



Positionspapier der österreichischen Automobilwirtschaft September 2024

Positionspapier der österreichischen Automobilwirtschaft

Die Automobilwirtschaft ist **Schlüsselindustrie** und **Leitbranche in Österreich**.

Die Automobilwirtschaft entwickelt hochinnovative Technologien und Produkte, um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu bewältigen und leistet als Leitbranche mit hoher Exportquote einen essenziellen Beitrag zum Wohlstand der Österreicher und Österreicherinnen.

Standortfaktor Automobilwirtschaft



*Studie Economica 2023 „Leitbranche Automobilwirtschaft“

Das Auto ist heute für die Mehrzahl der Österreicherinnen und Österreicher ein unverzichtbarer Bestandteil des Alltags!

Es bietet Individualität, Freiheit und uneingeschränkte Mobilität. Zudem ist das Auto wesentlich im Transportwesen als auch für Erwerbstätige – **60 Prozent pendeln mit dem Pkw**. Insbesondere für die Bevölkerung im **ländlichen Raum** mit der in Österreich sehr speziellen Topografie sowie für Familien ist die Bewältigung des Alltages ohne Auto undenkbar.

Key-Facts:

Investitionsanreize setzen – Wohlstand sicherstellen

- Investitionen in die Automobilindustrie sichern Arbeitsplätze. Direkte Investitionsprämie, die alle Finanzierungsformen zulässt, wäre notwendig.

Vorverlegung der Review und Eröffnung des Gesetzgebungsverfahrens bei den CO₂-Flottenzielen Pkw

- Wichtiger Schritt für eine Setzung von realistischeren CO₂-Flottenzielen.

Förderung von Transformation der Automobilindustrie in F&E und Produktion

- Dadurch soll sichergestellt werden, dass auch die Antriebe und Fahrzeuge von morgen in Österreich produziert werden.

Individuelle Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden

- Rücksicht auf Bevölkerung am Land, Pendler, Familien und andere Personengruppen nehmen, die auf Pkw angewiesen sind.

Förderung von emissionsfreien Antriebskonzepten

- Ausbau Infrastruktur, Ankaufsförderungen, steuerliche Bevorzugungen sowohl im gewerblichen Bereich aber verstärkt in Zukunft auch für Private im Bereich alternativer Antriebe (E-Mobilität & Wasserstoff-Technologie); Gebrauchtwagenfahrzeuge in die Förderung einbeziehen.

Appell an eine künftige Bundesregierung

Die Automobilhersteller und Fahrzeughändler haben derzeit mit enormen Herausforderungen zu kämpfen: Umstieg auf alternative Antriebe, Entwicklungen im Bereich des automatisierten Fahrens, ambitionierte Klimaziele und damit verbundene, drohende Strafzahlungen in Milliardenhöhe sowie neue Vertriebskonzepte in einem veränderten Umfeld. Ein konstruktiver Dialog zwischen Politik und den betroffenen Wirtschaftszweigen ist wesentlich, um diese Umbruchsphase proaktiv zu gestalten und **in eine Win-win-Situation zu verwandeln**. Denn die Automobilwirtschaft trägt wesentlich zum Wohlstand und zur Lebensqualität in Österreich bei, daher appellieren wir folgende Punkte zu berücksichtigen:

✓ Investitionsanreize setzen – Wohlstand sicherstellen

Österreich hat sich mit viel Ehrgeiz, Weitblick und zahlreichen Innovationen an die Weltspitze der Automobilindustrie gesetzt. Die Automobilwirtschaft ist dadurch ein mächtiger Jobmotor und schafft viele Arbeitsplätze: Direkt und indirekt finden mehr als 354.000 Österreicherinnen und Österreicher in der Automobilwirtschaft Beschäftigung. Somit sind rund 8 Prozent aller Beschäftigten der Automobilwirtschaft zuzurechnen und das wiederum entspricht jedem 13. Arbeitsplatz in Österreich. Sie stellt zudem einen der wichtigsten Wirtschaftsmotoren dar, die totale Bruttowertschöpfung beträgt rund 30 Milliarden Euro.

Investitionen in die Automobilindustrie und deren vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten führen zur **Sicherung vieler Arbeitsplätze** und zu **Wohlstand** in Österreich und der Europäischen Union.

Die österreichische Fahrzeugindustrie ist die **mit-forschungsintensivste Industrie**. Durch ihre Innovationskraft kann die Fahrzeugindustrie einen entscheidenden Beitrag zur Luftverbesserung sowie zur Erreichung der Klimaziele und zur Mobilität der Zukunft leisten. Diese wichtige Leistung der heimischen Fahrzeugindustrie muss durch entsprechende Rahmenbedingungen unterstützt werden.

