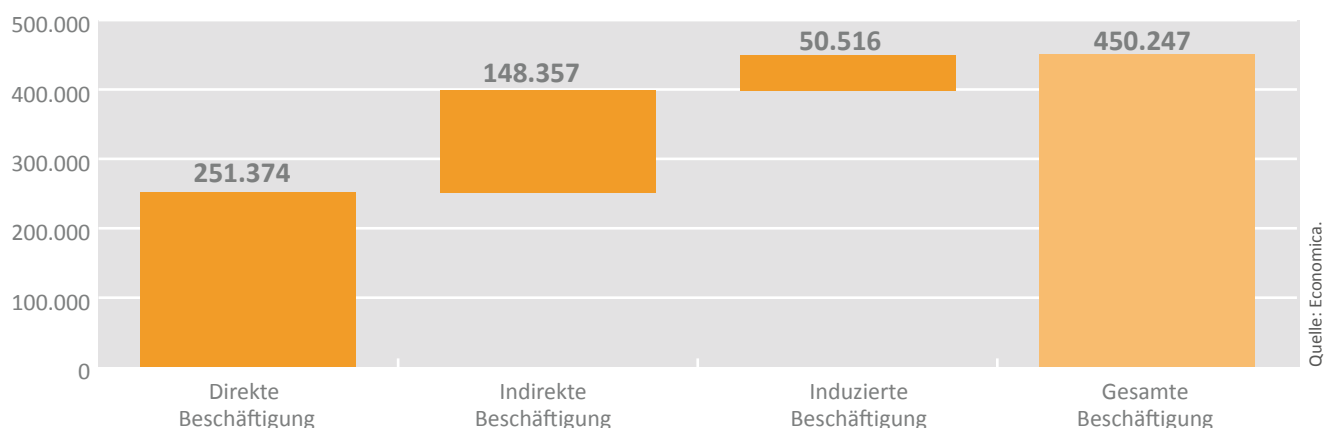
Laut Statistik Austria waren im Jahr 2011 in Österreich insgesamt über 4,1 Millionen Personen erwerbstätig. Betrachtet man die in der Automobilwirtschaft Beschäftigten inklusive aller indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte, so ist die Zahl von insgesamt 450.000 Beschäftigten beachtlich. Rund 10,9 Prozent aller Beschäftigten in Österreich sind daher direkt oder indirekt der Automobilwirtschaft zuzurechnen. Anders ausgedrückt, jeder 9. Arbeitsplatz in Österreich ist direkt oder indirekt auf die Automobilwirtschaft rückführbar.

450.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt auf die Automobilwirtschaft rückführbar

Über 251.000 Beschäftigte sind für das Jahr 2011 direkt der Automobilwirtschaft (im weiteren Sinn) zurechenbar; hinzu kommen rund 150.000 Arbeitsplätze, welche aufgrund von Beschäftigung in Zulieferunternehmen der Automobilwirtschaft bestehen, sowie über 50.000 Arbeitsplätze, die die aufgrund von Einkommeneffekten in der Automobilwirtschaft beschäftigten Personen zurechenbar sind. Die Zusammensetzung des totalen oder gesamten Beschäftigungseffekts ist Abbildung 6 zu entnehmen.

Abbildung 6:

Beschäftigungseffekte der Automobilwirtschaft im weiteren Sinn in Köpfen, 2011



Die Automobilwirtschaft leistet einen hohen direkten Beitrag zur Beschäftigung

Wird der direkt von der Automobilwirtschaft ausgehende Beschäftigungseffekt betrachtet, so zeigt sich, dass Unternehmen der Automobilwirtschaft maßgeblich zur Bereitstellung von Arbeitsplätzen in Österreich beitragen. Allein die Unternehmen der Automobilwirtschaft im engeren Sinn stellen über 107.000 Arbeitsplätze – dies entspricht 2,6 Prozent aller Beschäftigten in Österreich – bereit. Wird die weitere Definitionsebene verwendet, können rund 251.000 Arbeitsplätze bzw. 6 Prozent an der gesamten Beschäftigung direkt auf die Automobilwirtschaft rückgeführt werden. Mit anderen Worten, in Österreich ist jeder 16. Beschäftigte direkt in einem Unternehmen der Automobilwirtschaft tätig. Tabelle 2 bietet eine detaillierte Darstellung aller Beschäftigungseffekte entlang der beiden Definitionsebenen.

