

Analysen

 **Bank Austria**
Member of  **UniCredit**

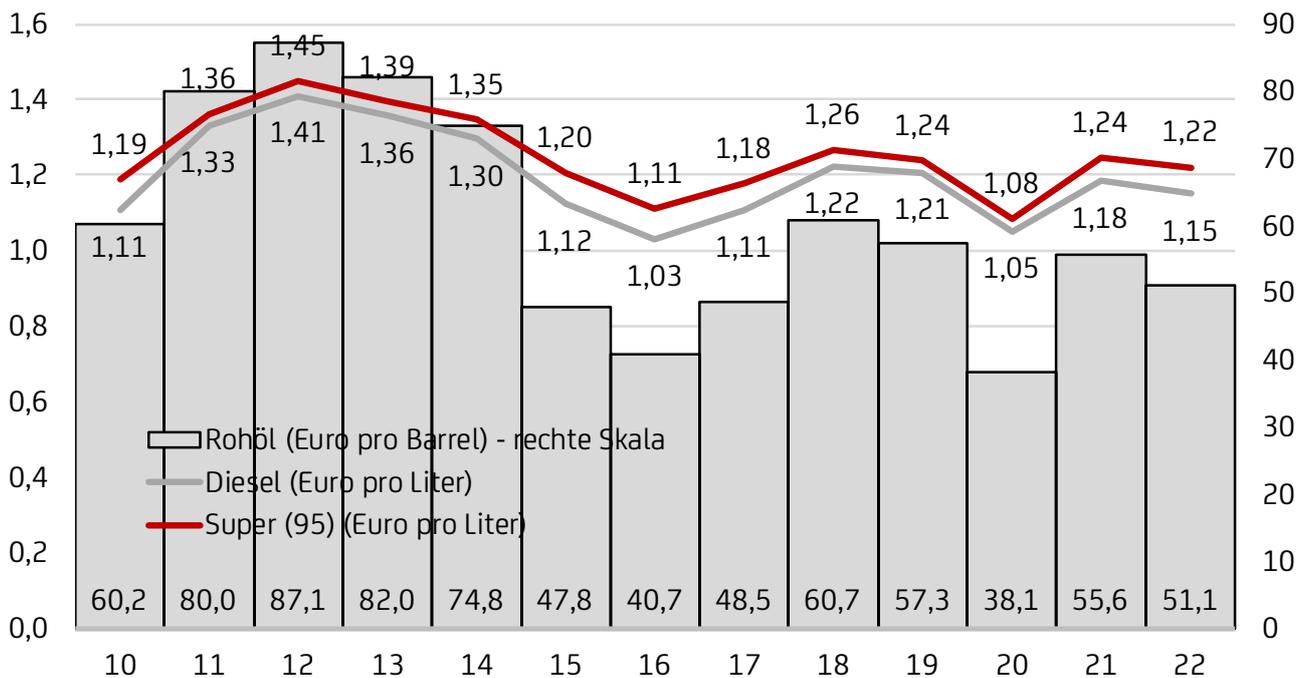
SEPTEMBER 2021

**Tanken wird bald billiger,
aber nicht auf Dauer**



TANKEN WIRD BALD BILLIGER, ABER NICHT AUF DAUER

Ölpreisentwicklung und die Treibstoffpreise (Jahresdurchschnitt)