✓ Vorverlegung der Review und Eröffnung des Gesetzgebungsverfahrens bei den CO₂-Flottenzielen Pkw

Die in den Pkw CO₂-Flottenzielen festgelegte Review 2026 ist ein wichtiger weiterer Schritt, kommt jedoch zu spät. **Die Review sollte daher vorverlegt werden** und parallel dazu das ordentliche Gesetzgebungsverfahren eröffnet werden. Es muss eine ergebnis- und technologieoffene Diskussion geführt werden. Auch muss eine ernsthafte Überprüfung der wichtigen Enabler durchgeführt werden (z. B. Ausbau der Ladeinfrastruktur, Marktanteil der E-Fahrzeuge, grüner Wasserstoff-Infrastruktur und dessen Nutzung in Fahrzeugen etc.). Auf Basis dieser Erkenntnisse müssen **realistischere Ziele bei den CO₂-Flottenzielen** festgelegt werden.

✓ Transformationsoffensive des BMAW

Es ist notwendig, dass das bereits etablierte Förderprogramm für die Fahrzeugindustrie in den Bereichen Forschungs- und Technologieentwicklungsförderung zur Entwicklung innovativer Technologien, Standort- und Investitionsförderung zur Umsetzung neuer Technologien in der Produktion und Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter um weitere drei Jahre **von 2027 bis 2030 verlängert** und mit **weiteren 600 Mio. Euro** dotiert wird.

Ein Augenmerk sollte dabei insbesondere auf folgende Themen gelegt werden:

- Weiterentwicklung von Fahrzeugen mit **Wasserstoffantrieb** (industrienah und Grundlagenforschung, Beteiligung an der Schaffung eines EU-weiten Rechtsrahmens).
- Aufnahme **emissionsfreier Sonder- und Kommunalfahrzeuge** in die Liste förderfähiger Fahrzeuge (analog zum ENIN-Programm der FFG).
- Förderung der **Umstellung der Produktion** auf grüne Fahrzeuge und deren Teile.

✓ EU-Beihilferecht anpassen

Derzeit sieht das Förderregime der EU vor, dass Investitionsförderungen an große Unternehmen der Fahrzeugindustrie in Österreich nur in Ausnahmefällen möglich sind. Dies geht nur in den östlichen EU-Mitgliedsstaaten, weshalb dort eine Produktionshalle nach der anderen errichtet wird. Hier droht eine Deindustrialisierung Österreichs zugunsten der östlichen Mitgliedsstaaten. Um Wertschöpfung und Arbeitsplätze hier zu erhalten und weiter auszubauen muss das EU-Beihilferecht durch **Auflösung bestehender Restriktionen** angepasst werden. Dazu gehören die

- Einschränkung auf KMU, die
- regionale Bevorzugung Osteuropas und die
- Sektorliste der Umweltförderung, welche keine Förderungen an Unternehmen der Fahrzeugindustrie zulässt.

✓ Individuelle Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden!

Insbesondere im ländlichen Raum ist man nach wie vor auf das Auto angewiesen, aber auch für Familien, Pendler, ältere Menschen und andere Personengruppen stellt der Pkw einen unverzichtbaren Bestandteil des Alltags dar.

Von den ca. 4,2 Millionen aktiv erwerbstätigen Österreicherinnen und Österreichern arbeiten mehr als die Hälfte (53,1 Prozent) nicht in ihrer Wohngemeinde. Über 20 Prozent der Erwerbstätigen pendeln sogar in einen anderen politischen Bezirk, mehr als 13 Prozent in ein anderes Bundesland oder in das Ausland. Pendlerinnen und Pendler arbeiten durchschnittlich 36 Kilometer von ihrem Wohnort entfernt.

Die Autofahrerinnen und Autofahrer zählen bereits jetzt zur am höchsten steuerlich belasteten Gruppe in Österreich, insbesondere was die Besitzsteuern betrifft. Nirgends im EU-Vergleich fallen derart hohe Kfz-Steuern an, noch bevor überhaupt ein Kilometer gefahren wurde.