Tabelle 2:

Beschäftigungseffekte

in Köpfen, 2011

Beschäftigung	direkt	indirekt	induziert	gesamt
Automobilwirtschaft im engeren Sinn	107.418	63.043	22.522	192.983
Automobilwirtschaft im weiteren Sinn	251.374	148.357	50.516	450.247

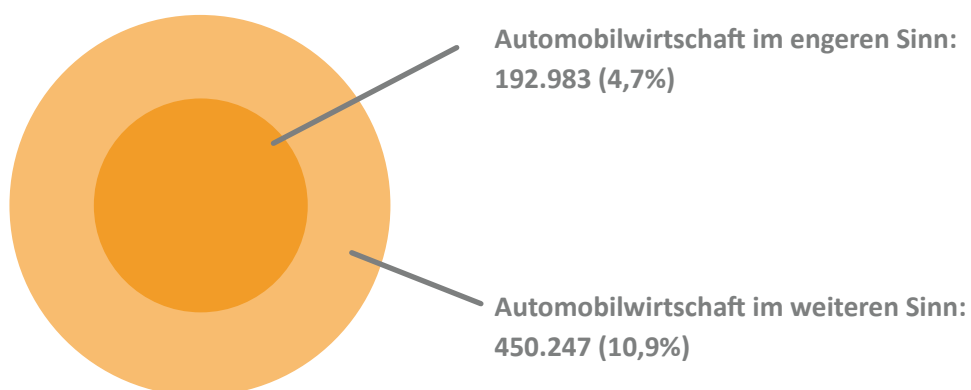
Quelle: Economica.

Werden zu den direkt zurechenbaren Beschäftigungseffekten auch noch die indirekt sowie induziert Beschäftigten zugerechnet, so sind in der Automobilwirtschaft im engeren Sinn knapp 193.000 Beschäftigte oder 4,7 Prozent aller Beschäftigten tätig, in der weiteren Definition sind es rund 450.000 oder 10,9 Prozent aller Beschäftigten in Österreich. Eine grafische Darstellung der gesamten oder totalen Beschäftigungseffekte bietet Abbildung 7.

Abbildung 7:

Totale Beschäftigung und deren Anteile an der Gesamtbeschäftigung in Österreich

in Köpfen, 2011



Quelle: Economica.

4.

**DER FISKALISCHE
BEITRAG DER
AUTOMOBILWIRTSCHAFT**

Fiskalischer Beitrag der Automobilwirtschaft rund 15 Mrd. Euro jährlich

Mit rund 8 Mrd. Euro an Steuern und Abgaben leistet der Automobilverkehr einen substanziellen Beitrag zu den Einnahmen des Staates. Weitere 4,3 Mrd. Euro entstehen durch sämtliche lohnbezogene Steuern und Abgaben. Der Beitrag zur Umsatzsteuer durch die Automobilwirtschaft beläuft sich auf rund 3,1 Mrd. Euro. Dies ergibt in Summe einen fiskalischen Beitrag von jährlich 15 Mrd. Euro. Die Körperschaftssteuer wurde hierbei nicht mit eingerechnet.

8 Mrd. Euro an fiskalischen Beiträgen durch den Automobilverkehr

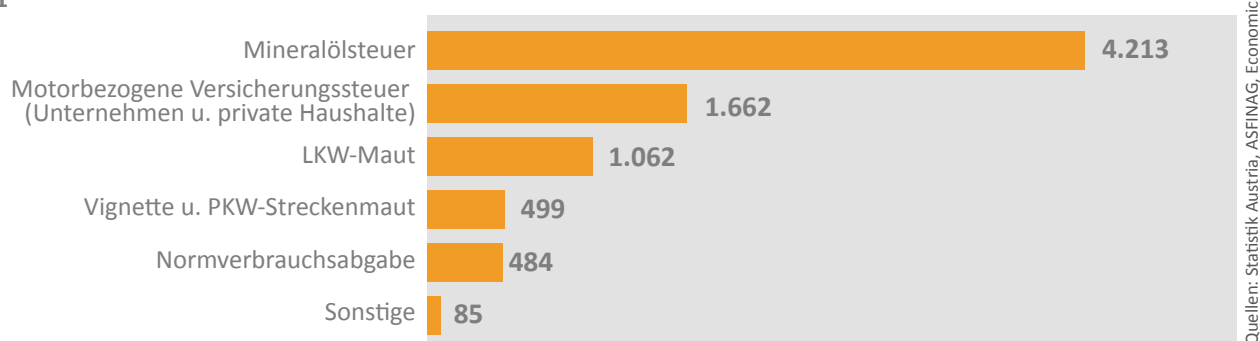
Durch den Automobilverkehr lukrierte der Staat Einnahmen in Höhe von rund 6,4 Mrd. Euro (2011). Diese setzten sich zusammen aus der Mineralölsteuer mit über 4,2 Mrd. Euro, der motorbezogenen Versicherungssteuer mit knapp 1,7 Mrd. Euro sowie der Normverbrauchsabgabe mit 484 Mio. Euro. (Details dazu sind Abbildung 8 zu entnehmen).