- Nach dem kräftigen Anstieg des Ölpreises im Zuge der Erholung aus der Pandemie, der die Inflation spürbar angeschoben hat, ist bereits für die kommenden Monate eine Beruhigung zu erwarten, die 2022 zu einer leichten Verringerung der Treibstoffpreise an den Tankstellen führen sollte.
- Steuerliche Veränderungen könnten der Verbilligung von Treibstoffen entgegenstehen. Die Aufhebung des Dieselprivilegs würde den Preis für 1 Liter von aktuell 1,25 Euro auf 1,35 Euro heben. Zudem wird für den Fall der Nichterfüllung der Klimaschutzziele eine Erhöhung der Mineralölsteuer um bis zu 50% diskutiert. Der Dieselpreis würde (ohne Privileg) auf 1,64 Euro steigen, der Preis für Super 95 auf 1,61 Euro pro Liter.
- Die Aufhebung des Dieselprivilegs zahlt sich dank der Einnahmen aus dem Tanktourismus für den Steuerzahler unterm Strich derzeit jedoch nicht aus.
- Die Notwendigkeit der Einhaltung der Klimaschutzziele bis 2030 verändert jedoch den Handlungsrahmen. Bei geschicktem Timing der Maßnahmen werden das Ende des Dieselprivilegs als auch mögliche Mineralölsteuererhöhungen nur begrenzte negative Effekte auslösen.
- Die fortschreitende Elektromobilität macht klar: Dem Dieselprivileg wird bald niemand mehr eine Träne nachweinen und selbst die Mineralölsteuer wird früher oder später Geschichte sein.

Autor: Walter Pudschedl

Impressum

Herausgeber, Verleger, Medieninhaber:

UniCredit Bank Austria AG

Economics & Market Analysis Austria

Rothschildplatz 1

1020 Wien

Telefon +43 (0)50505-41951

Fax +43 (0)50505-41050

e-Mail: econresearch.austria@unicreditgroup.at

Stand: September 2021

Ölpreisanstieg im Zuge der wirtschaftlichen Erholung hat die Treibstoffpreise in Österreich 2021 deutlich ansteigen lassen

Ölpreisanstieg 2021 für rund 60% der Inflationsbeschleunigung von 1,4 auf 2,4% im Jahresdurchschnitt verantwortlich

Ölmarkt dreht von Nachfrageüberhang zu Angebotsüberschuss

2022 bringt daher auch wieder niedrigerer Treibstoffpreise an den österreichischen Tankstellen

Die gute Nachricht: Tanken wird bald etwas billiger...

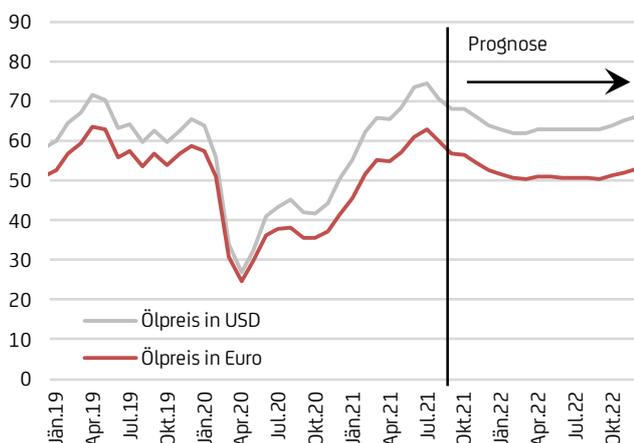
Mit der Eindämmung der Pandemie und der Erholung der globalen Wirtschaft hat die Nachfrage nach Rohöl viel rascher zugenommen als das Angebot. Der Preis für Rohöl, der im April 2020 mit unter 20 US-Dollar pro Barrel auf einem Tiefstwert lag, hat folglich wieder zu steigen begonnen. Aktuell notiert Rohöl bei 72 US-Dollar pro Barrel. Der Anstieg des Rohölpreises innerhalb von nur 16 Monaten um das mehr als vierfache wurde in Europa dank der Abschwächung des US-Dollar gegenüber dem Euro immerhin um fast 10% gedämpft, dennoch wird der Ölpreis im Jahresdurchschnitt 2021 nach unserer Einschätzung mit 55,6 Euro pro Barrel deutlich über dem Vorjahreswert von 38,1 Euro liegen.