Daher sind **Steuererhöhungen im Pkw-Bereich grundsätzlich abzulehnen. Sinnvoll wären im steuerlichen Bereich folgende Maßnahmen:**

- **Investitionsfreibetrag/Investitionsprämie**

Beim derzeitigen IFB fallen nur rein elektrisch betriebene Fahrzeuge und keine Plug-In Hybride in die Förderung; Leasing ist de facto nicht möglich, da es zu keiner Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums kommt, womit der IFB auf so gut wie alle Geschäfte im gewerblichen Autohandel nicht anwendbar ist. Es sollte daher **eine direkte Investitionsprämie neuerlich eingeführt werden, die auch beim Leasing anwendbar ist.**

- **Valorisierung Luxustangente & Kilometergeld**

Die Grenze für die steuerliche Angemessenheit der Anschaffungskosten von neuen Personenkraftwagen beträgt unabhängig von der Art des Antriebs EUR 40.000, dies wurde seit 2004 nicht valorisiert und **sollte auf mind. EUR 80.000 angehoben werden.** Der amtliche Kilometergeldsatz für den Pkw liegt seit 2008 unverändert bei 42 Cent je Kilometer und soll ab 1.1.2025 auf einheitlich 50 Cent pro Kilometer angehoben werden. Die Inflation seit der letzten Valorisierung des Kilometergeldes im Juli 2008 beträgt allerdings rund 50 Prozent und hätte die Anhebung **auf zumindest 60 Cent pro Kilometer notwendig gemacht.**

- **Normverbrauchsabgabe**

Eine **Vereinfachung ist dringend erforderlich.** Seit der NoVA-Einführung im Jahr 1992 haben 10(!) Gesetzesänderungen stets zu einer Komplexitätserhöhung geführt. Für GW-Importe z. B. muss stets die alte historische NoVA-Formel (Zeitpunkt Erstzulassung Importfahrzeug) angewendet werden. Die komplexe – sich jährlich verändernde – NoVA-Berechnungsformel sowie unzählige Sonderbestimmungen machen eine akkurate betriebliche Umsetzung, auch in den vielen IT-Systemen, zu einer schier unlösbaren Herkulesaufgabe. Die das NoVA-Gesetz im Detail „erklärenden“ Kfz-Besteuerungsrichtlinien umfassen – ohne BMF-Wartungserlass – bereits 383 Seiten!

- **Beibehaltung der Pendlerpauschale**

Eine gänzliche Abschaffung der Pendlerpauschale und des Pendlereuro ist abzulehnen, da hierdurch Vielfahrer, Unternehmer, Pendler und Arbeitnehmer finanziell abermals stärker belastet werden. Viele Pendler benötigen diese Förderungen, um ihre laufenden Anfahrtkosten abfedern zu können.

- **Keine Erhöhung der Mineralölsteuer**

Individuelle Mobilität muss leistbar bleiben! Eine weitere Erhöhung der Mineralölsteuer ist sowohl für die Wirtschaft als auch für Arbeitnehmer und Konsumenten eine große Belastung, eine weitere Erhöhung ist daher abzulehnen.

- **CO₂-Steuer**

Per 1. Oktober 2022 ist die CO₂-Steuer in Kraft getreten, welche große Auswirkungen auf die Marktentwicklung hat und bis 2025 sukzessive erhöht werden soll. **Die Erhöhung ab 1.1.2025 sollte überdacht werden.**

- **Keine Benachteiligung des Dieselantriebs**

Der Dieselantrieb hat eine hohe Relevanz für Vielfahrer, die lange Distanzen zurücklegen müssen, für Lkw, die durch die Lieferketten Versorgungssicherheit gewährleisten, für Landmaschinen, welche ebenfalls für Lebensmittelversorgung unabdingbar sind, sowie für die Wirtschaft im Allgemeinen. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf Diesel würde systemrelevante Wirtschaftsteilnehmer gröblich benachteiligen und ist daher abzulehnen!

- ✓ **Förderung von emissionsfreien Antriebskonzepten**

Für eine Marktdurchdringung von emissionsfreien Antriebskonzepten ist jedenfalls ein **deutlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur** erforderlich, diese muss im Bundesgebiet flächendeckend ausgebaut werden, und auch Ankaufsförderungen wie der E-Mobilitätsbonus sind weiterhin notwendig, um den höheren Anschaffungskosten entgegenzuwirken. Eine sinnvolle und langfristige Förderung der Anschaffung von reinen Elektrofahrzeugen soll daher auch für die nächste Legislaturperiode angedacht werden, die Sachbezugsbefreiung und der Vorsteuerabzug müssen jedenfalls langfristig erhalten bleiben.

Auch ist die verpflichtende Umsetzung einer **transparenten Preisauszeichnung der Strompreise bei Ladestationen** notwendig, um hier Planungssicherheit für Unternehmer und Konsumenten zu schaffen. Die Implementierung von gängigen Bezahlungssystemen (Kreditkarte/Debitkarte etc.) bei Ladestationen ist notwendig, um einen niederschweligen Bezahlvorgang zu ermöglichen.