Die ausgegliederte Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) generierte 2011 durch die Abgaben des Automobilverkehrs knapp 1,6 Mrd. Euro an Einnahmen. Mehr als 1 Mrd. Euro entfällt davon auf die Lkw-Maut; knapp 500 Mio. Euro an Einnahmen werden durch die Autobahnvignette (368 Mio. Euro) sowie durch Pkw-Streckenmauten (131 Mio. Euro) erzielt.

Abbildung 8:

Steuern und Abgaben durch den Automobilverkehr

2011



Anmerkung: Die Kategorie „Sonstige“ umfasst die Bereiche Kfz-Steuer (Unternehmen u. private Haushalte), Kfz-Zulassungssteuer (Unternehmen) und Abgaben an Verkehrssicherheitsfonds.

Quellen: Statistik Austria, ASFINAG, Economica

4,3 Mrd. Euro an lohnbezogenen Steuern und Abgaben

An lohnbezogenen Steuern und Abgaben flossen im Jahr 2011 durch die Automobilwirtschaft im engeren Sinn in Summe 2,1 Mrd. Euro an den Staat. Wird die Automobilwirtschaft im weiteren Sinn betrachtet, erhöht sich die Summe der lohnbezogenen Steuern und Abgaben auf rund 4,3 Mrd. Euro.

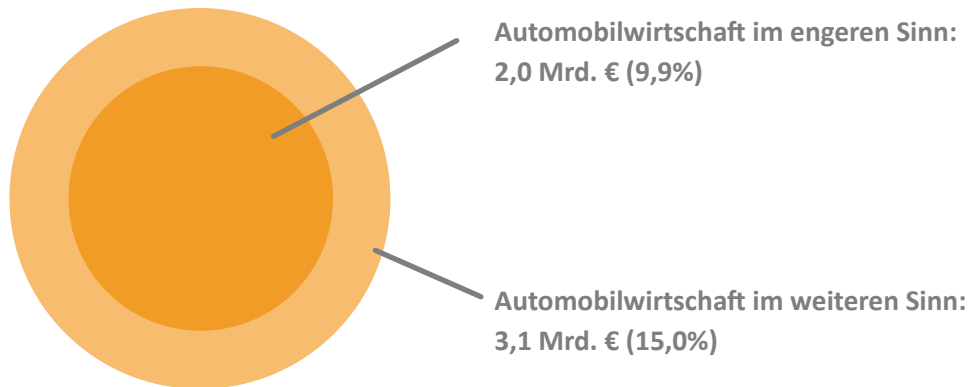
Beitrag zur Umsatzsteuer: 3,1 Mrd. Euro

Durch die Automobilwirtschaft im engeren Sinn werden 2 Mrd. Euro an Umsatzsteuer beigetragen. Mit anderen Worten entspricht dies rund 9,9 Prozent des gesamten USt-Aufkommens, und dies bei einem Anteil an der (direkten) Bruttowertschöpfung in Höhe von 2,5 Prozent. Wird die weitere Definitionsebene der Automobilwirtschaft herangezogen, so erhöht sich der Beitrag zur Umsatzsteuer um 1,1 Mrd. Euro auf insgesamt 3,1 Mrd. Euro. Dies entspricht einem Anteil am Gesamtsteueraufkommen durch die USt von rund 15 Prozent. Details sind Abbildung 9 zu entnehmen. Bei der Umsatzsteuer liegt der fiskalische Beitrag im Vergleich zur Bruttowertschöpfung oder Beschäftigung noch deutlicher über dem Durchschnitt als jener der Körperschaftssteuer. Das liegt vor allem daran, dass der ermäßigte Steuersatz³ in den der Automobilwirtschaft zuordenbaren Wirtschaftsgruppen kaum zur Anwendung kommt.

3) Der ermäßigte Steuersatz liegt bei 10 Prozent.