Dieser Anstieg des Rohölpreises hatte Folgen für die Preisentwicklung vieler Produkte und Dienstleistungen. Insbesondere der Einfluss über die Energiepreise war bestimmend für die Beschleunigung der Inflation, die von 1,4% im Vorjahr auf voraussichtlich 2,4% im Jahresdurchschnitt 2021 in Österreich steigen wird. Rund 60% der Inflationsbeschleunigung sind nach unseren Berechnungen allein eine Folge der höheren Ölpreise. Der unmittelbarste Einfluss besteht natürlich auf die Treibstoffpreise. Nach einem Tiefpunkt der Preise für Diesel und Benzin unter 1 Euro pro Liter im Mai 2020 liegen die aktuellen Bruttoabgabepreise laut BM für Klimaschutz Anfang September 2021 bei durchschnittlich 1,25 für Diesel bzw. sogar 1,33 für Superbenzin (ROZ 95). Aufgrund des zu Jahresbeginn noch niedrigeren Ölpreises betrug in den ersten acht Monaten der durchschnittliche Preis für Diesel 1,18 Euro pro Liter bzw. 1,23 für Super (95). Die überraschend schnelle Erholung der Wirtschaft in den Industrieländern über den Sommer hat die globale Nachfrage weiter erhöht und trotz Förderausweitungen besteht am Ölmarkt im dritten Quartal noch ein Nachfrageüberhang. Allerdings wird der Ölmarkt bald ein Überschussproblem haben, wenn die Rückführung der OPEC+ Förderkürzungen in dem geplanten Tempo fortgesetzt wird. Bereits im vierten Quartal 2021 wird das Angebot die Nachfrage übersteigen, die Lagerbestände wieder ansteigen und die Preise folglich sinken. Der Preis für Rohöl hat nach unserer Einschätzung den Höhepunkt erreicht und wird bereits im vierten Quartal unter 70 US-Dollar pro Barrel sinken und daher gehen wir auch von einer beginnenden Entspannung der Treibstoffpreise in Österreich aus.

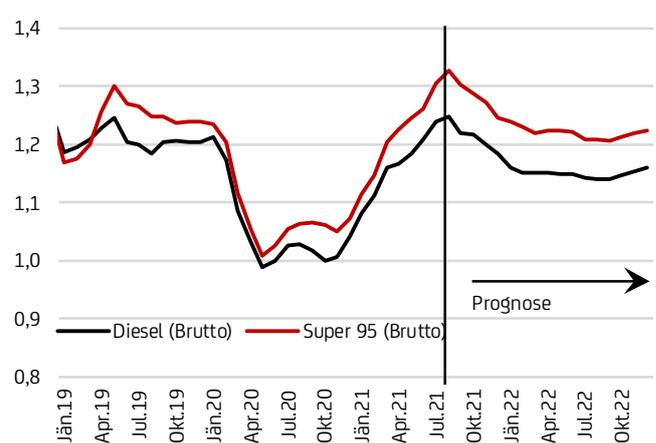
Im Jahr 2022 wird der durchschnittliche Rohölpreis mit voraussichtlich 51,1 Euro pro Barrel um etwa 8% tiefer liegen als im laufenden Jahr. Damit sind auch niedrigere Treibstoffpreise zu erwarten. Wir gehen für Diesel von einem Rückgang des Literpreises um rund 3% im Jahresdurchschnitt 2022 auf 1,15 Euro bzw. um etwa 2% bei Super (95) auf 1,22 Euro aus.

Die Ursache des geringeren Preisrückgangs der Treibstoffpreise im Vergleich zum Rohölpreis liegt darin, dass in den Bruttoabgabepreis neben dem Preis für Rohöl auch die davon unabhängigen Herstellungs- und Vertriebskosten für die Treibstoffe eingehen und zudem besteht ein hoher, zum Teil kostenunabhängiger Steueranteil. Aktuell beträgt der Steueranteil am Abgabepreis bei Diesel

Grafik 1: Ölpreisentwicklung und Ausblick
(pro Barrel, Monatsdurchschnitte)



Grafik 2: Benzin- und Dieselpreis
(Euro pro Liter)



Quelle: BM für Klimaschutz, Refinitiv Datastream, UniCredit Research

knapp 49% und bei Benzin sogar 53% des Preises für den Endverbraucher. Dieser Aufschlag setzt sich zusammen aus der Mineralölsteuer und der 20%igen Umsatzsteuer. Die Mineralölsteuer ist eine Stücksteuer von 0,397 Euro pro Liter Diesel und 0,482 Euro pro Liter Benzin.