Derzeit ist ein massiver Einbruch im Absatz reiner Elektrofahrzeuge zu bemerken. Es sollte daher dringend angedacht werden, **auch den Ankauf von Gebrauchtfahrzeugen zu fördern, die bisher noch nicht in den Genuss einer Förderung gekommen sind**, da sich bisher de facto noch kein Gebrauchtwagenmarkt entwickelt hat und so auch der Neuwagenmarkt belebt werden könnte.

✓ **Beimischungsquote RED (Richtlinie über erneuerbare Energien) erhöhen auf mindestens 30 %**

Realistischere Ziele bei der Flottengesetzgebung müssen durch ein höheres Ambitionslevel bei den Kraftstoffen/Energie durch die RED kompensiert werden. Bereits zusätzliche ca. 6 % mehr CO₂ Minderung in der RED reichen aus, um eine Abänderung des 2035 Ziels zu kompensieren. So werden beide Hebel (Flottengesetzgebung und Kraftstoffe/Energie) parallel genutzt und nicht einer auf 100 % getrieben. Auch wird auf diese Weise der Altbestand an Fahrzeugen ebenfalls defossilisiert. Aktuell ist die Autoindustrie der einzige Industriezweig mit einem 100 % Ziel, während die RED nur 14,5 % Minderung vorsieht.

✓ **Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten, Geschäftsgeheimnissen und Datenschutz bei Fahrzeugdaten**

Der aktuelle Stand der Regulierung (vgl. Data Act/Cyber Security Act) soll transparenter gemacht und Rückmeldungen von Stakeholdern einbezogen werden. Wir empfehlen die Definition eines standardisierten Datenformats.

✓ **Industrieverträgliche Umsetzung des Verbots von PFAS (Per- und polyfluorierte Alkylverbindungen)**

Basierend auf einer Evaluierung der Ersetzbarkeit können Verbindungen, für die bereits Ersatzstoffe verfügbar sind, mit Vorlaufzeit ersetzt werden.

✓ **Umstellung physische auf digitale §57a-Plakette analog der Autobahnvignette**

Vorteile: Aufwandsreduktion, Kosteneinsparung, Betrugsprävention, Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Der **Arbeitskreis der Automobilimporteure** stellt eine eigens geregelte Interessenvertretung der österreichischen Automobilimporteure und Vertriebsgesellschaften der internationalen Kraftfahrzeughersteller dar. Zweck des Arbeitskreises ist es, die Interessen der Automobilwirtschaft auf nationaler und europäischer Ebene gegenüber Behörden und Institutionen zu vertreten.

Dr. Christian Pesau, Geschäftsführer, christian.pesau@iv.at

Der **Fachverband der Fahrzeugindustrie** ist die österreichweite gesetzliche Interessenvertretung aller 145 Unternehmen, die eine Gewerbeberechtigung für den Bereich der Fahrzeugindustrie besitzen. Zu den erzeugten Produkten zählen dabei Fahrzeuge aller Art, von Fahrrädern und Motorrädern über Pkws und Geländewagen bis hin zu Nutzfahrzeugen, Anhängern, Aufbaumontagen und Kleinflugzeugen. Ebenso Teile und Komponenten, vor allem Motoren und Getriebe sowie Teile für die Raumfahrtindustrie. Mit rund 40.000 Mitarbeitern erzielten die Mitglieder des Verbandes im Jahr 2018 einen Produktionswert von rund 17 Milliarden Euro. Die heimische Fahrzeugindustrie ist Österreichs zweiforschungsintensivste Industrie (F&E Ausgaben pro Beschäftigten), und mehr als doppelt so forschungsintensiv wie der Durchschnitt der österreichischen Industrie. Aufgrund des hohen Ansehens, das die Produkte der österreichischen Fahrzeugindustrie weltweit genießen, beträgt die Quote der internationalen Direktexporte derzeit 90 %.

Mag. Andreas Gaggl, Geschäftsführer, andreas.gaggl@wko.at

Als gesetzliche Interessenvertretung von rund 18.500 Händlern von Kraftfahrzeugen, Reifen, Ersatzteilen und Zubehör stellt sich das **Bundesgremium Fahrzeughandel** der Herausforderung, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mitzugestalten, sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Insbesondere vertritt das Bundesgremium die Brancheninteressen gegenüber Gesetzgeber, Behörden und Interessenvertretungen auf nationaler und europäischer Ebene.

Mag. Bianca Dvorak, Geschäftsführerin, fahrzeughandel@wko.at



Bilder: Vecteezy.com