Abbildung 9:

Fiskalischer Beitrag zur Umsatzsteuer und Anteile am gesamten USt-Aufkommen 2010



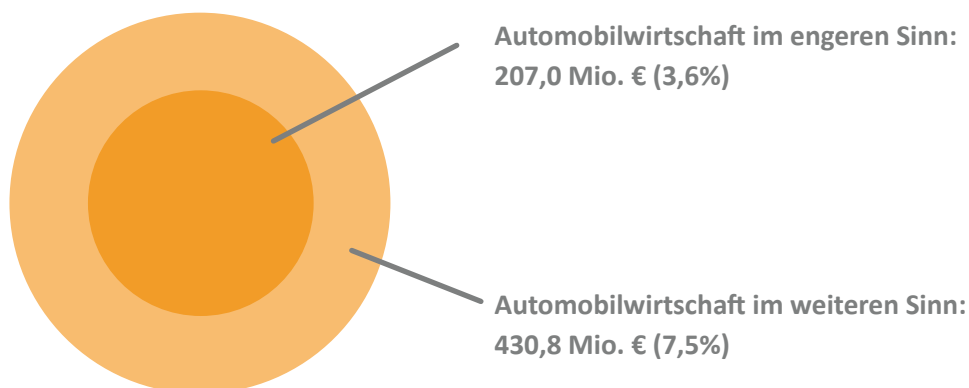
Quelle: Economica.

Überdurchschnittlich hoher Beitrag zum KÖSt-Aufkommen durch die Automobilwirtschaft

Wie Abbildung 10 zeigt, beträgt der Beitrag der Automobilwirtschaft im engeren Sinn an der Körperschaftsteuer 207 Mio. Euro, dies sind 3,6 Prozent des gesamten KÖSt-Aufkommens. In der Automobilwirtschaft im weiteren Sinn errechnet sich ein Beitrag von rund 431 Mio. Euro oder 7,5 Prozent des österreichweiten KÖSt-Aufkommens. Dabei ist hervorzuheben, dass diese Anteilswerte höher sind als jene der direkten Wertschöpfung oder der Beschäftigung. Die Automobilwirtschaft leistet somit einen überproportional hohen Beitrag zum KÖSt-Aufkommen.⁴

Abbildung 10:

Fiskalischer Beitrag zur Körperschaftsteuer und Anteile am gesamten KÖSt-Aufkommen 2008



Quelle: Economica.

4) Da für die KÖSt keine aktuelleren Werte als für 2008 verfügbar sind, wurde diese nicht zum gesamten fiskalischen Beitrag von 15 Mrd. Euro hinzugezählt.

5.

**DIE INNOVATIVE
DYNAMIK DER
AUTOMOBILWIRTSCHAFT**

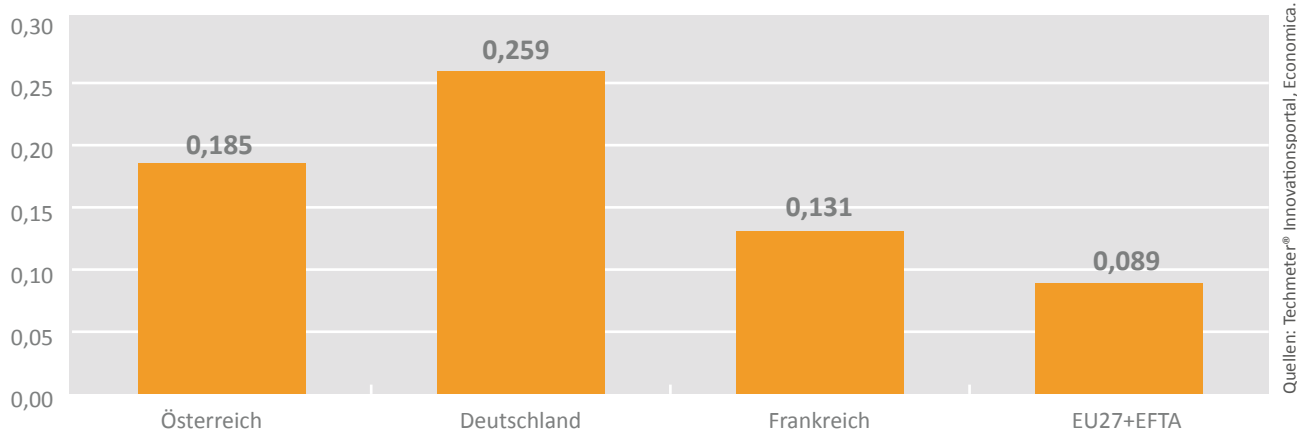
Österreichs Automobilwirtschaft im Spitzenfeld bei der Erfinderdichte

Die regionalen Erfinderstärken sind weltweit im Bereich der Automobilwirtschaft sehr unterschiedlich verteilt. Deutlich voran ist Deutschland mit 0,26 Erfindern pro 1.000 Einwohner. Österreich nimmt mit 0,19 Erfindern pro 1.000 Einwohner eine Position im Spitzenfeld ein, noch vor Frankreich und deutlich über dem Europa-Durchschnitt (vergleiche dazu Abbildung 11). Insgesamt konnten in Österreich im Zeitraum von 2003 bis 2013 über 1.500 Erfinder identifiziert werden, welche der Automobilwirtschaft zuordenbar sind.