Abschaffung des Dieselsteuerprivilegs würde Diesel teurer als Super (95) an den österreichischen Tankstellen machen

...aber nur wenn die Steuerbelastung nicht höher wird

Die unterschiedliche Höhe der Mineralölsteuer für Diesel und Benzin führt zu einem Steuervorteil von 0,085 Euro bei Dieseldienststoffen, der sich über die darauf aufsetzende Umsatzsteuer noch etwas erhöht. Dieses sogenannte Steuerprivileg steht seit vielen Jahren in Diskussion, die sich in der letzten Zeit bedingt durch die Notwendigkeit der Erhöhung von Klimaschutzanstrengungen und der Zielsetzung einer ökologischen Steuerreform verschärft hat. Die Abschaffung des Steuerprivilegs, also die Gleichsetzung der Höhe der Mineralölsteuer von Diesel und Benzin auf das Niveau von Benzin würde den aktuellen Abgabepreis von Diesel an den österreichischen Tankstellen von 1,25 Euro pro Liter auf 1,35 Euro pro Liter (höhere MöSt plus USt-Anteil) erhöhen. Damit wäre der Dieselpreis an den Tankstellen bei gleicher Besteuerung aufgrund des unterschiedlichen Nettopreises höher als der Preis von Super (95) von 1,33 Euro pro Liter.

Zumindest 20% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer entstehen durch Tanktourismus

Warum der Finanzminister damit nicht glücklich werden würde?

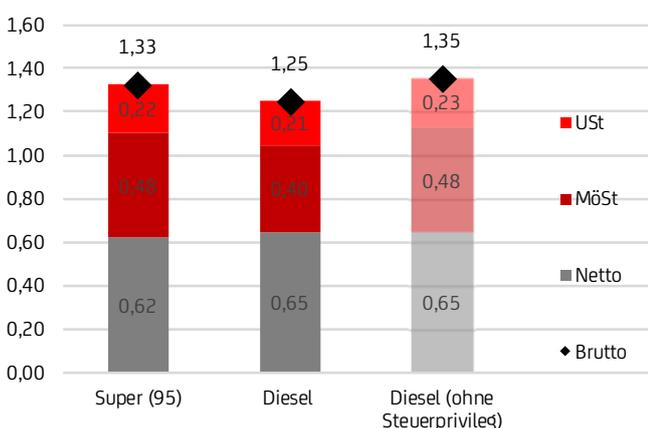
Das Ende des Steuerprivilegs würde pro Liter Diesel zu Mehreinnahmen von 0,085 Euro aus der Mineralölsteuer und weiteren 0,017 Euro aus der Umsatzsteuer führen. Damit ergäben sich also insgesamt knapp über 10,2 Eurocent pro Liter Diesel an Steuermehreinnahmen. Für 2021 sind im Budgetvoranschlag auf Basis der derzeit geltenden Steuerregelungen 4,2 Mrd. Euro an Einnahmen aus der Mineralölsteuer eingeplant. Bei der Mineralölsteuer gehen wir abzüglich der Einnahmen aus der Besteuerung von Heizöl von Einnahmen von rund 4 Mrd. Euro aus dem Absatz von fast 9,5 Mrd. Liter an Treibstoffen aus. Entsprechend des Verbrauchs in den Vorjahren und im ersten Halbjahr 2021 rechnen wir dabei mit dem Verbrauch von rund 7,6 Mrd. Liter Diesel und 1,8 Mrd. Liter Benzin im Gesamtjahr 2021. Die Aufhebung des Dieselprivilegs würde unter Annahme der Verbrauchsmenge des laufenden Jahres bei unverändertem Verbraucherverhalten zu Mehreinnahmen von über 600 Mio. Euro bei der Mineralölsteuer führen. Hinzu würden noch weiters über 100 Mio. Euro an zusätzlichen Einnahmen aus der Umsatzsteuer kommen.

Ende des Dieselprivilegs bringt voraussichtlich keine Steuermehreinnahmen

Diese Rechnung weist allerdings einen großen Haken auf. Aufgrund des im europäischen Vergleich günstigeren Abgabepreises von Diesel in Österreich gehen Schätzungen von einem hohen Tanktourismus-Anteil an der gesamten in Österreich abgesetzten Menge von zumindest 20% aus. D.h. zumindest 20% der Einnahmen aus der Mineralölsteuer sind auf ausländische Verbraucher zurückzuführen. Somit sind zumindest 800 Mio. Euro der für 2021 geplanten Gesamtein-

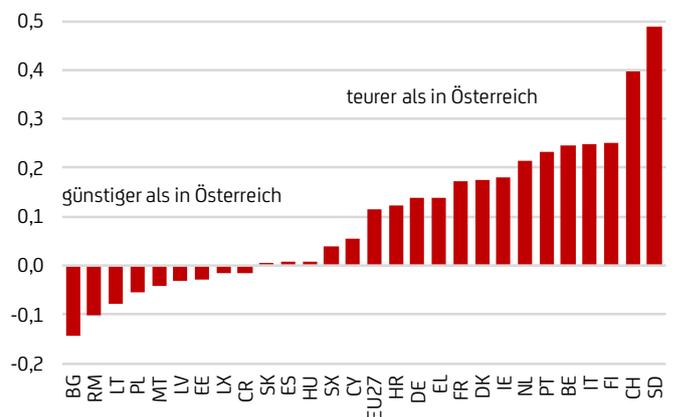
Grafik 3: Treibstoffpreise in Österreich

(Netto, Brutto und Dieselpreisschätzung ohne Steuerprivileg in Euro)



Grafik 4: Dieselpreisunterschied zu Österreich

(für 1 Liter Diesel in Euro, Stand: 30.8.2021)



Quelle: Europäische Kommission, BM für Klimaschutz, UniCredit Research

Zusätzliche finanzielle Belastung durch die Aufhebung des Dieselprivilegs auf bis zu 400 Mio. Euro pro Jahr geschätzt

180 Euro mehr Ausgaben pro betroffenen Haushalt im Jahr bei Aufhebung des Dieselprivilegs, doch Ölpreisanstieg 2021 belastet Haushaltsbudget beinahe mit dem doppelten Betrag

nahmen aus der Mineralölsteuer dem Tanktourismus zu verdanken. Abhängig vom Preisunterschied für Diesel zwischen Österreich und seinen Nachbarländern würden bei der Aufhebung des Dieselprivilegs diese Einnahmen zumindest teilweise wegfallen. Der Dieselabgabepreis in Österreich liegt derzeit mit 1,25 Euro pro Liter um 12 Eurocent unter dem Durchschnitt in der Europäischen Union. Relevant ist aber vor allem der Preisunterschied zu den Nachbarländern. In Deutschland liegt der Dieselpreis derzeit um 14 und in Italien sogar um 25 Eurocent über dem österreichischen Wert. Unter der Annahme einer vollständigen Aufhebung des Dieselprivilegs würde der Abgabepreis in Österreich demnach noch immer günstiger als in Deutschland und Italien sein. Auf der Nord-Süd-Transitrouten über Tirol könnten Frächter und Touristen somit weiter von günstigeren Preisen profitieren. Allerdings würde der deutlich geringere Preisunterschied die Attraktivität des Tanktourismus deutlich schmälern und somit die Nachfrage aus dem Ausland dämpfen.