Abbildung 11:

Erfinderdichten im internationalen Vergleich

Erfinder pro 1.000 Einwohner



Durchschnittlich 200 Patentanmeldungen pro Jahr

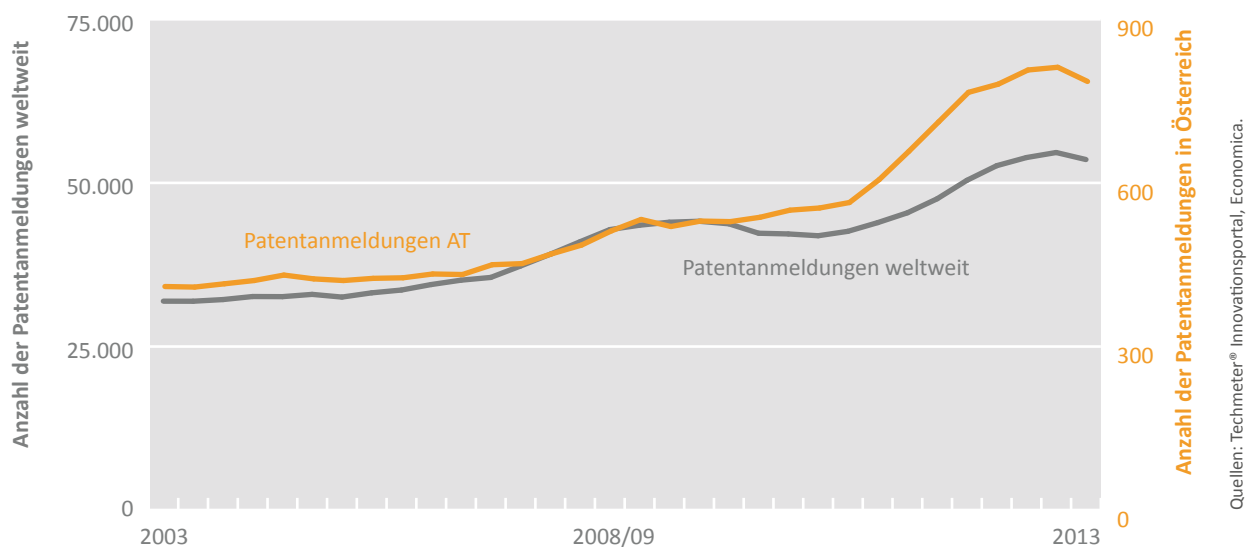
In Österreich wird Forschung in der Automobilwirtschaft durch eine Vielzahl von internationalen Unternehmen betrieben. In einem Unternehmensranking, welches die Erfinder in der Automobilwirtschaft in Österreich ausweist und im Zuge dieser Studie erstellt wurde, rangieren AVL List, Magna und Bosch unter den drei Top-Erfinder-Unternehmen. Insgesamt wurden in den letzten 10 Jahren mehr als 2.000 Patente im Bereich der Automobilwirtschaft angemeldet, was einem jährlichen Durchschnitt von rund 200 Patenten entspricht.

Überdurchschnittliche Dynamik bei den Patentanmeldungen

Die proaktive Strategie der technischen Differenzierung durch Innovation spiegelt sich in der Anzahl der Patentanmeldungen während und vor allem nach der Automobilkrise wider. Ab 2009 stieg die Zahl der Patentanmeldungen mit Erfindern in Österreich wesentlich früher und stärker an als im weltweiten Durchschnitt (siehe Abbildung 12). Vor allem bei innovativen Produkten wie hybriden oder elektrischen Antrieben konnte eine erhöhte Patentanmeldeaktivität festgestellt werden. Auch Themen wie Energieeffizienz, Steuerung und Regulierung von Antriebssystemen und Hilfsaggregaten sind stark vertreten.

Abbildung 12:

Dynamik bei Patentanmeldungen in der Automobilwirtschaft Österreich und weltweit





IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
Economica Institut für Wirtschaftsforschung
Liniengasse 50-52, 1060 Wien
office@economica.at
www.economica.at

Wissenschaftliche Analyse:
Dr. Christian Helmenstein
und Team Economica

Grafik:
Lisi Schörghofer

Auf der Grundlage einer Studie für den Verband der Automobilimporteure Österreichs



in Zusammenarbeit mit dem Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs
und dem Bundesgremium des Fahrzeughandels.



November 2013