Gänzlich zum Erliegen würde der Tanktourismus wohl im Osten Österreichs kommen. In den Nachbarländern Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien ist der Preisunterschied deutlich geringer als zu den westlichen Nachbarländern bzw. zum Teil sogar negativ. In Tschechien ist der Dieselpreis bereits heute niedriger und gegenüber der Slowakei, Ungarn und Slowenien liegt der Preisvorteil in Österreich bei maximal 4 Eurocent pro Liter. Bei Abschaffung des Dieselprivilegs würde gegenüber allen östlichen Nachbarländern ein deutlicher Preisnachteil entstehen, der sogar zu einem Nachfrageabfluss aus Österreich führen dürfte. Die Aufhebung des Dieselprivilegs bei gleichem Verbrauch könnte demnach einen möglichen Verlust bestehender Einnahmen aus dem Tanktourismus von zumindest 800 Mio. Euro auslösen.

Während die Mineralölsteuereinnahmen aus dem Tanktourismus zu einem großen Teil wegfallen würden und zusätzlich auch die darauf entfallenden Einnahmen aus der Umsatzsteuer sowie weitere negative Effekte für den begleitenden Konsum an Tankstellen und Rasthäusern zu erwarten wären, führt die Beendigung des Dieselprivilegs nach unserer Schätzung für die österreichischen Haushalte und die Unternehmen zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung durch die Anhebung der Mineralölsteuer von bis zu 400 Mio. Euro pro Jahr (unter Abrechnung des Tanktourismus). Wenn auch die Nachfrageelastizität der steuerlich bedingten Preisveränderungen für einen Liter Diesel vor allem auch unter Berücksichtigung des Tanktourismus nur schwer abzuschätzen ist, unter dem Strich wäre die Aufhebung des Dieselprivilegs unter den derzeitigen Rahmenbedingungen für den österreichischen Finanzminister wohl ein Verlustgeschäft im dreistelligen Millionenbereich.

Die Aufhebung des Dieselprivilegs würde nach unseren Berechnungen Mehrkosten von fast 200 Mio. Euro für die österreichischen Haushalte bedeuten. Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von rund 25000 Kilometer pro Jahr werden durchschnittlich rund 1800 Liter Diesel benötigt. Bei einem durch die Aufhebung des Dieselprivilegs ausgelösten Preisanstieg von 1,25 auf 1,35 Euro pro Liter ergibt das zusätzliche Kosten von knapp 180 Euro pro Jahr. Das entspricht einem Anstieg von etwas über 8% des durchschnittlichen Budgets eines betroffenen Haushalts von 2200 Euro pro Jahr für Diesel in Österreich. Bei aller Aufregung um eine mögliche zusätzliche Steuerbelastung durch die Aufhebung des Dieselprivilegs darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Schwankungen der Treibstoffpreise durch den Rohölpreis im Regelfall deutlich stärkere finanzielle Auswirkungen für die österreichischen Haushalte haben. Der Anstieg des Preises für einen Liter Diesel von durchschnittlich 1,05 Euro im Jahr 2020 auf voraussichtlich 1,24 Euro im Jahr 2021 aufgrund des gestiegenen Ölpreises verursacht unter der Annahme einer unveränderten Fahrleistung zusätzliche Kosten von etwa 340 Euro – also beinahe das Doppelte einer Aufhebung des Dieselprivilegs – im Vergleich zum Vorjahr.

Aber der Klimaschutz?!

Der Verkehr ist mit über 40% einer der stärksten Verursacher von Treibhausgasemissionen in Österreich. Zwar kam es im Verkehr im Jahr 2020 zu einer deutlichen Reduktion der THG-Emissionen, doch ist dieser Erfolg ausschließlich der Pandemie geschuldet, während der Lockdown-Maßnahmen zu Verkehrseinschränkungen geführt haben. Um das EU-Klimaziel einer Reduktion der

Österreich hinkt beim Erreichen der THG-Emissionsziele im Sektor Verkehr hinterher

Anhebung der Mineralölsteuer würde Umstieg auf klimaneutrale Verkehrsmittel beschleunigen

Bei Aufhebung des Dieselprivilegs bzw. Anpassung der Mineralölsteuer aus Klimaschutzüberlegungen wäre eine gesamteuropäische Abstimmung zielführend

THG-Emissionen bis 2030 um 55% gegenüber 1990 zu erreichen, sind daher gerade im Verkehr noch enorme Herausforderungen zu bewältigen. Bis 2030 wären die jährlichen THG-Emissionen im Verkehr von 21,4 Mio. Tonnen im Jahr 2020 (Quelle: Wifo) auf nur noch 6,2 Mio. Tonnen zu reduzieren, damit der Sektor Verkehr von sich aus das Klimaschutzziel erreicht. Im Falle einer Überschreitung wären aus den Mitteln des öffentlichen Haushalts im Emissionshandel eine entsprechende Menge an Zertifikaten zu erwerben.

Unter diesem Gesichtspunkt steht nicht nur die Abschaffung des Dieselprivilegs, das aufgrund des damit ausgelösten Tanktourismus zu einer Österreich zugerechneten erhöhten THG-Emissionen führt, zur Disposition, sondern viel weitreichendere Maßnahmen, um zukünftig entsprechende Ausgleichszahlungen aus Steuermitteln für THG-Emissionsüberschreitungen zu verhindern. In aktuellen Entwürfen des neuen Klimaschutzgesetzes wird im Falle der Nichterreichung bestimmter Emissionsziele eine automatische Anhebung der Steuern auf fossile Rohstoffe vorgeschlagen. Für die Mineralölsteuer auf Diesel und Benzin könnte dies eine Anhebung um bis zu 50% bedeuten. Gerechnet auf den aktuellen durchschnittlichen Abgabepreis von Diesel und Benzin an den österreichischen Tankstellen würde dies statt eines Preises von Super 95 von durchschnittlich 1,33 Euro pro Liter ein möglicher Preis unter der Annahme unveränderter Rahmenbedingungen abseits der Steuerlage von 1,61 Euro bedeuten. Damit läge der Preis für einen Liter Super 95 um 28 Eurocent höher als bei bestehender Rechtslage (50% von 0,482 Euro plus 20% Ust). Für den Dieselpreis würde eine Anhebung der MöSt um 50% rechnerisch eine Erhöhung von aktuell 1,25 Euro pro Liter auf 1,49 Euro pro Liter bedeuten. Bei einer 50% Anhebung der MöSt würde das Steuerprivileg sogar noch steigen. Geht man von einer Abschaffung des Steuerprivilegs und einer Anhebung der MöSt im gleichen Umfang wie bei Benzin aus, würde der Dieselpreis allerdings um 39 Eurocent auf 1,64 Euro pro Liter klettern.

Ausblick

Die gültige steuerliche Ausgestaltung insbesondere das sogenannte Dieselprivileg führt seit Jahren in Österreich zu günstigeren Treibstoffpreisen als in den meisten Nachbarländern. Dies hat einen starken Tanktourismus ausgelöst, der zu hohen zusätzlichen Steuereinnahmen von zumindest 800 Mio. Euro jährlich führt. Die sofortige Abschaffung des Dieselprivilegs würde einen (Teil-)Verlust dieser Einnahmen bedeuten und gleichzeitig eine zusätzliche finanzielle Belastung von Inländern verursachen. Unterm Strich würde für den österreichischen Staat dabei wohl ein Einnahmenverlust entstehen. Die Gestaltungsspielräume bei einer Änderung des Steuerrahmens sind aufgrund vieler negativer direkter und indirekter Effekte begrenzt, so dass in einem ersten Schritt eine Abstimmung bei der Anpassung der Mineralölsteuer auf gesamteuropäischer Ebene zielführend sein könnte.

Die Notwendigkeit der Einhaltung der Klimaschutzziele bis 2030 verändert jedoch mittelfristig den Handlungsrahmen, da im Falle der Überschreitung beim Verkehr hohe Ausgleichskosten entstehen würden, die den finanziellen Vorteil aus dem Tanktourismus voraussichtlich übersteigen. Das Ende des Dieselprivilegs rückt somit näher, zumal es sich bald auch aus Sicht des österreichischen Steuerzahlers finanziell auszahlt. Entgegen der oft aufgeheizten Diskussion zwischen Umweltschützern und Frächter- und Autofahrervertretern wird sowohl das Ende des Dieselprivilegs als auch mögliche Mineralölsteueranhebungen bei geschicktem Timing der Maßnahmen sowie sozial ausgleichenden Schritten nur begrenzte negative Effekte auslösen. Angesichts der fortschreitenden Elektromobilisierung und der Ankündigung vieler Autohersteller in einem mittlere absehbaren Zeitrahmen keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr herzustellen, wird dem Dieselprivileg in wenigen Jahren niemand mehr eine Träne nachweinen und auch die Mineralölsteuer insgesamt wird früher oder später Geschichte sein.

Zum Weiterlesen:

UniCredit Bank Austria Homepage: Alle Prognosen und Analysen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria auf <http://wirtschaft-online.bankaustria.at>

Bank Austria Economic News: Die neuesten Veröffentlichungen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria direkt in Ihrem Posteingang. Anmeldung per E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

Sollten Sie Fragen haben schicken Sie uns ein E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

Ohne unser Obligo:

Diese Publikation ist weder eine Marketingmitteilung noch eine Finanzanalyse. Es handelt sich lediglich um Informationen über allgemeine Wirtschaftsdaten. Trotz sorgfältiger Recherche und der Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität und Genauigkeit übernommen werden.

Unsere Analysen basieren auf öffentlichen Informationen, die wir als zuverlässig erachten, für die wir aber keine Gewähr übernehmen, genauso wie wir für Vollständigkeit und Genauigkeit nicht garantieren können. Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Die in der vorliegenden Publikation zur Verfügung gestellten Informationen sind nicht als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder als Aufforderung, ein solches Angebot zu stellen, zu verstehen. Diese Publikation dient lediglich der Information und ersetzt keinesfalls eine individuelle, auf die persönlichen Verhältnisse der Anlegerin bzw. des Anlegers (z. B. Risikobereitschaft, Kenntnisse und Erfahrungen, Anlageziele und finanziellen Verhältnisse) abgestimmte Beratung. Die vorstehenden Inhalte enthalten kurzfristige Markteinschätzungen. Wertentwicklungen in der Vergangenheit lassen keine Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung zu.

Impressum

Angaben und Offenlegung nach §§ 24 und 25 Mediengesetz:

Herausgeber und Medieninhaber:

UniCredit Bank Austria AG

1020 Wien, Rothschildplatz 1

Unternehmensgegenstand: Kreditinstitut gem. § 1 Abs.1 Bankwesengesetz

Vertretungsbefugten Organe (Vorstand) des Medieninhabers:

Robert Zadrazil, Gregor Hofstätter-Pobst, Mauro Maschio, Tina Pogacic, Wolfgang Schilk, Günter Schubert, Susanne Wendler

Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianfranco Bisagni, Ranieri De Marchis, Livia Aliberti Amidani, Richard Burton, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Herbert Pichler, Mario Pramendorfer, Eveline Steinberger-Kern, Karin Wisak-Gradinger, Roman Zeller

Beteiligungsverhältnisse am Medieninhabergemäß § 25 Mediengesetz:

UniCredit S.p.A. hält einen Anteil von 99,996% der Aktien am Medieninhaber (unter folgendem Link <https://www.unicredit-group.eu/en/governance/shareholder-structure.html> sind die wesentlichen, an der UniCredit S.p.A. bekannten Beteiligungsverhältnisse ersichtlich.)

Der Betriebsratsfonds der Angestellten der UniCredit Bank Austria AG, Region Wien, sowie die Privatstiftung zur Verwaltung von Anteilsrechten (Stifter: Anteilsverwaltung-Zentralsparkasse; Begünstigter: WWTF – Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds) sind mit einem Anteil von zusammen 0,004% am Medieninhaber beteiligt.